



DIÁRIO

República Federativa do Brasil DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XLIX - Nº 54

TERÇA-FEIRA, 24 DE MAIO DE 1994

BRASÍLIA - DF

SENADO FEDERAL

RESOLUÇÃO Nº 32, DE 1994

RETIFICAÇÃO

Na Resolução nº 32, de 1994, publicada no DCN (Seção II), de 15-4-94, página 1812, na alínea a do art. 2º,

Onde-se lê:

a) **quantidade:** a ser definida na data de resgate dos títulos a serem substituídos, mediante aplicação da Emenda Constitucional nº 3, deduzida a parcela a ser definida pelo Senado Federal;

Leia-se:

a) **quantidade:** a ser definida na data de resgate dos títulos a serem substituídos, atualizados nos termos do § 6º do art. 15 da Resolução nº 11, de 1994, deduzida a parcela de nove por cento;

SUMÁRIO

1 - ATA DA 48ª SESSÃO, EM 23 DE MAIO DE 1994

1.1 - ABERTURA

1.2 - EXPEDIENTE

1.2.1 - Mensagem do Senhor Presidente da República

- Nº 190, de 1994 (nº 368/94, na origem), restituindo autógrafos de projeto de lei sancionado.

1.2.2 - Avisos do Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República.

- Nº 983/94, de 19 do corrente, encaminhando informações do Ministro da Agricultura, do Abastecimento e da Reforma Agrária, sobre os quesitos constantes do Requerimento nº 79, de 1994, de autoria do Senador Moisés Abrão.

- Nº 984/94, de 19 do corrente, encaminhando informações do Ministro da Agricultura, do Abastecimento e da Reforma Agrária, sobre os quesitos constantes do Requerimento nº 98, de 1994, de autoria do Senador Moisés Abrão.

- Nº 985/94, de 19 do corrente, encaminhando informações do Ministro da Fazenda, sobre os quesitos constantes do Requerimento nº 104, de 1994, de autoria do Senador Jutahy Magalhães.

- Nº 986/94, de 19 do corrente, encaminhando informações do Ministro da Fazenda, sobre os quesitos constantes do Requerimento nº 163, de 1994, de autoria do Senador Amir Lando,

- Nº 987/94, de 19 do corrente, encaminhando informações do Ministro da Fazenda, sobre os quesitos constantes do Requerimento nº 164, de 1994, de autoria do Senador João Rocha;

- Nº 988/94, de 19 do corrente, encaminhando informações do Ministro da Fazenda, sobre os quesitos constantes do Requerimento nº 169, de 1994, de autoria do Senador Gilberto Miranda.

1.2.3 - Aviso do Ministro da Integração Regional

- Nº 301/94, de 6 do corrente, encaminhando informações parciais sobre os quesitos constantes do Requerimento nº 103, de 1994, de autoria do Senador Jutahy Magalhães.

1.2.4 - Ofício do 1º Secretário da Câmara dos Deputados

EXPEDIENTE
Centro Gráfico do Senado Federal

MANOEL VILELA DE MAGALHÃES
Diretor-Geral do Senado Federal
AGACIEL DA SILVA MAIA
Diretor Executivo
LUIZ AUGUSTO DA PAZ JÚNIOR
Diretor Administrativo
LUIZ CARLOS BASTOS
Diretor Industrial
FLORIAN AUGUSTO COUTINHO MADRUGA
Diretor Adjunto

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

Impresso sob responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

Semestral _____ 23,53 URV

Tiragem: 1.200 exemplares

Encaminhando à revisão do Senado autógrafo do seguinte projeto:

Projeto de Lei da Câmara nº 73, de 1994 (nº 3.170/93, na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

1.2.5 – Pareceres

Referentes às seguintes matérias:

Projeto de Lei da Câmara nº 150, de 1993 (nº 1.052-B, de 1983, na origem), que dispõe sobre fornecimento de leite pelos empregadores aos empregados.

Projeto de Lei da Câmara nº 203, de 1993, que acrescenta parágrafo 7º ao art. 543 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT.

Projeto de Lei da Câmara nº 205, de 1993, (nº 5.702-C, de 1990, na origem), que torna obrigatória a inclusão, nas bulas dos medicamentos, de advertências e recomendações sobre seu uso por pessoas de mais de 65 anos.

Projeto de Lei da Câmara nº 207, de 1993 (nº 1.830-D, de 1991, na origem), que dispõe sobre a importação de produtos de origem animal e vegetal destinados ao consumo.

Projeto de Lei da Câmara nº 184, de 1993, que dispõe sobre a concessão de desconto nos valores dos ingressos em espetáculos culturais e artísticos para pessoas idosas ou portadoras de deficiência física.

Projeto de Lei da Câmara nº 226, de 1993 (nº 1.104-C, de 1991, na origem), que dá nova redação ao inciso II do art. 131 da Consolidação das Leis do Trabalho.

Projeto de Lei da Câmara nº 238, de 1993, que dá a denominação de Rodovia Presidente João Coultart à Rodovia BR- 472.

Projeto de Lei da Câmara nº 242, de 1993, que dispõe sobre o exercício da profissão de Detetive e dá outras providências.

Projeto de Lei da Câmara nº 182, de 1993, que estabelece normas gerais sobre a emissão de sons e ruídos prejudiciais à saúde, à segurança e ao sossego públicos.

Projeto de Lei da Câmara nº 49, de 1994 (nº 1.744-C, de 1991, na Câmara dos Deputados), que altera o art. 482 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT.

1.2.6 – Comunicação da Presidência

Designação da Comissão Especial, que estudará o Projeto de Lei da Câmara nº 73/94 (nº 3.170/93, na Casa de origem), que institui o Código de Trânsito Brasileiro, lido anteriormente.

1.2.7 – Requerimentos

– Nº 326, de 1994, de autoria do Senador Jutahy Magalhães, solicitando que sejam considerados, como licença autorizada, os dias 2,6,9,13 e 16 do corrente mês. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Nº 327, de 1994, de autoria do Senador Flaviano Melo, solicitando que sejam considerados, como licença autorizada, os dias 4,5,8,14,15,18,19 e 20 de abril do corrente. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Nº 328, de 1994, de autoria do Senador Márcio Lacerda, solicitando que sejam considerados, como licença autorizada, os dias 6,9,10,13,16 e 17 de maio do corrente ano. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Nº 329, de 1994, de autoria do Senador Lucídio Portella, solicitando licença para tratar de assuntos partidários nos dias 16 e 17 próximo passado. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Nº 330, de 1994, de autoria do Senador Reginaldo Duarte, solicitando que seja considerado, como licença autorizada, o período de 19 a 23 de maio do corrente ano. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Nº 331, de 1994, de autoria do Senador João França, solicitando que sejam considerados, como licença autorizada os dias 13,16,17 e 18 de maio do corrente ano. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Nº 332, de 1994, de autoria do Senador Rachid Saldanha Derzi, solicitando que sejam considerados, como licença autorizada, os dias 2,6,9,13,16 e 17 do corrente. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Nº 333, de 1994, de autoria do Senador Alfredo Campos, solicitando que sejam considerados, como licença autorizada, os dias 15,18,22,25 e 29 de abril do corrente. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Nº 334, de 1994, de autoria do Senador Jarbas Passarinho, solicitando que seja considerado, como licença autorizada, o dia 17 deste mês. **Votação adiada por falta de quorum.**

– Nº 335, de 1994, de autoria do Senador Cid Sabóia de Carvalho, solicitando prorrogação, até o dia 15-12-94, do prazo para encerramento dos trabalhos da Comissão Especial criada por intermédio do Ato do Presidente nº 16, de 1992 (destinada a proceder a amplo estudo do sistema previdenciário brasileiro, tanto no tocante à sua estrutura quanto ao seu regime de custeio e benefícios e propor soluções cabíveis para o seu regular funcionamento). **Votação adiada por falta de quorum.**

1.2.8 – Leitura de Projeto

Projeto de Decreto Legislativo nº 40, de 1994, de autoria do Senador Alfredo Campos, que susta a aplicação do disposto no art. 46 do Regulamento que disciplina a constituição e o funcionamento das cooperativas de crédito, baixado pela Resolução nº 1.914, de 11 de março de 1992, do Banco Central do Brasil.

1.2.9 – Requerimento

– Nº 336, de 1994, de autoria do Senador Pedro Simon, solicitando que seja considerado, como licença autorizada, o período de 11 dias contados do dia 22 de abril de 1994, por motivo de doença. **Aprovado.**

1.2.10 – Comunicações da Presidência

– Recebimento do Ofício nº 674/94, de 17 do corrente, do Banco Central do Brasil, em resposta ao Ofício SM nº 914/93, atendendo à solicitação do Senador Eduardo Suplicy, acerca de acesso a informações do SISBACEN – Sistema de Informações Banco Central.

– Recebimento dos Ofícios nºs 1.550 e 1.557/94, de 15 de abril último, 1.802/94 e 1.894/94, de 12 e 19 do corrente, do Banco Central do Brasil, comunicando não constar registros, naquele órgão, de solicitações de contratações de operações de crédito de interesse das Prefeituras Municipais de Ibirapu, Santa Maria de Itabira, Pancas, Antônio Dias, Vitória, Luiziana, São Gabriel da Palha, Candelária, Guarani das Missões, Campinas, Barros Cassal, Monsenhor Paulo, Londrina, Cero Branco, Cuiabá Jacunda, Antônio das Missões, Ibititê, Paulista, Ponte Nova, Ouro Preto, Cariacica, Alto Rio Novo, Chachoeiro do Itapemirim, Derrubadas, Canabrava do Nordeste, Ajuricaba, Colorado, Carazinho, Serafina Corrêa, Iretama, Xangrilá, Jôia, Viadutos, Caçu, Jaguarapu e Nova Prata, Governos dos Estados do Rio Grande do Sul, Pernambuco, Espírito Santo, Goiás, Sergipe e Paraíba.

– Prejudicialidade do Ofício nº S/177, de 1993, tendo em vista a aprovação do Projeto de Resolução nº 35, de 1994, transformado na Resolução nº 24, de 1994, de interesse do Governo do Estado do Goiás, por se tratarem de matéria que versa o mesmo assunto.

– Abertura de prazo de quarenta e oito horas para interposição de recursos, por um décimo dos membros do Senado, aos Projetos de Lei da Câmara nº 49, de 1994 (nº 1.744/91, na Casa de origem), e Projeto de Lei da Câmara nº 182, de 1993 (nº 180/91, na Casa de origem), para que os mesmos continuem sua tramitação.

– Abertura de prazo para recebimento de emendas aos Projetos de Lei da Câmara nºs 150, 203, 205, 207, 184, 226, 238 e 242/93, lidos anteriormente.

– Recebimento do Ofício nº 44, de 16 do corrente ano, do Presidente do Supremo Tribunal Federal, comunicando que aquela Corte, nos autos das Ações Diretas de Inconstitucionalidade nºs 958-3 e 966-4, julgou procedente, em parte, a ação, para declarar a inconstitucionalidade dos parágrafos 1º e 2º e seus incisos, I, II e III do art. 5º da Lei nº 8.713, de 1º de outubro de 1993.

– Recebimento do Ofício nº 45, de 16 do corrente, do Presidente do Supremo Tribunal Federal, comunicando que aquela Corte deferiu o Mandado de Segurança nº 91.04.21243-6 e declarou a inconstitucionalidade da expressão "autônomos e administradores", contida no inciso I do art. 3º da Lei nº 7.787, de 30 de junho de 1989.

– Término do prazo para apresentação de emendas ao Projeto de Resolução nº 48, de 1994, apresentado pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania como conclusão de seu Parecer nº 124, de 1994, que revoga o art. 4º da Resolução nº 30, de 1º de julho de 1991, sendo que ao mesmo não foi oferecida emenda.

– Término do prazo para apresentação de emendas aos seguintes projetos:

– Projeto de Lei da Câmara nº 16, de 1993 (nº 181/87, na Casa de origem), que proclama o Major-Brigadeiro-do-Ar Jerônimo Baptista Bastos, Patrono do Desporto na Aeronáutica.

– Projeto de Lei da Câmara nº 82, de 1993 (nº 4.436/89, na Casa de origem), que denomina "Rota do Sol" a Rodovia BR-453, no Rio Grande do Sul.

– Projeto de Lei da Câmara nº 106, de 1993 (nº 2.689/92, na Casa de origem), que altera dispositivos do Código de Processo Civil, relativos à liquidação de sentença.

– Projeto de Lei da Câmara nº 195, de 1993 (nº 2.317/91, na Casa de origem), que denomina "Rodovia Avelino Piacentini" o trecho da Rodovia BR-158 entre os Municípios de Campo Mourão e Peabiru, no Estado do Paraná.

– Projeto de Lei da Câmara nº 12, de 1994 (nº 3.174/92, na Casa de origem), que determina que o modelo de fardamento escolar adotado nas escolas públicas e privadas não possa ser alterado antes de transcorridos cinco anos.

– Projeto de Lei da Câmara nº 16, de 1994 (nº 2.248/91, na Casa de origem), que regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispondo sobre serviços notariais e de registro.

– Projeto de Lei da Câmara nº 44, de 1994 (nº 534/91, na Casa de origem), que concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual; sendo que ao Projeto de Lei da Câmara nº 16, de 1994, foram oferecidas vinte e quatro emendas.

– Término do prazo previsto no art. 91, parágrafo 3º, do Regimento Interno, sem que tenha sido interposto recurso no sentido de inclusão em Ordem do Dia, das seguintes matérias, apreciadas conclusivamente pela Comissão de Assuntos Econômicos.

– Projeto de Lei do Senado nº 94, de 1992, que dispõe sobre a Política Nacional de Drogas e dá outras providências. À Câmara dos Deputados.

– Projeto de Lei do Senado nº 113, de 1993, que dispõe sobre o atendimento preferencial da clientela que especifica nos órgãos da administração pública federal direta e indireta. À Câmara dos Deputados.

– Término do prazo para apresentação de emendas às seguintes matérias:

– Projeto de Lei da Câmara nº 230, de 1993 (nº 1.701/91, na Casa de origem), que cria a Estação Ecológica da Ilha do Medo, na ilha do mesmo nome, Município de Itaparica.

– Projeto de Lei da Câmara nº 240, de 1993 (nº 2.552/92, na Casa de origem), acrescenta dispositivo ao art. 20 da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, para permitir a movimentação da conta vinculada quando o trabalhador ou qualquer de seus dependentes for acometido de neoplasia maligna, sendo que aos mesmos não foram oferecidas emendas.

1.2.11 – Discursos do Expediente

SENADOR LOURIVAL BAPTISTA – Conclusões do 1º Congresso Brasileiro Contra o Tabagismo, realizado no rio de Janeiro.

SENADOR MAURO BENEVIDES, como Líder – Realização da Convenção Nacional do PMDB em Brasília, ontem.

SENADOR NABOR JÚNIOR – Receio de remarcação acentuada dos preços até o lançamento do real. O descontrole dos preços e da inflação devido à expectativa da nova moeda.

SENADOR MANSUETO DE LAVOR – Considerações sobre o artigo do jornalista Magno Martins, do jornal *Diário de Pernambuco*, edição de 22-5-94, em entrevista feita ao candidato do PT, Luiz Inácio Lula da Silva, intitulada *Lula antecipa planos para o Nordeste*. O projeto de transposição das águas do rio São Francisco e a destinação dos recursos do Finor como temas abordados pelo candidato do PT.

SENADOR ANTÔNIO MARIZ – Apoio à decisão do Ministério da Integração Regional de dar início imediato ao projeto de transposição das águas do rio São Francisco.

1.2.12 – Ofícios

– Nº 196/94, da Liderança do PSDB, referente à indicação do Senador Reginaldo Duarte, para compor, na qualidade de titular, na vaga do Senador Beni Veras, a Comissão Mista de Orçamento.

1.2.13 – Leitura de projeto

Projeto de Lei do Senado nº 34, de 1994, de autoria do Senador Aluizio Bezerra, que altera o art. 2º da Lei nº 7.986, de 28 de dezembro de 1989, que regulamenta a concessão do benefício previsto no art. 54 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e dá outras providências.

1.2.14 – Comunicação da Presidência

Dispensa da Ordem do Dia, nos termos do art. 174, do Regimento Interno.

1.2.15 – Discursos do Expediente (continuação)

SENADOR **ÁUREO MELLO** – Criação do Comando Naval da Amazônia Ocidental.

SENADOR **MARCO MACIEL** – Regojizo pela concessão do Prêmio Interamericano de Cultura Gabriela Mistral – ano 1993 ao artista pernambucano Francisco de Paula Coimbra de Almeida Brennand, outorgado pela OEA.

SENADOR **ALUÍZIO BEZERRA** – Considerações acerca do Seminário Regional sobre Biodiversidade, realizado em Quito, no Equador.

1.3 – ENCERRAMENTO**2 – ATOS DO PRESIDENTE**

Nºs 211 a 217 DE 1994

Nºs 95, 98, 105 e 181 de 1994 (Republicações)

Nºs 166, 185 e 674/91, 118/92, 117 e 124/94 (Apostilas)

3 – ATO DO DIRETOR-GERAL

Nº 25 de 1994

4 – MESA DIRETORA**5 – LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS****6 – COMPOSIÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES**

Ata da 48ª Sessão, em 23 de maio de 1994

4ª Sessão Legislativa Ordinária, da 49ª Legislatura

Presidência dos Srs.: Chagas Rodrigues e Carlos Patrocínio

ÀS 14 HORAS E 30 MINUTOS, ACHAM-SE PRESENTES OS SRS. SENADORES:

Afonso Camargo – Alexandre Costa – Alfredo Campos – Aluizio Bezerra – Amir Lando – Aureo Mello – Carlos De'Carli – César Dias – Chagas Rodrigues – Coutinho Jorge – Epitácio Cafeteira – Flaviano Melo – Francisco Rollemberg – Gilberto Miranda – Henrique Almeida – Iram Saraiva – Jarbas Passarinho – João Calmon – João França – João Rocha – Lourival Baptista – Mansueto de Lavor – Mauro Benevides – Moisés Abrão – Nabor Júnior – Ronaldo Aragão – Ronan Tito.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) – A lista de presença acusa o comparecimento de 27 Srs. Senadores. Havendo número regimental, declaro aberta a sessão.

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

O Sr. 1º Secretário procederá à leitura do Expediente.

É lido o seguinte

EXPEDIENTE**MENSAGEM****DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Restituindo autógrafos de projeto de lei sancionado:

Nº 190, de 1994 (nº 368/94, na origem), de 20 do corrente, referente ao Projeto de Lei de Conversão nº 12, de 1994, que altera a redação do art. 69 da Lei nº 8.672, de 6 de julho de 1993, e dá outras providências, sancionado e transformado na Lei nº 8.879, de 20 de maio de 1994.

AVISOS

DO MINISTRO DE ESTADO CHEFE DA CASA CIVIL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Nº 983/94, de 19 do corrente, encaminhando informações do Ministro da Agricultura, do Abastecimento e da Reforma Agrária, sobre os quesitos constantes do Requerimento nº 79, de 1994, de autoria do Senador Moisés Abrão;

Nº 984/94, de 19 do corrente, encaminhando informações do Ministro da Agricultura, do Abastecimento e da Reforma Agrária, sobre os quesitos constantes do Requerimento nº 98, de 1994, de autoria do Senador Moisés Abrão;

Nº 985/94, de 19 do corrente, encaminhando informações do Ministro da Fazenda sobre os quesitos constantes do Requerimento nº 104, de 1994, de autoria do Senador Jutahy Magalhães;

Nº 986/94, de 19 do corrente, encaminhando informações do Ministro da Fazenda sobre os quesitos constantes do Requerimento nº 163, de 1994, de autoria do Senador Amir Lando;

Nº 987/94, de 19 do corrente, encaminhando informações do Ministro da Fazenda sobre os quesitos constantes do Requerimento nº 164, de 1994, de autoria do Senador João Rocha; e

Nº 988/94, de 19 do corrente, encaminhando informações do Ministro da Fazenda sobre os quesitos constantes do Requerimento nº 169, de 1994, de autoria do Senador Gilberto Miranda.

As informações foram encaminhadas, em cópias aos requerentes.

Os requerimentos vão ao arquivo.

AVISO**DO MINISTRO DA INTEGRAÇÃO REGIONAL**

Nº 301/94, de 6 do corrente, encaminhando informações parciais sobre os quesitos constantes do Requerimento nº 103, de 1994, de autoria do Senador Jutahy Magalhães.

As informações foram encaminhadas, em cópias, ao requerente.

O Requerimento ficará na Secretaria-Geral da Mesa aguardando a complementação das informações.

OFÍCIO**DO SR. 1º SECRETÁRIO DA****CÂMARA DOS DEPUTADOS**

Encaminhando à revisão do Senado autógrafos do seguinte projeto:

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 73, DE 1994
(Nº 3.710/93, na Casa de origem)
(de iniciativa do Presidente da República)

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.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de omissão 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 integram a administração pública indireta ou fundacional.

Art. 2º São vias terrestres urbanas as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas ao trânsito, assim como as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

Art. 3º - Os dispositivos deste Código são aplicáveis a qualquer veículo de fabricação nacional ou estrangeira, bem como aos proprietários, condutores dos veículos e às pessoas físicas e jurídicas nele expressamente mencionadas.

Art. 4º - Os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes dos anexos I e II.

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, aplicação de penalidades e julgamento de recursos.

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 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;

II - a Secretaria Nacional de Trânsito - SENATRAN, órgão máximo executivo federal;

III - o Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN;

IV - o Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF;

V - o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER;

VI - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

VII - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

VIII - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IX - os órgãos de polícia ostensiva de trânsito dos Estados e do Distrito Federal;

X - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI.

Parágrafo único. Os órgãos ou entidades executivos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito podem delegar atividades específicas de acordo com as normas e procedimentos estabelecidos pelo CONTRAN.

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, assim como a composição dos colegiados prevista no art. 14, observadas, quanto a estas, equivalência e proporcionalidade com o órgão máximo normativo federal.

Art. 9º O Sistema Nacional de Trânsito é coordenado pelo Ministério da Justiça.

Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, presidido pelo Ministro da Justiça, com sede no Distrito Federal, tem a seguinte composição:

I - o Secretário Nacional de Trânsito, que será seu Vice-Presidente;

II - um representante do Ministério da Ciência e Tecnologia;

III - um representante do Ministério da Educação e do Desporto;

IV - um representante do Ministério do Exército;

V - um representante do Ministério do Meio Ambiente e da Amazônia Legal;

VI - um representante do Ministério dos Transportes;

VII - o Diretor do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN;

VIII - o Diretor do Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF;

IX - o Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER;

X - três representantes da entidade máxima dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados, admitindo-se representante do Distrito Federal;

XI - três representantes da entidade máxima dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios;

XII - um representante do Conselho Nacional dos Comandantes Gerais das Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares;

XIII - um representante da entidade máxima nacional de transporte rodoviário de carga;

XIV - um representante da entidade máxima nacional de transporte rodoviário e urbano de passageiros;

XV - um representante da entidade máxima nacional dos fabricantes e montadoras de veículos;

XVI - o coordenador de cada Câmara Temática;

XVII - um representante das entidades nacionais de trabalhadores em transportes urbanos e de carga;

XVIII - um representante das entidades não governamentais de atuação nacional em trânsito e transporte urbano de passageiros;

XIX - um representante da entidade máxima nacional dedicada à defesa dos direitos dos pedestres.

§ 1º Os membros do CONTRAN relacionados nos incisos II a VI, X a XV e XVII a XIX são indicados pelos órgãos ou entidades a que pertencam.

§ 2º Excetuados os mandatos do Presidente e do Vice-Presidente, o mandato dos demais membros do CONTRAN, nomeados pelo Presidente da República, é de dois anos, admitindo-se a recondução.

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 nove de seus membros.

§ 1º O Presidente do CONTRAN terá direito ao voto nominal e de qualidade e, ainda, a prerrogativa de decidir ad referendum do Plenário.

§ 2º Das decisões do Conselho caberá recurso ao Ministro da Justiça.

§ 3º O Regimento do CONTRAN disporá sobre as demais normas de funcionamento, sendo públicas suas reuniões.

§ 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:

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 da Justiça 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 e as diretrizes para a composição e 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 - autorizar a SENATRAN a tomar providências junto aos órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para assegurar a regularidade da execução das atividades relacionadas à Segurança Educação de Trânsito;

XIII - apreciar os recursos interpostos contra as decisões das instâncias inferiores, na forma deste Código;

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

XV - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito da União.

Art. 13. As Câmaras Temáticas são compostas por especialistas e têm como objetivo estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para suas decisões.

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

§ 2º Os segmentos da sociedade relacionados no parágrafo anterior serão representados, necessariamente, por pessoa jurídica e devem atender os requisitos previstos pelo CONTRAN.

§ 3º Os coordenadores das Câmaras Temáticas serão eleitos pelos membros da respectiva Câmara.

§ 4º Ficam criadas as seguintes Câmaras Temáticas:

a) Educação;

b) Operação, Fiscalização e Policiamento Ostensivo de Trânsito;

c) Engenharia de Tráfego, de Vias e de Veículos.

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;

II - responder a consultas relativas à aplicação da legislação e dos procedimentos normativos de trânsito;

III - estimular e orientar a execução de campanhas educativas de trânsito;

IV - julgar os recursos interpostos contra decisões:

a) das JARI, nos casos de suspensão ou cassação do direito de dirigir e das penalidades por infração gravíssima;

b) dos órgãos e entidades executivos estaduais, nos casos de inaptidão permanente constatados nos exames de aptidão física, mental ou psicológica.

V - indicar um representante para compor a comissão examinadora de candidatos portadores de deficiência física à habilitação para conduzir veículos automotores;

VI - 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;

VII - 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;

VIII - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IX - informar o CONTRAN sobre o cumprimento das exigências definidas nos §§ 1º e 2º do art. 321 deste Código.

Parágrafo único. Dos casos previstos no inciso IV, julgados pelo órgão, não cabe recurso na esfera administrativa.

Art. 15. Os presidentes dos CETRAN e do CONTRANDIFE são nomeados pelos Governadores dos Estados e do Distrito Federal, respectivamente, e deverão ter reconhecida experiência em matéria de trânsito.

§ 1º Os membros dos CETRAN e do CONTRANDIFE são nomeados pelos Governadores dos Estados e do Distrito Federal, respectivamente.

§ 2º O mandato dos membros dos CETRAN e do CONTRANDIFE é de dois anos, admitida a recondução.

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 e pedidos de reconsideração 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 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, de nível universitário, indicado pelo órgão ou entidade executivos de trânsito;

II - um representante do órgão ou entidade executivos de trânsito;

III - um representante dos condutores autônomos.

§ 1º Quando junto ao órgão ou entidade executivos de trânsito existir mais de uma JARI, haverá um Coordenador-Geral, escolhido entre os presidentes, que exercerá a presidência e a coordenação, cumulativamente.

§ 2º O Coordenador-Geral é escolhido pelo Chefe do Executivo ao qual o órgão ou entidade executivos estiver subordinado.

§ 3º O representante dos condutores autônomos 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 da Legislação de Trânsito, obtendo 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 à SENATRAN:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

II - a supervisão, a coordenação, a correção 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 Sistemas Nacionais de Trânsito, de Transporte e de Segurança Pública, objetivando o combate à violência no 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;

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, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

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 - RENAVAL;

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 e as estatísticas do trânsito;

XII - administrar o Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET;

XIII - coordenar a administração da arrecadação de multas por infrações ocorridas em localidade diferente daquela de habilitação do condutor infrator e em unidade da Federação diferente daquela do licenciamento do veículo;

XIV - fornecer aos órgãos 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 ao Governo 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 estimulem a pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, promovendo a sua realização;

XXIV - coordenar e executar o policiamento e a fiscalização das ferrovias federais, aplicar penalidades e as demais medidas cabíveis e arrecadar as multas impostas, na forma que dispuser a lei;

XXV - opinar sobre assuntos relacionados ao trânsito interestadual e internacional;

XXVI - elaborar e submeter à aprovação do CONTRAN as normas e requisitos de segurança veicular para fabricação e montagem de veículos, consoante sua destinação;

XXVII - estabelecer procedimentos para a concessão do código marca/modelo dos veículos para efeito de registro, emplacamento e licenciamento;

XXVIII - instruir os recursos interpostos ao Ministro da Justiça das decisões do CONTRAN;

XXIX - estudar os casos omissos na legislação de trânsito e submetê-los ao Ministério da Justiça, com proposta de solução;

XXX - prestar suporte técnico, jurídico, administrativo e financeiro ao CONTRAN.

§ 1º Comprovada, através de sindicância, a deficiência técnica ou administrativa ou ainda a prática constante de atos de improbidade contra a fé pública, contra o patrimônio ou contra a administração pública, a SENATRAN, mediante aprovação do CONTRAN, assumirá, diretamente ou através de delegação, a execução total ou parcial das atividades do órgão

executivo de trânsito estadual ou municipal que tenha motivado a investigação, até que as irregularidades sejam sanadas.

§ 2º O regimento interno da SENATRAN disporá sobre sua estrutura organizacional e seu funcionamento.

§ 3º Os órgãos executivos e rodoviários de trânsito, da União, dos Estados e Municípios fornecerão, obrigatoriamente, mês a mês, os dados estatísticos para os fins previstos no inciso X deste artigo.

Art. 20. Compete ao Departamento de Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias federais:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito;

II - exercer com exclusividade o policiamento e a fiscalização de trânsito, aplicar penalidades decorrentes e as medidas administrativas cabíveis, arrecadando as multas impostas no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

III - 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;

IV - efetuar levantamento dos locais de acidentes de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vítimas;

V - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas;

VI - implementar as medidas da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito;

VII - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

VIII - 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 agilização das transferências de veículos e de condutores;

IX - fornecer suporte técnico, administrativo e financeiro às respectivas JARI;

X - planejar e operar o trânsito viário de veículos, de pedestres e de animais;

Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos 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;

II - planejar, projetar, regulamentar, e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - analisar e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas, para eliminação dos segmentos críticos;

V - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, no exercício regular do Poder da Polícia de trânsito;

VI - aplicar penalidades de advertência por escrito e multa, por infração prevista neste Código, assim como as medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - 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;

VIII - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

IX - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

X - 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 regularidade do licenciamento e transferência de veículos;

XI - fornecer suporte técnico, administrativo e financeiro às respectivas JARI;

XII - aferir através de vistoria o nível de emissão de fumaça, gases ou partículas produzidos pelos veículos automotores, de acordo com o estabelecido no art. 67.

§ 1º Excetuam-se da competência do órgão rodoviário da União as atribuições constantes nos incisos V, VI, VII e XII deste artigo, ressalvadas, nas praças de balanças fixas, as atribuições de fiscalização de excesso de peso, aplicação e arrecadação das multas decorrentes.

§ 2º 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 as atividades de fiscalização.

Art. 22. Compete ao órgão ou entidade executivos 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;

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 da SENATRAN;

III - vistoriar, registrar, emplacar, selar a placa e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o de Licenciamento Anual, mediante delegação da SENATRAN;

IV - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas no inciso V e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder da Polícia de Trânsito;

V - aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VI - comunicar à SENATRAN a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação;

VII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas;

VIII - credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN;

IX - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

X - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

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 agilização das transferências de veículos e do prontuário de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XII - fornecer suporte técnico, administrativo e financeiro às respectivas JARI;

XIII - aferir, através de vistoria, o nível de emissão de fumaça, gases ou partículas produzidos pelos veículos automotores, de acordo com o estabelecido no art. 67;

XIV - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.

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.

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de procedimento de trânsito;

II - exercer, com exclusividade, a polícia ostensiva para o trânsito nas rodovias estaduais e vias urbanas;

III - executar a fiscalização de trânsito como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário, concomitantemente com os demais agentes credenciados;

IV - elaborar e encaminhar aos órgãos competentes os boletins de ocorrências relativos aos acidentes 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 CETRAM da respectiva unidade da Federação.

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;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais;

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 - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VI - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

VIII - fiscalizar, autuar e 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;

IX - 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 agilização das transferências de veículos e do prontuário dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

X - implantar 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 - prestar suporte técnico, administrativo e financeiro às respectivas JARI;

XIII - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XIV - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XV - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAM;

XVI - regulamentar o serviço de automóvel de aluguel, limitando seu número e a utilização do taxímetro, se o Município tiver mais de 100 (cem) mil habitantes;

XVII - autorizar, permitir ou cancelar a exploração de serviço de transporte coletivo para as linhas municipais.

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 321 deste Código.

§ 3º Enquanto não se verificar o disposto no parágrafo anterior, as competências de que trata este artigo serão exercidas pelos órgãos e entidades de trânsito dos Estados, mediante convênio, com indenização dos valores empregados em investimento e custeio.

§ 4º - Os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito aos Municípios, durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento de custos.

§ 5º - Os serviços prestados pelos órgãos executivos dos Estados e Municípios na implementação das medidas descritas neste Código serão estabelecidos em convênio específico, com ressarcimento dos custos apropriados.

CAPÍTULO III

DAS REGRAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUZA

Art. 25. 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. 26. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino.

Art. 27. O condutor deverá, a todo momento, ter domínio de seu veículo, dirigindo-o com atenção e cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Art. 28. Todo condutor, antes de iniciar a atividade de conduzir um veículo, deve certificar-se de que o seu estado físico permite fazê-lo com segurança.

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá, além do estabelecido nos arts. 26 a 28, às seguintes regras gerais:

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 do clima;

III - quando veículos, transitando por fluxos que se cruzam, 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, ficam 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 transposição 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 lotes ou áreas especiais de estacionamento;

VI - os veículos que transportarem passageiros terão prioridade de trânsito sobre os demais, respeitadas as demais regras de circulação;

VII - os veículos precedidos de batedores terão prioridade de passagem, respeitadas as demais regras de circulação;

VIII - os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os da 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, todo usuário da via deverá deixar livre a passagem ou parar, se necessário;

b) o uso de dispositivos de alarme sonoro só poderá ocorrer quando da efetiva prestação de serviço de urgência;

IX - os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento de urgência, 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;

X - 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;

XI - 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;

XII - Todo condutor ao efetuar a ultrapassagem deverá:

a) indicar com antecedência a manobra pretendida, acionando o indicador luminoso de mudança 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 indicador luminoso de mudança 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;

XIII - os veículos que se deslocam sobre trilhos sempre terão preferência de passagem sobre os demais.

§ 1º As regras de ultrapassagem previstas nas alíneas a, b e c do inciso XI e a e b do inciso XII aplicam-se à transposição de faixas.

§ 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 outros, pela incolumidade dos pedestres.

Art. 30. 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.

Art. 31. 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 à segurança dos pedestres.

Art. 32. 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. 33. Nas intersecções e suas proximidades, o condutor não poderá efetuar ultrapassagem.

Art. 34. 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. 35. 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.

Art. 36. Todo condutor que for ingressar numa via, procedente de um lote limbeiro a essa via, deverá dar preferência aos veículos e pedestres que por ela estejam transitando.

Art. 37. 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. 38. Antes de entrar à direita ou à esquerda, em outra via ou em lotes limbeiros, 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 do eixo da pista, 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, aos veículos que transitam em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, respeitadas as regras de preferência de passagem.

Art. 39. 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.

Art. 40. O uso dos faróis em veículo em circulação obedecerá às seguintes determinações:

I - o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública;

II - nas vias não iluminadas o condutor deve usar luz alta, exceto ao cruzar com outro veículo ou ao segui-lo;

III - o condutor poderá usar os faróis de forma intermitente:

a) a curtos intervalos, quando for conveniente advertir a outro condutor que 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;

IV - o condutor manterá acesas pelo menos as luzes de posição do veículo quando sob chuva forte, neblina ou cerração.

Parágrafo único. Os veículos de transporte coletivo regular de passageiros, quando circularem em faixas próprias a eles destinadas, e os ciclos motorizados deverão utilizar-se de farol de luz baixa durante o dia e à noite.

Art. 41. O condutor do 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. 42. Nenhum condutor deverá frear bruscamente seu veículo, salvo por razões de segurança.

Art. 43. Ao regular a velocidade, o condutor deverá observar constantemente as condições físicas da via, do veícu-

lo 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 motivação de perigo iminente;

III - indicar, de forma clara, com a antecedência necessária e a sinalização devida, a manobra de redução de velocidade.

Art. 44. 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. 45. 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. 46. 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. 47. 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. 48. 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 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. 49. 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 de via.

Parágrafo único. O embarque e o desembarque devem ocorrer sempre do lado da calçada, exceto para o condutor.

Art. 50. O uso de faixas laterais de domínio e das áreas adjacentes às rodovias federais, estaduais e municipais obedecerá às condições de segurança do trânsito estabelecidas pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Art. 51. De acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via regulamentará seu uso, observadas as regras gerais de trânsito, podendo, entre outras medidas:

I - instituir sentido único de trânsito em determinadas vias públicas ou em parte delas;

II - proibir a circulação de veículos, bem como a passagem ou trânsito de pedestres ou animais em determinadas vias ou parte delas;

III - estabelecer limites de velocidade e peso por eixo para cada via terrestre;

IV - proibir conversões à esquerda ou à direita e de retorno;

V - organizar áreas especiais de estacionamento em logradouros públicos;

VI - determinar restrições de uso das vias terrestres ou parte delas, mediante fixação de horários e períodos destinados ao estacionamento, carga ou descarga de mercadorias e embarque ou desembarque de passageiros;

VII - permitir o estacionamento e a parada de veículos nos viadutos e outras obras de arte, respeitadas as limitações técnicas;

VIII - permitir estacionamentos especiais, devidamente justificados;

IX - interditar vias terrestres e embarcar ou demolir obras na via que possam colocar em risco a segurança e a fluidez do trânsito;

X - disciplinar a colocação de ondulações transversais ao sentido de circulação dos veículos;

XI - regulamentar o direito de passagem em interseções;

XII - proibir movimentos de ultrapassagem e transposição;

XIII - destinar as vias ou parte delas à circulação exclusiva de determinados tipos de veículos.

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, às regras gerais 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 e similares, só poderão circular nas vias:

I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou portando óculos protetores;

II - segurando o guidão com as duas mãos;

III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

Art. 56. Os passageiros de motocicletas, motonetas, ciclomotores e similares, 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.

Art. 57. É proibida ao condutor de motocicletas, motonetas, ciclomotores e similares, 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, junto à guia da calçada ou acostamento sempre que não houver faixa própria a eles destinada, proibida a circulação 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, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia ou ciclofaixa ou quando não for possível a utilização destas, na margem direita

da pista de rolamento, com preferência sobre os veículos automotores.

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, as bicicletas deverão circular pela faixa adjacente à da direita.

Art. 60. Nas vias rurais, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa ou acostamento ou quando não for possível a utilização destes, na margem direita da pista de rolamento, com preferência sobre os veículos automotores.

Art. 61. As vias abertas à circulação, de acordo com a sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

a) via de trânsito rápido;

b) via primária;

c) via secundária;

d) via terciária;

II - vias rurais:

a) rodovias;

b) estradas.

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 primárias;

c) quarenta quilômetros por hora, nas vias secundárias;

d) trinta quilômetros por hora, nas vias terciárias;

II - nas vias rurais:

a) oitenta quilômetros por hora, nas rodovias;

b) sessenta quilômetros por hora, nas estradas.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito 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 comprometer a segurança do trânsito só será permitida quando devidamente autorizada pelo órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

Parágrafo único. 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.

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 condições impostas 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.

Parágrafo único. O CONTRAN estabelecerá os procedimentos adequados para o atendimento do disposto neste artigo.

Art. 68. As provas ou competições automobilísticas, 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 Confederação Brasileira de Automobilismo ou de entidades estaduais a ela 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

Art. 69. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acos-

tamentos 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.

§ 1º 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 nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 2º 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 nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 3º 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.

§ 4º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídos, deverá ser previsto passeio destinado à circulação dos pedestres, que não deverão, nessas condições, usar o acostamento.

§ 5º Onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou 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 50 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 e segurança..

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.

Parágrafo único. É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 76. O CONTRAN estabelecerá anualmente os temas e o cronograma 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 ficam os serviços de rádio e difusão sonora, de sons e de imagens exploradas diretamente pela União ou por concessão, permissão ou autorização, obrigados a difundí-las gratuitamente, pelo menos seis vezes ao dia, sendo duas entre as 7h e as 12h, duas entre as 12h e as 19h e duas entre as 19h e as 22h.

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, em cooperação com o CONTRAN e o 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;

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, em cooperação com o 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, do Trabalho e da Justiça, através do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes.

Parágrafo único. O percentual de 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 FUNSET 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 cortadas neste capítulo.

CAPÍTULO VII

DA SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

Art. 81. Sempre que necessário, será colocada, ao longo da via, sinalização prevista neste Código, em seu Anexo II, ou em Resoluções do CONTRAN, 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 do CONTRAN.

§ 2º O CONTRAN poderá autorizar, em caráter experimental e por período prefixado, a utilização de sinalização não prevista neste Código.

Art. 82. Nas vias públicas e nos imóveis limítrofes é proibido colocar luzes, publicidade, inscrições, vegetação e mobiliário que possam gerar confusão ou interferir na visibilidade dos sinais, comprometendo 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.

Art. 84. A fixação de propaganda comercial 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 viária e a segurança do trânsito, com ônus para quem o tenha colocado.

Art. 86. Os locais destinados 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: as inscrições em placas, as barreiras fixas ou móveis, os balizadores, os marcadores de perigo e de alinhamento, os marcos quilométricos, os de obstrução e defensas metálicas;

II - horizontais: os pintados ou assentados no leito da via ou às suas margens;

III - luminosos;

IV - sonoros;

V - 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.

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 POLÍCIAMENTO 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 a 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.

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. Fica proibida a utilização das ondulações transversais e de sonorizadores como redutores de velocidade, salvo em casos especiais definidos pelo órgão ou enti-

dade 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.

§ 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.

§ 3º A inobservância do disposto neste artigo será punida com multa que varia entre cinquenta e trezentas UFR, independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis.

§ 4º Ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das regras previstas neste artigo e seus parágrafos e nos arts. 94 e 93, a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinquenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.

CAPÍTULO IX

DOS VEÍCULOS

Seção I

Das Disposições Gerais

Art. 97. Os veículos classificam-se em:

I - quanto à tração:

a) automotor;

b) elétrico;

c) de propulsão humana;

d) de tração animal;

e) reboque ou semi-reboque;

II - quanto à espécie:

a) de passageiros:

1 - bicicleta;

2 - ciclomotor;

3 - motoneta;

4 - motocicleta;

5 - triciclo;

6 - quadriciclo;

7 - automóvel;

8 - microônibus;

9 - ônibus;

10 - bonde;

11 - reboque ou semi-reboque;

12 - charrete;

b) de carga:

1 - motoneta;

2 - motocicleta;

3 - triciclo;

4 - quadriciclo;

5 - caminhoneta;

6 - caminhão;

7 - reboque ou semi-reboque;

8 - carroça;

9 - carro-de-mão;

c) misto:

1 - camioneta;

2 - utilitário;

3 - outros;

d) de competição;

e) de tração:

1 - caminhão-trator;

2 - trator de rodas;

3 - trator de esteiras;

4 - trator misto;

f) especial;

g) de coleção;

III - quanto à categoria:

a) oficial;

b) de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;

- c) particular;
- d) de aluguel;
- e) de aprendizagem.

Art. 98. As características dos veículos, suas especificações básicas e configuração, seus equipamentos obrigatórios e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidos 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 da fábrica.

Parágrafo único. Os veículos e motores novos ou usados que sofrerem alterações ou conversões ficam obrigados a atender os mesmos limites e exigências de emissão de poluentes 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. Os veículos, com ou sem carga, obedecerão às seguintes dimensões:

I - largura máxima: 2,60m (dois metros e sessenta centímetros);

II - altura máxima: 4,40m (quatro metros e quarenta centímetros);

III - comprimento máximo:

a) veículo simples: 13,20m (treze metros e vinte centímetros);

b) veículo articulado: 18,15m (dezoito metros e quinze centímetros);

c) veículo conjugado: 19,80m (dezenove metros e oitenta centímetros).

§ 1º São fixados os seguintes limites para o comprimento do balanço traseiro:

a) para veículo de carga:

1) até 60% (sessenta por cento) da distância entre os eixos, não podendo exceder a 3,50m (três metros e cinquenta centímetros);

2) para caminhão moveleiro ou caminhão boiadeiro: 5,50m (cinco metros e cinquenta centímetros);

b) para veículo simples de transporte de passageiro:

1) com motor dianteiro: até 71 (setenta e um por cento) da distância entre os eixos;

2) com motor central: até 66 (sessenta e seis por cento) da distância entre os eixos;

3) - com motor traseiro: até 62 (sessenta e dois por cento) da distância entre os eixos.

§ 2º Para fins deste artigo, a distância entre eixos será medida de centro a centro das rodas dos eixos extremos.

Art. 101. Os limites máximos de peso bruto total e de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície da via são os seguintes:

I - peso bruto total por unidade ou combinação de veículos: 45 t (quarenta e cinco toneladas);

II - peso bruto por eixo isolado: 10 t (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 1,20 m (um metro e vinte centímetros) e igual ou inferior a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros): 17 t (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 1,20 m (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros): 15 t (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 1,20 m (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros): 25,5 t (vinte e cinco toneladas e meia);

VI - peso bruto por conjunto de dois eixos, com quantidade diferenciada de pneumáticos interligados por suspensão especial, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20 m (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros): 13,5 t (treze toneladas e meia).

§ 1º O peso bruto máximo nos eixos isolados dotados de dois pneumáticos será de 6 t (seis toneladas).

§ 2º Consideram-se eixos em tandem dois ou mais eixos que constituam um conjunto integral de suspensão, podendo qualquer um deles ser ou não motriz.

§ 3º No conjunto de dois eixos, no qual a distância entre os dois planos verticais paralelos que contêm os centros das rodas for superior a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros), cada eixo será considerado como se fosse isolado.

§ 4º A variação entre os eixos em tandem do mesmo conjunto não pode exceder a 1.700 kg (mil e setecentos quilos).

§ 5º A variação entre os eixos não em tandem do mesmo conjunto não poderá exceder a 1.500 kg (mil e quinhentos quilos).

§ 6º O CONTRAN disporá sobre a utilização de novas configurações de eixos que resultem da pesquisa ou de avanços tecnológicos.

§ 7º Os limites de peso mínimo fixados nos incisos II a V deste artigo são para eixos dotados de quatro pneumáticos, excluídos os eixos isolados dotados de dois pneumáticos.

Art. 102. O encargo do peso será aferido por balança ou pela verificação do documento fiscal.

§ 1º Será tolerado um percentual sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos e a superfície das vias, quando aferido por balança, no forma estabelecida pelo CONTRAN.

§ 2º As balanças fixas ou móveis utilizadas na passagem de veículos serão aferidas de acordo com a metodologia e na periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, ouvida a órgão ou entidade da metrologia legal.

Art. 103. 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. 104. O CONTRAN, atendendo às inovações tecnológicas, poderá alterar as especificações previstas nos arts. 100 e 101, respeitadas as condições técnicas da via.

Art. 105. O CONTRAN estabelecerá os requisitos para circulação de veículo com peso bruto total ou dimensões superiores às fixadas neste Código, obedecidos os limites de peso por eixo ou conjunto de eixos, respeitadas as condições técnicas da via.

Art. 106. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos neste Código, 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.

Art. 107. 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. 108. 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 encarregadores 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 fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregadores 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. 109. Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregadores de veículos devem comercializar os seus veículos com a garantia de fixação dos assentos.

Parágrafo único. O CONTRAN disporá sobre o prazo para o atendimento do estabelecido neste artigo, bem como para a adaptação dos demais veículos em circulação.

Art. 110. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança avaliadas mediante inspeção de segurança veicular, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 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 autopeças e 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.

§ 4º A inspeção de segurança veicular de que trata este artigo será efetuada de maneira integrada com a inspeção de emissão de gases poluentes e ruídos na forma prevista em regulamentação conjunta, baixada pelo CONTRAN e CONTRAMA.

§ 5º Será aplicada a penalidade de apreensão aos veículos reprovados na inspeção de segurança e na de emissão de gases poluentes e ruídos.

Art. 111. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN:

I - cinto de segurança, à exceção dos veículos destinados ao transporte de passageiros em percursos em que seja permitido viajar em pé;

II - dispositivo que permita o acendimento da luz diurna simultânea à ignição;

III - para os veículos de transporte de 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 quilos), equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

IV - os veículos de transporte de escolares, 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) serão equipados com totalizador autônomo de excesso de esforços horizontais na forma e condições a serem estabelecidas pelo CONTRAN.

§ 1º Os demais equipamentos obrigatórios serão estabelecidos pelo CONTRAN, que disciplinará seu uso e determinará suas especificações técnicas.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com equipamento ou acessório proibido pelo CONTRAN, ficando o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas neste Código.

§ 3º Os fabricantes, os importadores, os montadores e os encarregadores de veículos 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 normatizará as especificações dos equipamentos e seu uso e estabelecerá o prazo para o atendimento do disposto neste artigo.

Art. 112. No caso de fabricação artesanal ou de modificação do 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. 113. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.

Parágrafo único. 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.

Art. 114. O transporte de produtos perigosos só pode ser realizado de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN ou em legislação específica, vedado esse transporte em veículo coletivo de passageiros.

Art. 115. O transporte de carga em veículos que realizam transporte de passageiros só pode ser realizado de acordo com as normas estabelecidas pelo CONTRAN.

Art. 116. 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.

Art. 117. É proibida a aposição, nas áreas envidraçadas do veículo, de inscrições, películas refletidas ou não, adesivos, painéis decorativos ou pinturas.

§ 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 para-brisa e da traseira dos veículos, salvo se não colocar em risco a segurança do trânsito.

Art. 118. O CONTRAN regulamentará os materiais e equipamentos que devam fazer parte do conjunto de primeiros socorros, de porte obrigatório para os veículos.

Art. 119. Os importadores, as montadoras, as encarregadoras e fabricantes de veículos e auto-peças são responsáveis civil e criminalmente por danos causados aos usuários e a terceiros, decorrentes de falhas oriundas de projetos e da qualidade dos materiais e equipamentos utilizados na fabricação dos mesmos.

Seção III

Da Identificação

Art. 120. 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, e o ano de fabricação, que não poderá ser alterado.

§ 2º As regravações, quando necessárias, dependerão de prévia autorização da 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. 121. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, 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 represen-

tação 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 Prefeitos, Governadores, Secretários Municipais e Estaduais, dos Presidentes das Câmaras Municipais, das Assembleias Legislativas, dos Presidentes dos Tribunais Estaduais e do Distrito Federal e os Oficiais Gerais 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 ficam 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. 122. 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. 123. Os veículos de transporte de carga e os coletivos de passageiros deverão conter, em local facilmente visível, a inscrição indicativa de sua tara, lotação, de seu peso bruto total (PBT), peso bruto total combinado (PBTC) e capacidade máxima de tração (CMT), sendo vedado o uso em desacordo com a sua classificação.

CAPÍTULO X

DOS VEÍCULOS EM CIRCULAÇÃO INTERNACIONAL

Art. 124. 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 internacional, rege-se pelas disposições deste Código, pelas convenções e acordos internacionais ratificados.

Art. 125. 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 previa 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. 126. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semi-reboque, para transitar na via pública, deve ser registrado no órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, no município de domicílio ou residência de seu proprietário.

§ 1º Os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal somente registrarão veículos oficiais de propriedade da administração direta, indireta ou fundacional 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. 122.

§ 2º O disposto neste artigo não se aplica ao veículo de uso bélico.

Art. 127. 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.

§ 1º Constarão do Certificado de Registro o nome do proprietário, número do CPF ou CGC, a marca, o modelo, o ano de fabricação, o ano-modelo, a cor, o número do chassi ou do monobloco, a classificação, o combustível utilizado, a capacidade máxima de tração, quando se tratar de veículo de carga, e a lotação, quando de passageiros, e qualquer outra característica legalmente exigida.

§ 2º Quando se tratar de ônibus, deverá ser também assinalada no CRV, para fins de identificação da vida útil do veículo, a data da emissão da nota fiscal emitida pela encarregadora.

Art. 128. 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 carreiras, de representações de organismos internacionais e de seus integrantes.

Art. 129. 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.

§ 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 RENAVAL.

Art. 130. 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, 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;

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 RENAVAL;

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.

Art. 131. As informações sobre o chassi, o monobloco, os agregados e as características originais do veículo deverão ser prestadas ao RENAVAL:

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 RENAVAL serão repassadas ao órgão executivo de trânsito responsável pelo registro, devendo este comunicar ao RENAVAL, tão logo seja o veículo registrado.

Art. 132. O proprietário de veículo irreversível, 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 destinada à desmontagem, quando estes sucederem ao proprietário.

Art. 133. O órgão executivo de trânsito competente só efetuará a baixa do registro após prévia consulta ao cadastro do RENAVAL.

Parágrafo único. Efetuada a baixa do registro, comunicar-se-á, de imediato, ao RENAVAL.

Art. 134. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos fiscais e de multas de trânsito vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Art. 135. 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. 136. 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.

§ 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.

Art. 137. 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.

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos, encargos e multas de trânsito vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

§ 3º Ao licenciar o veículo o proprietário deverá comprovar sua aprovação na inspeção de segurança veicular, conforme disposto no art. 110.

Art. 138. 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.

Art. 139. É obrigatório o porte do Certificado de Licenciamento Anual no original ou em fotocópia autenticada pelos órgãos que tiverem expedido os documentos.

Art. 140. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, de linha regular, além do registro e licenciamento, deverão estar devidamente autorizados pelo poder concedente.

Art. 141. Na comercialização de veículos usados, o novo proprietário só responderá pelas infrações cometidas a partir da data do registro da transferência nos órgãos executivos de trânsito estaduais na forma do estabelecido nos arts. 129 e 130.

CAPÍTULO XIII

DO TRANSPORTE DE ESCOLARES

Art. 142. Os veículos destinados ao transporte coletivo de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, 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 traseiras da carroceria, com o distico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroceria 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 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. 143. A autorização deverá ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedado o transporte de escolares em número

superior à capacidade estabelecida pelo fabricante e seu uso em outro tipo de transporte.

Art. 144. O condutor de veículo destinado ao transporte de escolares deve satisfazer os seguintes requisitos:

- I - ter idade superior a vinte e um anos;
- II - ser habilitado na categoria "D";
- 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.

CAPÍTULO XIV

DA HABILITAÇÃO

Art. 145. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada através de exames que deverão ser realizados junto ao órgão executivo de trânsito local, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual 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.
- Parágrafo único. As informações do candidato à habilitação serão cadastradas no RENACH.

Art. 146. 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. 147. O reconhecimento de habilitação obtida em outro país está subordinado às condições estabelecidas em convenções e acordos internacionais e às normas do CONTRAN.

Art. 148. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte graduação:

- 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 quilos 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 quilos;

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 quilos ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a oito lugares, ou 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 12 (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. 149. 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. 150. Para habilitar-se nas categorias D e E ou para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares 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, quando pretender se habilitar na categoria D;

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 12 (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.

Art. 151. Para conduzir veículos de outra categoria o condutor deverá realizar exames complementares exigidos para habilitação na categoria pretendida.

Art. 152. Na Carteira Nacional de Habilitação e na Permissão para Dirigir deverá ser indicada a categoria ou categorias em que o condutor se ache habilitado.

Art. 153. 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. 154. 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.

§ 2º Ao candidato aprovado será conferida Permissão para Dirigir, com validade de um ano, sendo vedada a condução de veículos em velocidades superiores a 60 km/h (sessenta quilômetros por hora).

§ 3º A CNH 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 CNH, tendo em vista a incapacidade de atendimento ao previsto nos §§ 2º e 3º deste artigo, obriga o candidato a reiniciar todo o processo de habilitação previsto neste Código.

Art. 155. 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 65 (sessenta e cinco) anos, 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. 156. Ao renovar os exames previstos no artigo anterior, o condutor que não tenha curso de direção defensiva deverá a ele 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 e outros conforme normatização do CONTRAN.

Art. 157. 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. 158. 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 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 dos exames prestados.

§ 4º O CONTRAN poderá dispensar os pilotos militares e civis que apresentarem o Cartão de Saúde expedido pelas Forças Armadas da prestação dos exames de aptidão física, mental e psicológica necessários à habilitação para condutor de veículo automotor.

Art. 159. O candidato habilitado terá em seu prontuário a identificação de seus instrutores e examinadores, que serão passíveis de penalização 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. 160. Os veículos destinados à formação de condutores serão identificados por uma faixa amarela, de vinte centímetros de largura, pintada ao longo da carroceria, 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 carroceria, à meia altura, faixa branca removível, de vinte centímetros de largura, com a inscrição "AUTO-ESCOLA" na cor preta.

Art. 161. 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 a entidade credenciada.

Art. 162. O CONTRAN regulamentará o credenciamento para prestação de serviço pelas auto-escolas e outras entidades destinadas à formação de condutores.

Art. 163. 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. 164. A aprendizagem só poderá realizar-se:

I - nos termos, horários e locais estabelecidos pelo órgão executivo de trânsito, sendo proibida nas rodovias;

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. 165. A Carteira Nacional de Habilitação, expedida em modelo único e de acordo com as especificações do CONTRAN, atendidos os pré-requisitos estabelecidos neste Código, conterá fotografia, identificação e CPF do condutor, terá fé pública e equivalerá a documento de identidade em todo o território nacional.

§ 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 somente terá validade para a condução de veículo quando apresentada em original.

§ 6º A identificação da CNH expedida e a de autoridade expedidora serão registradas no RENACH.

§ 7º A cada condutor corresponderá um único registro no RENACH, agregando-se nesta 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 no prontuário do condutor.

§ 9º As entidades de direito público ou privado deverão reter a CNH 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.

§ 10. O condutor poderá fazer constar no campo de observações da CNH sua condição de doador de órgãos, especificando-os.

Art. 166. 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 a CNH do condutor até a sua aprovação nos exames realizados.

CAPÍTULO XV

DAS INFRAÇÕES

Art. 167. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código ou das Resoluções do CONTRAN, ficando 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. 168. Dirigir veículo:

I - sem possuir Carteira de Habilitação ou Permissão para Dirigir;

INFRAÇÃO: Gravíssima

PENALIDADE: Multa (3 vezes) e apreensão do veículo

II - com Carteira de Habilitação ou Permissão para Dirigir cassada ou com suspensão do direito de dirigir;

INFRAÇÃO: Gravíssima

PENALIDADE: Multa (5 vezes) e apreensão do veículo

III - com Carteira de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo que esteja conduzindo;

INFRAÇÃO: Gravíssima

PENALIDADE: Multa (3 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 (5 vezes) e cassação 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 do 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. 169. Entregar a direção do veículo a pessoa nas condições previstas nos incisos do art. 168.

INFRAÇÃO: As mesmas previstas nos incisos do art. 168

PENALIDADE: As mesmas previstas nos incisos do art.

168

MEDIDA ADMINISTRATIVA: A mesma prevista no inciso III do art. 168

Art. 170. Permitir que pessoa nas condições referidas nos incisos do art. 168 tome posse do veículo automotor e passe a conduzi-lo na via.

INFRAÇÃO: As mesmas previstas nos incisos do art. 168

PENALIDADE: As mesmas previstas nos incisos do art.

168

MEDIDA ADMINISTRATIVA: A mesma prevista no inciso III do art. 168

Art. 171. 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 ou psíquica.

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. A embriaguez também poderá ser apurada na forma do art. 277.

Art. 172. 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. 173. Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no artigo 66.

INFRAÇÃO: Grave

PENALIDADE: Multa

MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator

Art. 174. 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. 175. Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança.

INFRAÇÃO: Leve

PENALIDADE: Multa

Art. 176. Dirigir em atitude provocativa, ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos.

INFRAÇÃO: Gravíssima

PENALIDADE: Multa

MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo e recolhimento do documento de habilitação

Art. 177. Usar o veículo para arremessar, sobre os pedestres ou veículos, água ou detritos.

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

Art. 178. Disputar corrida por espírito de emulação.

INFRAÇÃO: Gravíssima

PENALIDADE: Multa (3 vezes)

MEDIDA ADMINISTRATIVA: suspensão do direito de dirigir, apreensão do veículo e recolhimento do documento de habilitação

Art. 179. 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 (5 vezes)

MEDIDA ADMINISTRATIVA: suspensão do direito de dirigir, apreensão do veículo e recolhimento do documento de habilitação

Parágrafo único. As penalidades são aplicáveis aos promotores e aos condutores participantes.

Art. 180. Utilizar-se de veículo para, em via pública, demonstrar ou exibir manobra perigosa, arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus.

INFRAÇÃO: Gravíssima

PENALIDADE: Multa

MEDIDA ADMINISTRATIVA: suspensão do direito de dirigir, apreensão do veículo e recolhimento do documento de habilitação

Art. 181. 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 determinada por polícia ou agente da autoridade de trânsito;

V - de identificar-se ao polícia e de lhe prestar informações necessárias à confecção do boletim de ocorrência.

INFRAÇÃO: Gravíssima

PENALIDADE: Multa (5 vezes)

MEDIDA ADMINISTRATIVA: suspensão do direito de dirigir e recolhimento do documento de habilitação

Art. 182. Deixar o condutor de prestar socorro à vítima de acidente de trânsito quando solicitado pela autoridade e seus agentes.

INFRAÇÃO: Grave

PENALIDADE: Multa

Art. 183. 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. 184. 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. 185. 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 0,50 (cinquenta centímetros) a 1,00 m (um metro);

INFRAÇÃO: Leve

PENALIDADE: Multa

MEDIDA ADMINISTRATIVA: Remoção do veículo

III - afastado da guia da calçada a mais de 1,00 m (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;

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, 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 interseções 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 3.500 kg;

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. 186. Parar o veículo:

I - nas esquinas e a menos de cinco metros do bordo do alinhamento da via transversal;

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

II - afastado da guia da calçada de 0,50 (cinquenta centímetros) a 1,00 m (um metro);

INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: Multa

III - afastado da guia da calçada a mais de 1,00 m (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 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 interseção 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 e Estacionar").

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 187. Parar o veículo sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal luminoso.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 188. Transitar com o veículo:

I - na faixa ou pista da direita regulamentada como de circulação exclusiva, exceto para acesso a imóveis limítrofes ou conversões à direita;

INFRAÇÃO: Leve
PENALIDADE: Multa

II - na faixa ou pista da esquerda regulamentada como de circulação exclusiva.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 189. 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

Art. 190. 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 transita em sentido contrário;

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

II - vias com sinalização de regulamentação de sentido único de circulação.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

Art. 191. Transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida pela autoridade competente.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 192. Transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 193. 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. 194. 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. 195. Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro ou realizar operação de ultrapassagem.

INFRAÇÃO: Gravíssima

PENALIDADE: Multa

Art. 196. 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. 197. Transitar com o veículo em calçadas, passeios, passarelas, ciclovias, ilhas, refúgios, ajardinamentos, canteiros centrais e divisores de pista de rolamento, acostamentos, marcas de canalização, gramados e jardim público.

INFRAÇÃO: Gravíssima

PENALIDADE: Multa (3 vezes) e apreensão do veículo

Art. 198. 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. 199. Desobedecer às ordens emanadas da autoridade competente de trânsito ou de seus agentes.

INFRAÇÃO: Grave

PENALIDADE: Multa

Art. 200. Deixar de indicar com antecedência, mediante gesto regulamentar de braço ou indicador luminoso de mudança 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. 201. 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. 202. Deixar de dar passagem pela esquerda, quando solicitado.

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

Art. 203. 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. 204. Ultrapassar pela direita veículo de transporte coletivo ou de escolares, parado para embarque ou desem-

barque de passageiros, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre.

INFRAÇÃO: Gravíssima

PENALIDADE: Multa

Art. 205. Ultrapassar outro veículo:

I - pelo acostamento;

II - em interseções e passagens de nível.

INFRAÇÃO: Grave

PENALIDADE: Multa

Art. 206. Ultrapassar pela contramão outro veículo:

I - nas curvas e aclives;

II - nas faixas de pedestres;

III - nas pontes, viadutos ou túneis;

IV - parado em fila junto a sinais luminosos, portel-ras, 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. 207. 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. 208. 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. 209 - 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;

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. 210. Executar operação de conversão à direita ou à esquerda em locais proibidos pela sinalização.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 211. Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

Art. 212. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar as áreas destinadas à passagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 213. Transpor, sem autorização, bloqueio viário policial.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa, apreensão do veículo e suspensão do direito de dirigir

Art. 214. Ultrapassar veículos em fila, parados em razão de sinal luminoso, cancela, bloqueio viário parcial ou qualquer outro obstáculo.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 215. Deixar de parar o veículo antes de transpor linha férrea.

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

Art. 216. Deixar de parar o veículo sempre que a respectiva marcha for interceptada:

I - por agrupamento de pessoas, como prêmios, passeatas, desfiles e outros;

INFRAÇÃO: Gravíssima
PENALIDADE: Multa

II - por agrupamento de veículos, como cortejos, formações militares e outros.

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

Art. 217. Deixar de dar preferência de passagem a pedestre:

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

Art. 218. 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. 219. 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. 220. Entrar ou sair de fila de veículos estacionados sem dar preferência de passagem a pedestres e a outros veículos.

INFRAÇÃO: Média
PENALIDADE: Multa

Art. 221. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por cronômetros ou registradores eletrônicos.

I - em rodovias, vias de trânsito rápido e vias primárias:

a) quando a velocidade for superior à máxima em até 20%;

INFRAÇÃO: Grave
PENALIDADE: Multa

b) quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20%;

INFRAÇÃO: Gravíssima

PENALIDADE: Multa (3 vezes) e suspensão do direito de dirigir

II - demais vias:

a) quando a velocidade for superior à máxima em até 25%;

INFRAÇÃO: Grave

PENALIDADE: Multa

b) quando a velocidade for superior à máxima em mais de 25%.

INFRAÇÃO: Gravíssima

PENALIDADE: Multa (3 vezes) e suspensão do direito de dirigir

Art. 222. Transitar com o veículo em velocidade inferior à metade da velocidade máxima estabelecida para a via, bem como retardando ou obstruindo o trânsito, salvo se estiver na faixa da direita.

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

Art. 223. Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito:

I - quando se aproximar de passeatas, aglomerações, cortejos, prêmios 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;

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;

INFRAÇÃO: Grave

PENALIDADE: Multa

XIII - nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros ou onde haja intensa movimentação de pedestres.

INFRAÇÃO: Gravíssima

PENALIDADE: Multa

Art. 224. Portar no veículo placas de identificação em desacordo com as especificações e 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. 225. Deixar de manter ligado, nas situações de atendimento de emergência, o sistema de iluminação vermelha intermitente do veículo destinado a socorro de incêndio, dos veículos de polícia, corpo de bombeiros, de fiscalização de trânsito e das ambulâncias, ainda que parados.

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

Art. 226. Transitar com o farol desregulado ou com o fecho de luz alta de forma a perturbar a visão de outro condutor.

INFRAÇÃO: Grave

PENALIDADE: Multa

MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização

Art. 227. Fazer uso do fecho de luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública.

INFRAÇÃO: Leve

PENALIDADE: Multa

Art. 228. 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. 229. Deixar de retirar todo e qualquer objeto que tenha sido utilizado para sinalização temporária da via.

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

Art. 230. 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 22h e 6h;

IV - em locais e horários proibidos pela sinalização;

V - em desacordo com os padrões e frequências estabelecidas pelo CONTRAN.

INFRAÇÃO: Leve

PENALIDADE: Multa

Art. 231. Usar no veículo equipamento com som em volume ou frequência que não sejam autorizados pelo CONTRAN.

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização

Art. 232. 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

Art. 233. Transitar com 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 - danificando a via, suas instalações e equipamentos;

III - 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;

IV - transportando passageiros em compartimento de carga, salvo por motivo de força maior, com permissão da autoridade competente e na forma estabelecida pelo CONTRAN;

V - com dispositivo anti-radar;

VI - sem qualquer uma das placas de identificação;

VII - que não esteja registrado e devidamente licenciado;

VIII - com qualquer uma das placas de identificação sem condições de legibilidade e visibilidade;

INFRAÇÃO: Gravíssima

PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo

IX - sem estar devidamente identificado quando o condutor for detentor de Permissão para Dirigir;

INFRAÇÃO: Gravíssima

PENALIDADE: Multa (3 vezes) e apreensão do veículo

X - com a cor ou característica alterada;

XI - sem ter sido submetido à inspeção de segurança veicular, quando obrigatória;

XII - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;

XIII - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;

XIV - com descarga livre ou silenciador de motor de explosão defeituoso, deficiente ou inoperante;

XV - com equipamento ou acessório proibido;

XVI - com o equipamento do sistema de iluminação alterado;

XVII - com registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho;

XVIII - com inscrições, adesivos, legendas e símbolos de caráter publicitário afixados ou pintados no para-brisa e em toda a extensão da parte traseira do veículo;

XIX - com vidros total ou parcialmente cobertos por películas refletivas ou não, painéis decorativos ou pinturas;

XX - com cortinas ou persianas fechadas, não autorizadas pela legislação;

XXI - em mau estado de conservação, comprometendo a segurança; ou reprovado na avaliação de inspeção de segurança prevista no art. 110;

XXII - sem acionar o limpador de para-brisas sob chuva;

XXIII - produzindo fumaça, gases ou partículas em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;

XXIV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente, sem autorização;

INFRAÇÃO: Grave

PENALIDADE: Multa

MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização

XXV - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por balança, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN;

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso constatado, ao constante na seguinte tabela:

a) Até 600 kg	5 (cinco) UFIR
b) De 601 a 800 kg	10 (dez) UFIR
c) De 801 a 1.000 kg	20 (vinte) UFIR
d) De 1.001 a 3.000 kg	30 (trinta) UFIR
e) De 3.001 a 5.000 kg	40 (quarenta) UFIR
f) Acima de 5.001 kg	50 (cinquenta) UFIR

MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo e transbordo da carga excedente

XXVI - 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

XXVII - com lotação excedente;

XXVIII - 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

XXIX - desligado ou desengrenado, em declive;

XXX - de carga, com falta de inscrição da tara e demais inscrições previstas neste Código;

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

XXXI - com defeito no sistema de iluminação ou com lâmpadas queimadas.

§ 1º Caso o veículo retido não possa ser regularizado no local, a autoridade de trânsito converterá a retenção em apreensão por prazo certo para a sua recuperação e, se esta não for realizada, ou possível, determinará o leilão ou a retirada das placas de identificação, o recolhimento da documentação, a destruição dos caracteres de identificação do chassi ou monobloco e sua baixa no registro de veículos, retirando-o de circulação.

§ 2º Sem prejuízo da multa fixada no inciso XXV, o veículo que transitar com excesso de peso, não computado o percentual tolerado na forma disposta pelo CONTRAN, somente poderá continuar viagem após descarregar o que exceder:

a) ao limite fixado no inciso I do art. 101;

b) a 10% (dez por cento) dos limites fixados no inciso II e no § 1º do art. 101;

c) a setecentos e cinquenta quilos por eixo de conjunto de eixos, sobre os limites fixados nos itens III, IV e V do art. 101;

d) ao limite diferencial de mil e setecentos quilos, para o caso previsto no § 4º do art. 101;

e) ao limite diferencial de mil e quinhentos quilos, para o caso previsto no § 5º do art. 101.

Art. 234. 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. 235. Deixar de efetuar o registro de transferência de veículo no prazo de trinta dias, junto ao órgão executivo de trânsito.

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização

Art. 236. Falsificar ou adulterar documento de habilitação e de identificação do veículo.

INFRAÇÃO: Gravíssima

PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo

Art. 237. 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. 238. Rebocar outro veículo com cabo flexível ou corda, salvo em casos de emergência.

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

Art. 239. Transitar com o veículo em desacordo com as especificações, com a falta de inscrição e simbologia necessárias a sua identificação, quando exigidas pela legislação.

INFRAÇÃO: Grave

PENALIDADE: Multa

MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção do veículo para regularização

Art. 240. 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

Art. 241. 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

Art. 242. 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

Art. 243. Deixar de atualizar o cadastro de registro do veículo ou de habilitação do condutor.

INFRAÇÃO: Leve

PENALIDADE: Multa

Art. 244. Fazer falsa declaração de domicílio para fins de registro, licenciamento ou habilitação.

INFRAÇÃO: Gravíssima

PENALIDADE: Multa

Art. 245. 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

Art. 246. Conduzir motocicleta, motoquete, ciclomotor e veículo similar:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção, 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: Retenção do veículo para regularização

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

Parágrafo único. Para ciclos e ciclomotores aplicam-se os incisos III, IV, VI, VII e VIII, além de:

a) conduzir passageiro fora da garupa a ele destinada;

b) transitar em vias de trânsito rápido ou rodovias, salvo onde houver faixas de acostamento próprias;

c) transportar crianças que não tenham, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança.

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

Art. 247. 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. 248. 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. 249. Deixar de conduzir pela direita da pista, junto à guia da calçada ou ao acostamento, em fila única, os ciclomotores e os veículos de tração ou propulsão humana e os de tração animal, sempre que não houver faixa a eles destinada.

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

Art. 250. Transportar no ônibus passageiro ou carga excedente ao limite estabelecido no art. 103 deste Código.

INFRAÇÃO: Grave

PENALIDADE: Multa

MEDIDA ADMINISTRATIVA: Retenção para o transbordo

Art. 251. Deixar de manter acesas, à noite, as luzes externas, quando o veículo estiver parado, para fins de embarque ou desembarque de passageiros.

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

Art. 252. Quando o veículo estiver em movimento:

I - deixar de manter a placa traseira iluminada, à noite;

II - deixar de manter acesa a luz baixa;

a) durante a noite;

b) de dia, nos túneis providos de iluminação pública;

c) de dia e de noite, tratando-se de veículo de transporte coletivo de passageiros, circulando em faixas ou pistas a eles destinadas;

d) de dia e de noite, tratando-se de ciclomotores;

III - deixar de manter acesas pelo menos as luzes de posição sob chuva forte, neblina ou cerração;

IV - com pisca-alerta aceso, salvo para indicar situação de emergência.

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

Art. 253. 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 aparelhagem sonora, com fones nos ouvidos.

INFRAÇÃO: Média

PENALIDADE: Multa

Art. 254. Bloquear a via com veículo.

INFRAÇÃO: Gravíssima

PENALIDADE: Multa e apreensão do veículo

Art. 255. 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 cinquenta por cento do valor da infração de natureza leve

CAPÍTULO XVI

DAS PENALIDADES

Art. 256. 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 do documento de habilitação;

VI - cassação da Permissão para Dirigir;

VII - frequência obrigatória a 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 pelo CONTRAN.

§ 3º A imposição da penalidade será comunicada aos órgãos ou entidades responsáveis pelo licenciamento do veículo e habilitação do condutor.

Art. 257. 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 ceba 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 da carga com excesso de peso nos eixos 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 àquela aferida.

§ 5º O transportador é o responsável pela infração relativa ao transporte de cargas com excesso de peso nos eixos ou quando a carga proveniente de mais de um embarcador ultrapassar o peso bruto total.

§ 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 30 (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.

§ 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 10 (dez) vezes a penalidade original.

Art. 258. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

I - infração de natureza GRAVISSIMA, 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 (cirquenta) UFIR.

§ 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 12 (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 6 (seis) horas.

Art. 259. A cada infração cometida são computados os seguintes números de pontos:

I - gravíssima - 7 (sete) pontos;

II - grave - 5 (cinco) pontos;

III - média - 4 (quatro) pontos;

IV - leve - 3 (três) pontos.

§ 1º Sempre que o infrator atingir a contagem de 20 (vinte) pontos, no período de 12 (doze) meses, será penalizado com uma nova multa no valor de 1.000 (mil) UFIR.

§ 2º A imposição da multa prevista no parágrafo anterior elimina apenas os 20 (vinte) pontos computados para fins das multas subsequentes.

Art. 260. 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.

§ 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 pagas 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.

§ 5º As multas impostas a condutores de veículos pertencentes a pessoa jurídica de direito público ou privado deverão ser comunicadas às respectivas entidades para ser providenciado o desconto em folha de pagamento do salário, vencimento ou remuneração do infrator e serão recolhidas em favor do órgão ou entidade de trânsito autuador.

Art. 261. 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 12 meses, pelo prazo mínimo de seis meses até o máximo de dois anos.

§ 1º Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuando-se aqueles especificados no art. 263, a suspensão do direito de dirigir será aplicada sempre que o infrator atingir a contagem de 20 (vinte) pontos, prevista no art. 259.

§ 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. 262. O veículo apreendido será recolhido ao depósito e nele permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade apreendedora, até que sejam sanadas as irregularidades motivadoras da apreensão.

§ 1º 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 sua reapresentação e vistoria.

§ 2º 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.

§ 3º 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.

Art. 263. 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. 168 e nos arts. 169, 170, 171, 178, 179 e 180 deste Código;

III - quando constatada, em processo administrativo, irregularidade na sua expedição.

Parágrafo único. Decorridos dois anos da cassação do documento de habilitação, o infrator poderá requerer sua reabilitação, submetendo-se a todos os exames necessários à habilitação, na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Art. 264. 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. 265. 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.

Art. 266. Quando o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as respectivas penalidades.

Art. 267. Poderá ser imposta a penalidade de advertência por escrito à infração de natureza leve ou média, passível de ser penalizada com multa, não sendo reincidente o infrator nos últimos doze meses, quando a autoridade, considerando o prontuário do infrator, entender esta providência como mais educativa.

§ 1º A aplicação de advertência por escrito não elide o acréscimo do valor da multa previsto no § 3º do art. 258, 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. 268. 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 o 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. 269. 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 pericia de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;

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 penalidades impostas por infrações elencadas neste Código, possuindo caráter complementar a estas.

§ 3º Aplica-se aos animais recolhidos na forma do inciso X deste artigo o disposto nos arts. 271 e 316, no que couber.

Art. 270. 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 penalizadores, 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. 262.

§ 5º A critério do agente, não se dará a apreensão 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. 271. 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 das multas, taxas e despesas com remoção e estadia, além de outros encargos previstos na legislação específica.

Art. 272. O recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação dar-se-á mediante recibo, além dos casos previstos

neste Código, quando houver suspeita de sua inautenticidade ou adulteração.

Parágrafo único. O recolhimento da Permissão para Dirigir dar-se-á nas mesmas condições estabelecidas neste Código para o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação.

Art. 273. 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. 274. 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. 275. 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.

Art. 276. A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor do veículo se acha em estado de embriaguez.

Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito com vítima ou que for alvo de fiscalização de trânsito, que gere suspeita de embriaguez, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, pericia, ou a qualquer outro exame que por meios técnicos ou científicos permitam certificar seu estado, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

Parágrafo único. Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.

Art. 278. Ao condutor que se evadir da fiscalização, não submetendo o veículo à passagem obrigatória nos pontos de pesagem, fixos ou móveis, será aplicada a penalidade prevista no art. 212 deste Código, além da obrigação de retornar ao ponto de evasão para fim de pesagem obrigatória.

Parágrafo único. No caso de fuga do infrator à ação policial, a apreensão do veículo dar-se-á tão logo seja loca-

lizado, aplicando-se, além das penalidades em que incorre, as estabelecidas no art. 213.

Art. 279. Em caso de acidente com vítima envolvendo veículo equipado com registrador instantâneo de velocidade e tempo, o agente que primeiro chegar ao local deve retirar o disco ou unidade armazenadora do registro e entregá-lo ou encaminhá-lo ao perito encarregado do levantamento pericial ou a autoridade encarregada da instauração do inquérito policial ou onde for registrada a ocorrência do acidente.

CAPÍTULO XVIII DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

Seção I

Da Autuação

Art. 280. Ocorrendo infração prevista na legislação de trânsito, lavrar-se-á auto de infração, na presença do infrator, 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, valendo esta como notificação do cometimento da infração.

§ 1º A recusa de receber a notificação ou de oposição 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.

§ 3º Ocorrendo fuga do infrator, ou não sendo possível sua autuação em flagrante, o agente de trânsito relatará o fato à autoridade, no próprio auto, informando os dados a respeito do veículo e seu condutor, além dos constantes nos incisos I, II e III deste artigo, conhecidos, para o procedimento previsto no art. 282.

Art. 281. Qualquer pessoa pode e as autoridades e seus agentes devem comunicar, por escrito, ao órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via o cometimento de qualquer infração prevista na legislação de trânsito, presenciada, qualificando-se e indicando endereço completo e telefone.

§ 1º A comunicação deverá conter dados indicativos do veículo, local, data, hora e circunstâncias em que a infração

foi praticada, identificação do condutor, se possível, e os meios de prova necessários, na forma disposta pelo CONTRAN.

§ 2º Recebida a comunicação, a autoridade de trânsito, considerando-a consistente, notificará o infrator para ciência e apresentação da defesa em trinta dias, prosseguindo-se na forma do art. 282 e seguintes deste Código.

Seção II

Do Julgamento das Autuações e Penalidades

Art. 282. 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.

Art. 283. Aplicada a penalidade, será expedida notificação ao infrator por remessa postal ou por qualquer outro meio tecnológico hábil que assegure ao infrator 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.

Art. 284. Na notificação prevista no artigo anterior deverá constar a data do término do prazo para apresentação da defesa pelo responsável pela infração, que nunca será inferior a trinta dias contados 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. 285. 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.

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. 288.

Art. 286. 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 a penalidade e expedida sua notificação ao infrator.

Art. 287. Da penalidade aplicada caberá recurso pelo responsável pela infração, até a data de vencimento expressa

na notificação, para a 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.

§ 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. 288. Se o infrator oferecer defesa no prazo legal, o recolhimento da multa poderá ocorrer após o julgamento do recurso, respeitado o estabelecido no parágrafo único do art. 285.

Parágrafo único. Se o infrator recolher o valor da multa e apresentar defesa, será-lhe-a devolvida a importância paga, atualizada em UFIR ou por índice legal de correção dos débitos fiscais, se julgado improcedente o auto de infração.

Art. 289. Se a infração for cometida em localidade diversa daquela do licenciamento do veículo, a defesa poderá ser apresentada junto ao órgão ou entidade de trânsito da residência ou domicílio do infrator.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito que receber a defesa deverá remete-la, de pronto, à autoridade que impôs a penalidade, acompanhada das cópias dos prontuários necessários ao julgamento.

Art. 290. 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 contados da publicação ou da notificação da decisão.

§ 1º Das decisões da JARI, em caso de apreensão por mais de seis meses ou cassação da Carteira Nacional de Habilitação ou ainda de penalidades por infrações gravíssimas, cabe recurso ao CONTRAN, em se tratando de órgão ou entidade de trânsito da União, ao CETRAN, se de órgão ou entidade de trânsito estadual ou municipal e ao CONTRANDIFE, se de órgão ou entidade de trânsito do Distrito Federal no prazo de trinta dias, que o apreciará em igual prazo.

§ 2º No caso de penalidade de multa, o recurso somente será admitido feita a prova do recolhimento de seu valor.

Art. 291. O recurso de que trata o artigo anterior será apreciado pela JARI no prazo de trinta dias:

I - em caso de suspensão do direito de dirigir por mais de seis meses, cassação do documento de habilitação ou penalidades por infrações gravíssimas:

a) pelo CONTRAN, em se tratando de penalidade imposta por órgão ou entidade de trânsito da União;

b) pelos CETRAN, se de órgão ou entidade de trânsito estadual ou municipal;

c) pelo CONTRANDIFE, se de órgão ou entidade de trânsito do Distrito Federal;

II - 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.

Parágrafo único. Quando houver apenas uma JARI, o recurso será julgado por seus próprios membros.

Art. 292. A apreciação do recurso previsto no art. 290 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

Seção I

Das Disposições Gerais

Art. 293. Aplicam-se aos crimes previstos neste Código as regras gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal sempre que não disposto de forma contrária neste Capítulo.

Art. 294. Em qualquer fase do inquérito policial ou da instrução criminal, o Juiz poderá decretar fundamentadamente a interdição temporária do direito de dirigir veículo, no caso de inquérito policial, a requerimento do Ministério Público ou mediante representação da autoridade policial e, no curso do processo, de ofício ou a requerimento do Ministério Público, cabendo desta decisão recurso em sentido estrito, sem efeito suspensivo.

Art. 295. A interdição para conduzir veículo será sempre comunicada ao órgão de trânsito do Estado em que o indiciado ou o réu for domiciliado ou residente, e ao órgão nacional de trânsito.

Art. 296. São circunstâncias que sempre agravam as penas dos delitos de trânsito, quando não constituem ou qualifiquem o crime, ter o agente cometido a infração:

I - com risco de grave dano patrimonial a terceiros;

II - utilizando o veículo com placa falsa ou adulterada, tendo conhecimento desse fato;

III - com Carteira de Habilitação ou Permissão para Dirigir de categoria diferente da do veículo;

IV - sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada a pedestres, exceto para acessar ou sair de imóvel lindeiro;

V - quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte de passageiros ou de carga.

Art. 297. Nas infracções penais de que trata este Código, não se considera circunstância atenuante ser o agente menor de 21 (vinte e um) anos de idade, por ocasião do evento.

Art. 298. O juiz poderá deixar de aplicar a pena se as consequências da infracção atingirem o próprio agente de forma tão grave que a sanção penal se torne desnecessária.

Art. 299. Ao condutor de veículo, nos casos de acidentes de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar pronto e integral socorro àquela.

Parágrafo único. O socorro pronto e integral prestado à vítima é circunstância atenuante da pena.

SEÇÃO II

Dos Crimes em Espécie

Art. 300. Constitui crime:

I - dirigir veículo na via sem possuir Carteira de Habilitação ou Permissão para Dirigir, ou ainda se cassado ou suspenso o direito de dirigir:

PENA: detenção, de 1 (um) a 6 (seis) meses, e multa de no mínimo 30 (trinta) dias-multa;

II - dirigir veículo na via pondo em risco a segurança alheia:

PENA: detenção, de 3 (três) a 6 (seis) meses, e multa de no mínimo 30 (trinta) dias-multa;

III - dirigir veículo em estado de embriaguez voluntária ou culposa ou sob efeito de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica:

PENA: detenção, de 3 (três) a 6 (seis) meses, e multa de no mínimo 30 (trinta) dias-multa;

IV - confiar ou entregar a direcção de veículo a pessoa não habilitada, a pessoa com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou ainda a pessoa que, por seu estado físico ou psíquico, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança:

PENA: detenção, de 1 (um) a 6 (seis) meses, e multa de no mínimo 30 (trinta) dias-multa;

V - dirigir veículo na calçada ou no passeio, exceto para acessar ou sair de imóvel lindeiro:

PENA: detenção de 1 (um) a 6 (seis) meses, e multa de no mínimo 30 (trinta) dias-multa;

VI - transportar pessoa em veículo em condições perigosas:

PENA: detenção, de 3 (três) a 6 (seis) meses, e multa de no mínimo 30 (trinta) dias-multa;

VII - recusar-se o condutor de veículo, sem justa causa, a submeter-se a perícia ou exame clínico quando determinado pela autoridade:

PENA: detenção, de 3 (três) a 6 (seis) meses, e multa de no mínimo 30 (trinta) dias-multa.

Art. 301. O art. 121 do Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940, passa a vigorar acrescido do seguinte § 6º:

"Art. 121
....."

§ 6º. No homicídio culposo, ocorrido em acidente de trânsito, dobram-se as penas se o agente:

I - encontrava-se em estado de embriaguez ou sob efeitos de substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica;

II - não possuía habilitação ou se estava com a mesma suspensa ou ainda cassada;

III - em caso de atropelamento, praticou o ato em faixa de pedestres, na calçada ou no passeio;

IV - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, a vítima de acidente de trânsito a que deu causa;

V - quando a sua profissão ou atividade exigir cuidados especiais com o transporte coletivo de passageiros."

Art. 302. O art. 129 do Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940, passa a vigorar acrescido do seguinte § 9º:

"Art. 129
....."

§ 9º Aumenta-se a pena de um a dois terços se ocorrer qualquer das hipóteses do § 6º do art. 121."

CAPÍTULO XX

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 303. O Poder Executivo promoverá a nomeação dos membros do CONTRAN no prazo de 60 (sessenta) dias da publicação deste Código.

Art. 304. O CONTRAN tem o prazo de 240 (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 protecção 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. 305. O Ministério da Educação e do Desporto, o CONTRAN e a SENATRAN deverão, no prazo de 240 (duzentos e quarenta) dias contados 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. 306. O prazo de notificação previsto no inciso II do art. 286 só entrará em vigor após 240 (duzentos e quarenta) dias contados da publicação desta lei.

Art. 307. Os órgãos e entidades de trânsito concederão prazo de até um ano para a adaptação dos veículos de transporte escolar e de aprendizagem às normas do art. 142, inciso III, e art. 160, respectivamente.

Art. 308. Os prazos previstos no inciso IV do art. 144, no § 1º do art. 148, no inciso III do art. 150, no § 3º do art. 258, no § 1º do art. 259, no art. 261, no inciso II do art. 263 e no art. 267, poderão ser alterados pelo CONTRAN.

Art. 309. 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. 310. Enquanto não forem baixadas novas normas pelo CONTRAN, continua em vigor o disposto no art. 92 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito.

Art. 311. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, policiamento, fiscalização e educação do trânsito.

Parágrafo único. O percentual de dez por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação do Trânsito - FUNSET, para aplicação em Campanhas de Educação e Segurança de Trânsito, aprovadas anualmente pelo Ministério da Justiça.

Art. 312. Em 180 (cento e oitenta) dias o CONTRAN fixará a metodologia de aferição de peso de veículos, estabelecendo percentuais de tolerância, ficando durante este período suspensa a vigência das penalidades previstas no inciso XXV do art. 233, aplicando-se as penalidades anteriormente fixadas na legislação.

Art. 313. 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 para todos os efeitos legais.

Art. 314. A Semana Nacional de Trânsito será comemorada anualmente no período compreendido entre 18 e 25 de setembro.

Art. 315. A partir da publicação deste Código, somente poderão ser fabricados e licenciados veículos que obedeçam aos limites de peso e dimensões fixados na forma desta lei, ressalvados os que vierem a ser regulamentados pelo CONTRAN.

Parágrafo único. O CONTRAN regulamentará dentro de 180 (cento e oitenta) dias da vigência desta lei o trânsito de veículos atualmente em circulação que tenham dimensões e peso excedentes àqueles fixados nos arts. 100 e 101, definindo os requisitos de segurança e garantindo o direito adquirido de seus proprietários, até o sucateamento do veículo.

Art. 316. Os veículos apreendidos ou removidos a qualquer título e os animais não reclamados por seus proprietários, dentro do prazo de noventa dias, serão lavados à vista 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. 317. Os condutores dos veículos de que tratam os arts. 140 e 142, 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 concessão ou autorização.

Art. 318. Os estabelecimentos onde se executarem reformas ou recuperação de veículos e os que comprem, vendam ou desmontem veículos, usados ou não, ficam 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. 319. 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. 320. No prazo de dois anos após a publicação deste Código, os veículos deverão ser fabricados atendendo o disposto no inciso II do art. 111.

Parágrafo único. O CONTRAN disporá sobre o prazo para que os veículos em circulação atendam ao disposto no inciso II do art. 111.

Art. 321. O CONTRAN estabelecerá, em até 120 (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.

§ 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, sob pena de aplicação do disposto no § 1º do art. 19 deste Código.

§ 2º Os órgãos e entidades de trânsito a serem criados só poderão habilitar-se a exercer as competências previstas neste Código se atenderem, previamente, às exigências estabelecidas pelo CONTRAN, conforme disposto no caput deste artigo, verificadas pelo respectivo CETRAN, se órgão ou entidade municipal, ou CONTRAN, se órgão ou entidade estadual, do Distrito Federal ou da União, após o que passarão a integrar o Sistema Nacional de Trânsito.

§ 3º O não pronunciamento do CETRAN ou do CONTRAN em até 60 (sessenta) dias sobre o pleito dos órgãos e entidades a serem criados significará aprovação automática.

Art. 322. 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. 323. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir crédito especial no valor de dois bilhões de cruzeiros, a preços de dezembro de 1992, em favor do Ministério da Justiça, para atender despesas decorrentes da implementação deste Código.

Art. 324. Este Código entra em vigor 60 (sessenta) dias após a data de sua publicação.

Art. 325. Ficam 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 7.408, de 25 de novembro de 1985, 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 2.448, de 21 de julho de 1998.

Sala da Comissão, em.

Deputado JOSÉ THOMAZ NONÔ
Presidente

Deputado NILSON GIBSON
Relator
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 pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação ou policiamento ostensivo de trânsito.

AUTOMÓVEL - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.

AUTORIDADE DE TRÂNSITO - o dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada.

BALANÇO TRASEIRO - distância entre o plano vertical passando pelos centros das rodas traseiras extremas e o ponto mais recuado do veículo, considerando-se todos os elementos rigidamente fixados ao mesmo.

BICICLETA - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas.

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 a 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.

CAMINHÃO - veículo automotor destinado ao transporte de carga com peso bruto total superior a 3.500 kg (três mil e quinhentos quilogramas).

CAMINHÃO BOIADEIRO - veículo automotor destinado ao transporte de carga, especialmente projetado e construído para o transporte de animais vivos.

CAMINHÃO MOVELEIRO - veículo automotor destinado ao transporte de carga, especialmente projetado e construído para o transporte de móveis ou similares.

CAMINHÃO-TRATOR - veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.

CAMINHONETE - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até 3.500 kg.

CAMIONETA - veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.

CANTEIRO CENTRAL - obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).

CAPACIDADE MÁXIMA DE TRACÇÃO - máximo peso que a unidade de tracção 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 regozijo, de reivindicação, de protesto cívico ou de uma classe.

CARRO DE MÃO - veículo de propulsão humana utilizado no transporte de pequenas cargas.

CARROÇA - veículo de tracção animal destinado ao transporte de carga.

CATADIÓPTRICO - dispositivo de reflexão e refração da luz utilizado na sinalização de vias e veículos (olho-de-gato).

CHARRETE - veículo de tracção animal destinado ao transporte de pessoas.

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 cinquenta 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 direcção original do veículo.

CRUZAMENTO - intersecção 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.

FAIXA DE DOMÍNIO - superfície lideira 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 a função de inspecção e vigilância exercida pelas autoridades de trânsito e seus agentes, devidamente identificados e preferencialmente uniformizados, com o objetivo de prevenir e constatar atos que influem na operação, na segurança e na fluidez do trânsito, observando as condições das sinalizações horizontal, vertical e semafórica, e os atos praticados por pedestres, condutores, pessoas de direito público ou privado, quanto ao respeito às regras deste Código, inclusive no tocante às obras e eventos realizados nas vias, nas calçadas e passeios, orientando e atuando, quando necessário.

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 desergatado.

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 complementando 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 direcção, redução brusca de velocidade ou parada.

ILHA - obstáculo físico colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma intersecção.

INFRAÇÃO - inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e à regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva de trânsito.

INTERSECÇÃO - 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 circunstâncias 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 calçadas, parques, áreas de lazer, calçadas, etc.

LOTACÃO - 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 - fecho de luz do veículo destinado a iluminar a via até uma grande distância do veículo.

LUZ BAIXA - fecho 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 DIURNA - dispositivo luminoso utilizado pelos veículos durante o dia, acionado pela ignição, consoante disposição do CONTRAN.

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 À 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 à 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.

MICROÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até 20 (vinte) passageiros.

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.

MOTOR-CASA (MOTOR-HOME) - veículo automotor cuja carroceria seja fechada e destinada a alojamento, escritório, comércio ou finalidades análogas.

NOITE - período do dia compreendido entre o pôr-do-sol e o nascer do sol.

ÔNIBUS - veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de 20 (vinte) passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.

OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA - imobilização do veículo pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga e na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

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 pedestres e/ou veículos.

PASSARELA - obra de arte destinada à transposição transversal 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.

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 e a Polícia Rodoviária Federal 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.

REBOQUE - veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor.

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 e 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 do sentido da direção original do veículo.

RODOVIA - via rural pavimentada.

SEMI-REBOQUE - veículo de um ou mais eixos que se apóia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação.

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 do trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

SONS POR APITOS - 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.

TRAILER - reboque ou semi-reboque tipo casa, com duas, quatro, ou seis rodas, acoplado ou adaptado à traseira de automóvel ou camionete, utilizado em geral em atividades turísticas como alojamento, ou para atividades comerciais.

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.

TRATOR - veículo automotor construído para realizar trabalho agrícola, de construção e pavimentação e tracionar outros veículos e equipamentos.

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.

UTILITÁRIO - veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora de estrada.

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, construção, terraplenagem ou pavimentação.

VEÍCULO DE CARGA - veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar dois passageiros, exclusive o condutor.
VEÍCULO DE COLEÇÃO - aquele que, mesmo tendo sido fabricado há mais de 30 (trinta) anos, conserva suas características originais de fabricação e possui valor histórico próprio.

VEÍCULO DE GRANDE PORTE - veículos automotores destinados ao transporte de carga com peso bruto total máximo superior a 10.000 kg (dez mil quilogramas) e de passageiros, superior a 20 (vinte) passageiros.

VEÍCULO DE PASSAGEIROS - veículo destinado ao transporte de pessoas e suas bagagens.

VEÍCULO ESPECIAL - veículo automotor construído e equipado para prestação de serviço específico, podendo transportar pessoas, cargas ou equipamentos.

VEÍCULO MISTO - veículo automotor destinado ao transporte simultâneo de carga e passageiro.

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 lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

VIA PRIMÁRIA - 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 de cidade.

VIA SECUNDÁRIA - 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 TERCIÁRIA - caracterizada por intersecções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

VIADUTO - obra de construção 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 edificadas ao longo de sua extensão.

VIAS E ÁREAS DE PEDESTRES - vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

Mensagem nº 205, de 1993

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do artigo 61 da Constituição Federal, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências, acompanhado de Exposição de Motivos do Senhor Ministro de Estado da Justiça, o texto do projeto de lei que "Atualiza o Código de Trânsito Brasileiro".

Brasília, 22 de abril de 1993.



EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS Nº 046/93 DE 23 DE JANEIRO DE 1993, DO SENHOR MINISTRO DE ESTADO DA JUSTIÇA.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Tenho a elevada honra de submeter à alta consideração de Vossa Excelência o incluso Anteprojeto de Lei que substitui a Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966 (Código Nacional de Trânsito).

1. Em cumprimento ao Decreto de 6 de junho de 1991, para elaboração do Anteprojeto do Novo Código de Trânsito, constituiu-se uma Comissão composta de profissionais especializados em assuntos relacionados ao trânsito das diversas áreas da Administração Pública, nos três níveis de Poder, bem como representantes da iniciativa privada.

2. Procurou-se debater exaustivamente a matéria de trânsito em reuniões, seminários e congressos, ouvindo-se especialistas e representantes de Instituições Públicas e Privadas interessadas em uma nova Política de Trânsito para o País.

3. Concluído o trabalho, e publicado no D.O.U., fixou-se, através da Portaria nº 330 de 07.07.1992, o prazo de 30 dias para recebimento de sugestões que expressassem os anseios e clamor da sociedade para a consecução de um Código mais humano, justo e condizente com a realidade, sendo apresentadas mais de 6.000 (seis mil) sugestões, pela comunidade.

4. O trabalho reflete, pois, a visão sistematizada sobre o assunto, consolidando, no texto proposto pela Comissão, inúmeras emendas apresentadas e, portanto, o posicionamento de pessoas, órgãos e entidades que participaram direta e indiretamente dos trabalhos, sob a coordenação da Presidência do CONTRAN.

5. O comportamento de motoristas e pedestres tem demonstrado despreparo e inadequação de posturas frente ao trânsito tanto nas cidades como nas estradas.

6. Os instrumentos legais e institucionais do poder público têm se mostrado defasados no tempo, na escala e na técnica frente à urgência e complexidade da matéria.

8. A ação desarticulada de muitos órgãos públicos, duplicando esforços, pulverizando responsabilidades, tem resultado num uso ineficaz de recursos humanos e financeiros.

9. As estatísticas de acidentes de trânsito, ou mais drasticamente, os números de brasileiros mortos e feridos superam até 10 vezes os números observados em países Europeus e da América do Norte.

10. A inadequação tanto da legislação como da justiça às reais demandas do Sistema de Trânsito, exponencialmente crescentes em função do rápido e privilegiado uso do automóvel como do meio de transporte tem, juntamente com a falta do sentimento de cidadania, estimulado o desrespeito à lei com consequente crescimento da violência no trânsito.

11. O Anteprojeto apresentado tem como premissa a criação de um Sistema Nacional de Trânsito, com extensão nos três níveis de governo, capitaneada pelo Conselho Nacional de Trânsito na esfera normativa e pela Secretaria de Trânsito na esfera executiva federal, respeitado, todavia, o princípio federativo, buscando-se em cada Estado da União um responsável pela execução e/ou controle das atividades gerais relativas e inerentes ao trânsito naquela Unidade, prevendo-se a possibilidade de criação de órgãos de trânsito nos municípios que tenham reais condições de assumir tais responsabilidades, na forma que a lei vier a estabelecer, atendidos requisitos previstos no Anteprojeto.

12. Neste sentido redefiniu-se a composição e a competência do CONTRAN, que passará a ser presidido pelo Ministro de Estado da Justiça, e definiu-se a Secretaria de Trânsito deste Ministério, com seu elenco de competências e atribuições a serem exercidas, bem como sinalizou-se as atribuições e responsabilidades a serem exercidas em cada órgão estadual ou municipal, mantidas a proporcionalidade e equivalência com os órgãos federais, abrindo caminho a que cada unidade federativa organize sua administração de trânsito adaptando-a às suas realidades particulares.

13. Buscou-se atualizar as regras de circulação e introduziram-se normas relativas ao comportamento de pedestres e condutores, visando uma política de humanização do trânsito conferindo a cada cidadão o direito de ter condições seguras de transitar. Com esse mesmo objetivo, cuidou-se com mais rigor da segurança dos veículos, atribuindo-se aos fabricantes e às oficinas mecânicas a devida responsabilidade por seus produtos e serviços.

14. Promoveu-se ampla revisão da sistemática de tipificação das infrações de trânsito, estabelecendo-se penalidades que realmente alcancem o objetivo de reprimir o infrator e desencorajar condutas transgressoras. Fixou-se, assim, elevado valor para as multas, a exemplo do que aconteceu nos países em que se buscou combater a violência do trânsito.

15. A atuação da infração, que passa a ser primordialmente em flagrante, podendo ser informada por qualquer do povo, é dever das autoridades. As atuações e os procedimentos administrativos de aplicação da penalidade e de julgamento dos recursos foram adaptados ao princípio constitucional da ampla defesa, sem contudo, sacrificar a agilidade processual, imprescindível no combate à impunidade.

16. Por outro lado, não se esqueceu da responsabilidade social que têm os meios de comunicação de massa na educação do povo. O rádio e a televisão, na veiculação da propaganda, constituem, sem dúvida, mais do que qualquer escola, o meio mais eficaz para se despertar a consciência individual para as necessárias alterações do padrão de comportamento de motoristas e pedestres, para se atingir o principal objetivo da nova lei que é o de reverter o caso do trânsito brasileiro, responsável por um número de vítimas maior do que a soma de todas as doenças mortais no País.

17. Impõe-se, desta forma, aos órgãos de comunicação a responsabilidade pela divulgação gratuita de campanhas oficiais de educação para o trânsito.

18. Cumpra-se, por derradeiro, registrar as sucessivas cobranças por parte da opinião pública feitas a este Ministério, no sentido de se tratar com mais rigor as infrações de trânsito, de sorte a por termo à impunidade que, a cada dia, aflige um número cada vez maior de famílias em nosso País.

19. O Anteprojeto proposto constitui-se de 292 artigos, agrupados em 17 (dezoito) capítulos, que sistematicamente englobam todo o universo de matérias de caráter permanente relativas à administração, circulação, sinalização, registro, licenciamento e segurança de veículos, policiamento e fiscalização, educação e engenharia de trânsito, e remete à competência do CONTRAN aquela normalização de caráter temporário e fruto da modernização ou atualização tecnológica.

20. Dentre outras, destacam-se as seguintes principais alterações ou inovações propostas:

1 - o trânsito seguro passa a ser um direito da cidadania;

2 - dá novas atribuições, poderes e responsabilidades aos órgãos normativos e executivos ou rodoviários de trânsito;

3 - o CONTRAN passa a ser presidido pelo Ministro de Estado da Justiça e tem nova composição;

4 - estabelece algumas novas regras gerais de circulação com responsabilidade do veículo de maior porte pela segurança dos menores e estes pelos pedestres;

5 - dá nova conceitualização as vias abertas à circulação pública e suas prioridades de tráfego;

6 - altera o critério de limitação e fixação de velocidades máximas a serem utilizados pelos veículos nas vias públicas;

7 - torna obrigatório o uso do cinto de segurança em qualquer via pública e estabelece normas para o transporte de crianças menores;

8 - cria capítulo específico destinado à segurança dos pedestres e estabelece obrigações do Estado para com sua livre e segura circulação, sobre as faixas e passagens próprias;

9 - estabelece novas normas gerais de sinalização de trânsito e cria responsabilidades para o administrador que autorizar obras ou eventos perigosos ou danosos à circulação ou segurança do tráfego de veículos ou trânsito de pedestres ou que possam vir a se transformar em pólos incontornáveis e indutores de trânsito em condições adequadas de controle;

10 - estabelece que a entrega ou abertura de via pública ao tráfego somente ocorrerá quando estiver devida e adequadamente sinalizada;

11 - em capítulo próprio sobre educação para o trânsito estabelece ser esta dever de todos os educadores e prioridades para o Sistema Nacional de Trânsito, e define várias competências e atribuições nesta área;

12 - na área dos veículos, estabelece várias novas normas sobre segurança, identificação, registro e licenciamento de automóveis, discriminados em 43 (quarenta e três) artigos, sendo estabelecida a proibição expressa do registro de placa de uso particular em veículos oficiais e do registro de veículos de qualquer poder ou esfera de governo, da administração direta, indireta ou fundacional, sem a identificação gráfica do órgão usuário ou proprietário, pintada ou afixada nas portas;

13 - adapta as normas sobre habilitação e formação de condutores às regras internacionais estabelecidas pela Convenção sobre Trânsito Viário de Viena de 1968, à que o Congresso Nacional autorizou e o Brasil aderiu;

14 - propõe que a Carteira Nacional de Habilitação (CNH), será expedida em documento único, com fotografia e identificação completa do condutor e passará a valer também como documento de identidade;

15 - agrupa as infrações de trânsito em quatro grupos (gravíssima, grave, média e leve) e as capitula em 87 (oitenta e sete) tipos principais, o que representa cerca de 40% (quarenta por cento) de aumento sobre os tipos previstos no Código de 1966 e estabelece obrigações prévias para a autoridade de trânsito poder aplicar certas penalidades de multa (remoção prévia do veículo);

16 - define as penalidades a serem aplicadas pela autoridade de trânsito, após análise de defesa apresentada pelo possível infrator, e as medidas administrativas a serem adotadas de pronto pela autoridade ou seus agentes de trânsito, face as infrações de natureza grave ou gravíssima, e estabelece os valores das multas de 40 (quarenta) a 200 (duzentas) UFRs, conforme sua natureza;

17 - estabelece a exigência de Curso de Reciclagem de Trânsito a ser assistido com aprovação por certos tipos de infratores e pelos condenados judicialmente por delito de trânsito;

18 - estabelece processo administrativo próprio para as autuações e notificações que deverão ser em flagrante, primordialmente, garantindo-se aos cidadãos direito de pronta ciência e ampla defesa das imputações que lhes forem feitas;

19 - garante a qualquer pessoa o direito de comunicar infrações de trânsito que tenha presenciado e determina que as autoridades e seus agentes se informem aos órgãos de trânsito para as providências estabelecidas na lei;

20 - estabelece rito próprio e prazos cíveis para o julgamento das autuações pela autoridade executiva de trânsito e dos vários recursos possíveis a serem apresentados pelos notificados, mantidas também as instituições da Junta Administrativa de Recursos de Infrações - JARI e do recurso aos Conselhos de Trânsito das Unidades da Federação;

21 - fica mantida a exigência da prestação de novos exames de habilitação para os condenados por delitos de trânsito poderem voltar a conduzir e a possibilidade de tal medida ser aplicada pela autoridade de trânsito em casos de envolvimento dos infratores em acidentes de natureza grave;

22 - nas disposições transitórias estabelece a aplicação obrigatória e exclusiva de multa de trânsito em sinalização, policiamento e educação de trânsito e destina 10% (dez por cento) do total da arrecadação nacional para o Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET, a ser administrado pela Secretaria de Trânsito deste Ministério;

23 - finalmente, para dar maior possibilidade de estabelecer um glossário das expressões técnicas usadas no Anteprojeto, com a consulta de mais de 70 (setenta) palavras.

O Anteprojeto que ora submeto à apreciação de Vossa Excelência constitui, Sr. Presidente, uma tentativa de reverter a atual situação do trânsito no Brasil, reunindo, no entender deste Ministério, que o elaborou, as necessárias condições para ser avaliado pela Presidência da República e, se aprovado por Vossa Excelência, pelo Congresso Nacional.

No encargo, represento a Vossa Excelência, meus protestos de mais alta admiração e grande respeito.

MAURICIO BORRERO
Ministro do Estado de Justiça

ANEXO A EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS DO MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
N.º 045 DE 29 01 93

1. Síntese do problema ou da situação que reclama a intervenção legislativa:

Não há bastante afinidade entre o Código Nacional de Trânsito de 1966 e a atual situação do trânsito.

2. Soluções e providências contidas no ato normativo ou na medida proposta:

Completa reformulação do atual Código de Trânsito com 22 alterações conceituais.

3. Alternativas existentes às medidas ou atos propostos:

4. Custos:

R\$2.000.000.000,00 (dois bilhões de cruzeiros)

CÓDIGO DE TRÂNSITO - EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS DO MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
N.º 045 DE 29 01 93

5. Razões que justificam a urgência:

O clamor da sociedade em busca de legislação mais efetiva e rigorosa.

6. Impacto sobre o meio ambiente:

Será bastante minimizado com referência a índices de ruído e poluição gasosa.

7. Entende-se não ser de ordem jurídica:

Não possui inconstitucionalidade ou anti-juridicidade que possa inviabilizá-lo.

Legislação

LEI N.º 2.100 - DE 21 DE SETEMBRO DE 1993
Institui o Código Nacional de Trânsito

CAPÍTULO I

Das disposições preliminares

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação pública, rege-se por este Código.

§ 1º São vias terrestres as ruas, avenidas, logradouros, estradas, caminhos ou passagens de domínio público.

§ 2º Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas ao trânsito.

Art. 2º Os Estados poderão adotar normas pertinentes às peculiaridades locais, complementares ou supletivas da lei federal.

CAPÍTULO II

Da Administração de Trânsito

Art. 3º Compõem a Administração de Trânsito como integrantes do sistema nacional de trânsito:

- o Conselho Nacional de Trânsito, órgão normativo e coordenador;
- os Conselhos Estaduais de Trânsito, órgãos normativos;
- os Conselhos Territoriais de Trânsito, órgãos normativos;
- os Conselhos Municipais de Trânsito, órgãos normativos;
- os Departamentos de Trânsito e as Circunscrições Regionais de Trânsito, nos Estados, Territórios e Distrito Federal, órgãos executivos;
- os órgãos rodoviários federal, estaduais e municipais, também executivos.

Parágrafo único. Os Conselhos de que tratam as alíneas "c" e "d" deste artigo são de criação facultativa.

Art. 4º O Conselho Nacional de Trânsito, com sede no Distrito Federal, subordinado diretamente ao Ministério da Justiça e Negócios Interiores, é o órgão máximo normativo da coordenação da política e do sistema nacional de trânsito e compor-se-á dos seguintes membros:

- um presidente, especialista em trânsito, de nível universitário, de livre escolha do Chefe do Executivo;
- um representante do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;
- um representante do Estado-Maior do Exército;
- um representante do Departamento Federal de Segurança Pública, especialista em trânsito;
- um representante da Confederação Brasileira de Automobilismo;
- um representante do Ministério das Relações Exteriores;
- um representante da Confederação Nacional de Transportes Terrestres (categoria dos trabalhadores de transportes rodoviários);
- um representante do Touring Club do Brasil;
- um representante da Confederação Nacional de Transportes Terrestres (categoria das empresas de transportes rodoviários).

§ 1º O mandato dos membros do Conselho Nacional de Trânsito será de dois anos, admitida a recondução.

§ 2º Os representantes das entidades referidas nas alíneas "g" e "i" deste artigo serão escolhidos pelo Presidente da República dentre três nomes por elas indicados.

Art. 5º Compete ao Conselho Nacional de Trânsito, além do que dispõem outros artigos deste Código:

- Sugerir modificações à legislação sobre trânsito;
- zelar pela unidade do sistema nacional de trânsito e pela observância da respectiva legislação;
- resolver sobre consultas dos Conselhos de Trânsito dos Estados e Territórios, de autoridades e de particulares relativas à aplicação da legislação de trânsito;
- conhecer e julgar os recursos contra decisões dos Conselhos de Trânsito dos Estados e Territórios;
- elaborar normas-padrão e zelar pela sua execução;
- coordenar as atividades dos Conselhos de Trânsito dos Estados e Territórios;
- organizar a estatística geral do trânsito, especialmente dos acidentes e infrações, remetendo-a, anualmente, ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística;
- colaborar nas articulações das atividades das repartições públicas e empresas de serviços públicos e particulares em benefício da regularidade do trânsito;
- estudar e propor medidas administrativas, técnicas e legislativas que se relacionem com a elaboração dos serviços de transportes terrestres, seleção de condutores de veículos e segurança do trânsito, em geral;
- opinar sobre os assuntos pertinentes ao trânsito interestadual e internacional;
- promover e coordenar campanhas educativas de trânsito;
- promover a realização periódica de reuniões e congressos nacionais de trânsito, bem como propor ao Governo a constituição de delegações oficiais que devam participar de conclaves internacionais;
- fixar, através de resoluções, os volumes e frequências máximas de sons ou ruídos admitidos para buzinas, apito e motores de veículos;
- edificar normas e estabelecer exigências para instalação e funcionamento das escolas de aprendizagem;
- fixar normas e requisitos para a realização de provas de automobilismo;
- determinar o uso de aparelhos que diminuam ou impeçam a poluição do ar;
- apreciar e resolver sobre os casos omissos da legislação de trânsito.

Art. 6º Das decisões do Conselho Nacional de Trânsito caberá recurso ao Ministro da Justiça e Negócios Interiores interposto perante o Conselho Nacional de Trânsito, no prazo de trinta dias da publicação.

Parágrafo único. Das decisões unânimes não caberá recurso na esfera administrativa.

Art. 7º Em cada Estado haverá um Conselho Estadual de Trânsito, composto de nove membros, a saber:

- um presidente, especialista em trânsito e de nível universitário;
- um representante do órgão rodoviário estadual;
- um representante dos municípios;
- um representante da repartição estadual de trânsito;
- um representante da entidade máxima de transportes terrestres;
- um representante dos motoristas profissionais indicado pela entidade da classe;
- um representante da entidade máxima do automobilismo no Estado;
- um representante dos motoristas amadores indicado por entidade estadual;
- um Oficial do Exército com curso de Estado-Maior.

§ 1º No Distrito Federal haverá um Conselho de Trânsito com a mesma composição e competência dos Conselhos Estaduais de Trânsito.

§ 2º Nos Estados-município e no Distrito Federal o representante previsto no item "c" será um urbanista de livre escolha do Chefe do Executivo.

§ 3º Os Territórios poderão criar os seus Conselhos Territoriais de Trânsito, com composição e atribuições iguais às dos Conselhos Estaduais, atendidas as suas peculiaridades de administração.

§ 4º Aos municípios cuja população seja superior a duzentos mil habitantes, é facultada a criação de um Conselho Municipal de Trânsito, ouvido o Conselho Nacional de Trânsito e com a seguinte composição:

- um presidente, de livre escolha do Prefeito;
- um representante da repartição de trânsito local;
- um representante do órgão rodoviário municipal;

d) um representante da entidade máxima de transportes terrestres (patronal);
e) um representante dos motoristas profissionais, indicado pela entidade de classe (sindicato);

f) um representante da entidade máxima de automobilismo no município;
g) um urbanista, de livre escolha do Prefeito.

§ 2º Os Conselhos Municipais terão na esfera de sua jurisdição, atribuições iguais às dos Conselhos Estaduais de Trânsito.

§ 3º Das resoluções dos Conselhos Municipais de Trânsito, no prazo de quinze dias, contados do seu conhecimento por qualquer modo, caberá recurso para o Conselho Estadual de Trânsito do respectivo Estado, que lhe poderá suspender os efeitos.

§ 4º As nomeações dos membros dos Conselhos de Trânsito nos Estados, no Distrito Federal, nos Territórios, e nos Municípios, serão feitas pelos respectivos Chefes do Executivo, observado, adequadamente, o disposto nos parágrafos 1º e 2º do artigo 4º deste Código.

Art. 8º Compete aos Conselhos Estaduais de Trânsito, no âmbito de suas jurisdições, além do que dispõem outros artigos deste Código:

I — Zelar pelo cumprimento da legislação de trânsito;

II — resolver ou encaminhar ao Conselho Nacional de Trânsito consultas de autoridades e de particulares, relativamente à aplicação da legislação de trânsito;

III — colaborar na articulação das atividades das repartições públicas e empresas particulares relacionadas com o trânsito;

IV — propor medidas para o aperfeiçoamento da legislação de trânsito;

V — promover e coordenar campanhas educativas de trânsito;

VI — organizar e estatística geral do trânsito, especialmente dos acidentes e infrações, nos moldes adotados pelo Conselho Nacional de Trânsito, ao qual a remeterá anualmente;

VII — opinar sobre questões de trânsito submetidas à sua apreciação.

Parágrafo único. Em casos excepcionais, os Conselhos Estaduais de Trânsito poderão estabelecer facilidades de estacionamento a veículos de médicos, quando em atendimento de emergência.

Art. 9º Das resoluções dos Conselhos Estaduais de Trânsito caberá recurso, dentro do prazo de trinta dias, ao Conselho Nacional de Trânsito que lhes poderá dar efeito suspensivo.

Art. 10. Os Departamentos Estaduais de Trânsito, órgãos executivos com jurisdição sobre todo o território do respectivo Estado, deverão dispor dos seguintes serviços, dentre outros:

- de engenharia de trânsito;
- médico e psicotécnico;
- de registro de veículos;
- de habilitação de condutores;
- de fiscalização e policiamento;
- de segurança e prevenção de acidentes;
- de supervisão e controle de aprendizagem para condutores;
- de campanhas educativas de trânsito;
- de controle e análise de estatística.

Art. 11. Além das outras que lhes confira o poder competente, são atribuições dos Departamentos Estaduais de Trânsito, no âmbito de sua jurisdição:

- cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito, aplicando as penas previstas neste Código;
- emitir Certificado de Registro de Veículo e Carteira Nacional de Habilitação, nos termos deste Código e de seu Regulamento;
- comunicar aos Departamentos e ao Conselho Nacional de Trânsito a cessação de documentação de habilitação e prestar-lhes outros informes capazes de impedir que os proibidos de conduzir veículos em sua jurisdição venham a fazê-lo em outras;
- expedir a Permissão Internacional para Conduzir, o Certificado Internacional de Circulação e a Caderneta de Passagem nas Alfândegas de que trata o artigo 28.

Art. 12. Sempre que conveniente, serão criadas Circunscrições Regionais de Trânsito, subordinadas às autoridades de trânsito de sua sede com jurisdição no território mencionado no ato de sua criação e com atribuição de habilitar condutores, implantar sinalização e fazer estatística de trânsito.

CAPÍTULO III

Das Regras Gerais para a Circulação

Art. 12. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação pública obedecerá às seguintes regras gerais:

I — a circulação far-se-á sempre pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente justificadas e sinalizadas;

II — a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, precedida do sinal regulamentar, retomando o condutor, em seguida, sua posição correta na via;

III — todo veículo, para entrar numa esplanada à esquerda, terá de atenuar, primeiramente, a zona central do cruzamento, exceto quando uma ou ambas as vias tiverem sentido único de trânsito, respeitada sempre a preferência de passagem do veículo que venha em sentido contrário;

IV — quando veículos, transitando por direções que se cruzam, se encontrarem no local não sinalizado, terá preferência de passagem o que vier da direita;

V — todo veículo em movimento deve ocupar a faixa mais à direita da via de rolamento, quando não houver faixa especial a ele destinada;

VI — quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de trânsito no mesmo sentido, ficam as da esquerda destinadas à ultrapassagem e ao deslocamento dos veículos, de maior velocidade;

VII — os veículos que transportarem passageiros terão prioridade de trânsito sobre os de carga, respeitadas as demais regras de circulação;

VIII — os veículos precedidos de batidores terão prioridade no trânsito, respeitadas as demais regras de circulação;

IX — os veículos destinados a socorros de incêndio, às ambulâncias e os da polícia, além de prioridade de trânsito, gozam de livre circulação e estacionamento, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos de alarme sonoro e de luz vermelha intermitente.

Art. 14. De acordo com as conveniências de cada local a autoridade de trânsito poderá:

I — instituir sentido único de trânsito em determinadas vias públicas ou em parte delas;

II — proibir a circulação de veículos, bem como a passagem ou trânsito de animais em determinadas vias;

III — estabelecer limites de velocidade e de peso por eixo, para cada via terrestre;

IV — proibir conversões à esquerda ou à direita e de retorno;

V — organizar áreas especiais de estacionamento em logradouros públicos;

VI — determinar restrições de uso das vias terrestres ou parte delas, mediante fixação de horários e períodos destinados ao estacionamento, embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga;

VII — permitir o estacionamento e a parada de veículos nos viadutos e outras obras de arte, respeitadas as limitações técnicas;

VIII — permitir estacionamentos especiais, devidamente justificados.

§ 1º O Regulamento deste Código estabelecerá os limites de carga para veículos de transporte.

§ 2º Nenhum veículo poderá transitar com carga superior à tonagem fixada pelo fabricante e aprovada pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 15. A regulamentação do uso de estradas caberá à autoridade com jurisdição sobre essa via e as restrições às respectivas faixas de domínio, respeitadas as disposições deste Código e seu Regulamento.

Parágrafo único. A estrada sempre será considerada via preferencial em relação a qualquer outra via pública.

Art. 16. As vias públicas de acordo com a sua utilização, serão assim classificadas:

- a) via de trânsito rápido;
- b) via preferencial;
- c) via secundária;
- d) via local.

§ 1º Via de trânsito rápido é aquela caracterizada por bloqueio que permita trânsito livre, sem interseções e com acessos especiais.

§ 2º Via preferencial é aquela pela qual os veículos devem ter prioridade de trânsito, desde que devidamente sinalizada.

§ 3º Via secundária é a destinada a interceder, coletar e distribuir o tráfego que tenha necessidade de entrar nas vias de trânsito rápido ou preferencial, ou delas sair.

§ 4º Via local é a destinada apenas ao acesso de áreas restritas.

Art. 17. Nas vias em que o estacionamento for proibido, a parada de veículos deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque ou desembarque de passageiros, desde que não interrompa ou perturbe o trânsito.

Parágrafo único. A parada para carga ou descarga nessas vias obedecerá ao regulamento local.

Art. 18. As provas desportivas, inclusive seus ensaios, só poderão realizar-se em vias públicas, mediante prévia licença da autoridade de trânsito.

§ 1º A realização de provas desportivas, de acordo com este artigo, será precedida de caução ou fiança, e contrato de seguro em favor de terceiros, contra riscos e acidentes, em valores previamente arbitrados pela autoridade competente.

§ 2º A realização de provas ou competições automobilísticas e os respectivos ensaios dependerão sempre de autorização expressa da Confederação Brasileira de Automobilismo ou de entidades estaduais e municipais.

CAPÍTULO IV

Da Circulação Internacional de Veículos

Art. 19. A circulação, no território nacional, de veículos licenciados em outro país reger-se-á pelas normas estabelecidas em atos internacionais ratificados pelo Brasil, bem como obedecerá aos dispositivos deste Código, leis e regulamentos federais.

Art. 20. O ingresso em território nacional de veículo automotor licenciado em outro país, de propriedade de cidadão residente no exterior, bem como a saída para fins de turismo e retorno de veículo licenciado no Brasil, far-se-á mediante a apresentação do Certificado Internacional de Circulação, Caderneta de Passagem nas Alfândegas e Permissão Internacional para Conduzir.

Art. 21. Compete aos Consúls Brasileiros no exterior examinar e visar a documentação dos veículos automotores em geral, expedindo nos interessados guia, intransferível, para apresentação às autoridades regionais do Departamento Federal de Segurança Pública ao ingressarem, circularem ou saírem do território nacional.

§ 1º O veículo automotor introduzido no território nacional por estrangeiro que não tenha permanência definitiva não poderá executar serviço a frete nem a qualquer título, ser alinado ou ter cedido o seu uso.

§ 2º Aos veículos licenciados em países do continente americano serão concedidas condições especiais de acesso e circulação temporária no território nacional, na forma a ser estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito, de acordo com o Ministério da Fazenda e das Relações Exteriores.

Art. 22. O Conselho Nacional de Trânsito, de acordo com o Ministério das Relações Exteriores, estabelecerá o modelo e disciplinará o uso de placas para veículos dos membros do corpo diplomático, repartições consulares e missões internacionais oficialmente credenciadas, cuja importação se tenha procedido sob os princípios fixados em protocolos internacionais, bem como para os turistas do exterior que adquirirem automóveis de fabricação nacional destinados à exportação e com trânsito temporário no Brasil.

Art. 23. As repartições aduaneiras comunicarão diretamente ao Registro Nacional de Veículos Automotores a entrada ou saída de veículos e seus postes.

§ 1º O Conselho Nacional de Trânsito baixará as instruções necessárias ao cumprimento do disposto neste artigo.

§ 2º Não estão incluídos neste artigo os veículos de transporte coletivo devidamente autorizados na forma regulamentar.

Art. 24. As Confederações Desportivas poderão ser autorizadas a realizar entendimento junto às autoridades alfândegárias, visando a facilitar a entrada e a saída do material a ser utilizado pelas delegações que participem de competições internacionais.

Art. 25. Compete aos Departamentos de Trânsito e às Circunscrições Regionais de Trânsito a expedição da Permissão Internacional para Conduzir. Certificado Internacional de Circulação e Caderneta de Passagem nas Alfândegas, sendo que o Conselho Nacional de Trânsito poderá atribuir anualmente competência à Confederação Brasileira de Automobilismo, ao Touring Club do Brasil ou a outra entidade idônea.

CAPÍTULO V

Do Sinal de Trânsito

Art. 26. Ao longo das vias públicas haverá, sempre que necessário, sinais de trânsito destinados a condutores e pedestres.

§ 1º É proibido afixar sobre os sinais de trânsito ou junto a eles quaisquer legendas ou símbolos que não se relacionem com as respectivas finalidades.

§ 2º É proibido o emprego, ao longo das vias terrestres, de luzes e inscrições que gerem confusão com os sinais de trânsito.

§ 3º Nas estradas, não será permitida a utilização de qualquer forma de publicidade que possa provocar a distração dos condutores de veículos ou perturbe a segurança do trânsito.

Art. 27. Todo sinal de trânsito deverá ser colocado na via pública em posição que o torne perfeitamente visível ou legível de dia e à noite, em distâncias compatíveis com a segurança.

Art. 28. Os pontos de travessia de vias terrestres destinados a pedestres, deverão ser sinalizados por meio de faixas pintadas ou demarcadas no leito dessas vias.

Art. 29. As portas de entrada e as de saída de veículos em estabelecimentos destinados a oficinas, depósito ou guarda de automóveis, deverão ser devidamente sinalizados.

Art. 30. Qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto no leito da via terrestre, como nas calçadas, deve ser imediato e devidamente sinalizado.

§ 1º Fica responsável pela sinalização exigida neste artigo a entidade que executar a obra ou com jurisdição sobre a via pública, salvo nos casos fortuitos.

§ 2º Toda e qualquer obra a ser executada na via terrestre, desde que possa perturbar ou interromper o livre trânsito ou que ofereça perigo à segurança pública, não pode ser iniciada sem entendimento prévio com a autoridade de trânsito.

§ 3º A inobservância do disposto neste artigo e §§ 1º e 2º será punida com multa de um a dez salários-mínimos, independentemente das comissões civis e penais cabíveis.

§ 4º Ao servidor público responsável pela inobservância do disposto neste artigo e seus §§ 1º e 2º será aplicada a pena de suspensão, que poderá ser convertida em multa, na base de cinquenta por cento por dia de vencimento ou remuneração, obrigado o servidor, nesse caso, a permanecer em serviço.

Art. 31. Nenhuma estrada pavimentada poderá ser entregue ao trânsito, enquanto não estiver devidamente sinalizada.

Art. 32. Os sinais de trânsito, luminosos ou não, deverão ser protegidos contra qualquer obstáculo ou luminosidade que perturbe sua identificação ou visibilidade.

Parágrafo único. A disposição das cores nos sinais luminosos deverá ser uniforme.

Art. 33. Fica adotada a "Convenção Relativa a um Sistema Uniforme de Sinalização de Trânsito", segundo a Sexta Sessão da Comissão de Transportes e Comunicações da ONU, em junho de 1952.

Parágrafo único. Toda sinalização complementar não compreendida nessa Convenção, ou qualquer alteração, poderá ser instituída por proposta do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 34. Os sinais de trânsito serão:

- a) inscritos em placas;
- b) pintados no leito da via pública, nela demarcados ou apostos;
- c) luminosos;
- d) sonoros;
- e) por gestos do agente da autoridade ou do condutor.

§ 1º (Vetado).

§ 2º A entidade com jurisdição na via pública fica responsável pela falta, insuficiência ou incorreta colocação de sinalização.

CAPÍTULO VI

Do Veículo

Art. 35. O Regulamento deste Código classificará os veículos quanto à sua tração, espécie, categoria, dimensões, peso e equipamento.

Art. 36. Só poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e cujas dimensões atenderem aos limites estabelecidos pela autoridade competente.

Art. 37. Nenhum veículo poderá ser licenciado ou registrado, nem poderá transitar em via terrestre, sem que ofereça completa segurança e esteja devidamente equipado, nos termos deste Código e do seu Regulamento.

§ 1º Além da vistoria, que será feita por ocasião do licenciamento, poderão ser exigidas outras a critério da autoridade de trânsito.

§ 2º São considerados, além de outros que venham a ser determinados pelo Conselho Nacional de Trânsito, como equipamentos obrigatórios dos veículos automotores:

- a) para-choques dianteiros e traseiros;
- b) protetores para as rodas traseiras dos caminhões;
- c) espelhos retrovisores;
- d) limpadores de para-brisa;

- e) pala interna de proteção contra o sol, para motoristas;
- f) faróis e faróis dianteiros de luz branca;
- g) lanternas de luz vermelha na parte traseira;
- h) velocímetros;
- i) buzina;
- j) dispositivo de sinalização noturna, de emergência, independente de circuito elétrico do veículo;
- k) extintor de incêndio, para veículos de carga e transporte coletivo;
- m) silenciador dos ruídos de explosão do motor;
- n) freios de estacionamento e de pé, com comandos independentes;
- o) luz para o sinal de "pare";
- p) iluminação da placa traseira;
- q) indicadores luminosos de mudança de direção, à frente e atrás, inclusive para reboques, carretas e similares;
- r) cintos de segurança para a árvore de transmissão de veículos de transporte coletivo e de carga;
- s) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
- t) registradores de velocidade, nos veículos destinados ao transporte de escolares.

§ 3º O equipamento de motocicletas, motonetas, ciclomoteres, motofurões, tratores, microtratores, cavalos-mecânicos, rebocadores, carretas e seus similares, além dos veículos mencionados no artigo 63, será estipulado pelo Regulamento deste Código;

§ 4º Os demais veículos de propulsão humana ou tração animal, deverão ser dotados, dentre outros que venham a ser exigidos em lei ou regulamento, dos seguintes equipamentos:

- a) freios;
- b) luz branca dianteira e luz vermelha traseira ou catadioróticas nas mesmas cores.

§ 5º Nas estradas, o caso de escapamento dos caminhões movidos a óleo Diesel, deverá ser colocado com saída para cima.

Art. 38. Os veículos serão identificados por meio de placas traseiras e dianteiras, obedecendo os modelos e especificações instituídos pelo Regulamento deste Código.

Parágrafo único. A exigência deste artigo não se aplica às viaturas militares.

Art. 39. Nenhum proprietário poderá, sem prévia permissão da autoridade competente, fazer ou ordenar sejam feitas no veículo modificações de suas características.

Parágrafo único. A partir de três anos da vigência desta lei, todos os veículos automotores deverão ser registrados pelo número do chassis e respectivas características.

Art. 40. O veículo cujo número do chassis ou do motor houver sido regravado sem comunicação à repartição de trânsito, somente poderá ser licenciado mediante justificação de sua propriedade.

Art. 41. Para circular em nas vias terrestres, os veículos de corrida ficam sujeitos às disposições deste Código e de seu Regulamento, ressalvadas suas peculiaridades.

Art. 42. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual de passageiros, ficarão subordinados ao regulamento baixado pela autoridade local e nos municípios com população superior a cem mil habitantes, adotando exclusivamente o taxímetro como forma de cobrança do serviço prestado.

§ 1º Nas demais cidades, as Prefeituras poderão determinar o uso de taxímetro.

§ 2º Nas localidades em que não seja obrigatório o uso de taxímetro, a autoridade competente fixará as tarifas por hora ou por corrida e obrigará sejam os veículos dotados das respectivas tabelas.

§ 3º No cálculo das tarifas dos veículos a que se referem este artigo e os parágrafos anteriores, considerar-se-ão os custos de operação, manutenção, remuneração do condutor, depreciação do veículo e o justo lucro do capital investido, de forma que se assegure a estabilidade financeira do serviço.

§ 4º A autoridade competente poderá limitar o número de automóveis de aluguel uma vez que sejam atendidas devidamente as necessidades da população.

Art. 43. Os veículos de aluguel para transporte coletivo dependerão, para transitar, de autorização, concessão ou permissão da autoridade competente.

§ 1º Os veículos de que trata este artigo deverão satisfazer às condições técnicas e os requisitos de higiene, segurança e conforto do público, exigidos em lei, regulamento ou documento de autorização.

§ 2º Quando no município ou região não existirem linhas regulares de ônibus, é facultado à autoridade competente autorizar, a título precário, que veículo, não enquadrado nas exigências do § 1º deste artigo, transporte passageiros, desde que submetido à prévia vistoria.

Art. 44. São competentes para autorizar, permitir ou conceder serviços de transporte coletivo:

- a) a União, por intermédio do órgão próprio, para as linhas interestaduais e internacionais;
- b) os Estados e Territórios, para as linhas intermunicipais;
- c) o Distrito Federal e os Municípios, para as linhas locais.

Parágrafo único. Entende-se por linha intermunicipal aquela cujo itinerário transponha a divisa do Estado, Território ou Distrito Federal.

Art. 45. As existências para a concessão de linha de transporte coletivo, assim como as garantias a serem oferecidas aos concessionários, deverão ser regulamentadas pela autoridade competente.

Art. 46. Os veículos destinados ao transporte de escolares, além das vistorias especiais a que serão submetidos deverão ser facilmente identificáveis à distância, seja pela cor, seja por inscrições e deverão obedecer a características especiais determinadas pelo Regulamento deste Código.

Parágrafo único. As exigências semelhantes serão determinadas pelo Regulamento para os veículos destinados à aprendizagem.

Art. 47. É proibido o uso, nos veículos, de emblemas, escudos ou distintivos com as cores da Bandeira Nacional, salvo para os de representação dos Presidentes da República, do Senado Federal, da Câmara dos Deputados e do Supremo Tribunal Federal.

Art. 48. Junto aos bordos das placas de identificação dos veículos, não poderão ser colocados quaisquer emblemas, escudos ou distintivos.

Art. 49. Nos veículos particulares ou de repartições públicas em que, para efeito de serviços peculiares, houver necessidade de identificação por meio de distintivos, escudos ou emblemas, serão estas permitidas unicamente na parte interna do veículo ou afixados na parte externa da carroceria.

Art. 50. Para transporte de cargas individuais que excedam as dimensões e pesos permitidos, o veículo só poderá circular mediante permissão das autoridades competentes.

Art. 51. Não será permitido nas vias terrestres, desde que possa danificá-las, o trânsito de veículos cujos aros metálicos tenham botões, tacos, rebordos ou saliências.

Parágrafo único. Esta exigência não se aplica às viaturas militares.

CAPÍTULO VII Do Registro de Veículos

Art. 32. Nenhum veículo automotor poderá circular nas vias terrestres do País, sem o respectivo Certificado de Registro, expedido de acordo com este Código e seu Regulamento.

§ 1º O Certificado de Registro será expedido pelas repartições de trânsito, mediante documentação inicial de propriedade e de acordo com o Regulamento deste Código.

§ 2º O Certificado de Registro deverá conter características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.

§ 3º Os atuais documentos de registro ou propriedade, adotados no País, deverão ser substituídos por Certificado de Registro, no prazo de três anos, a contar da data da publicação desta Lei.

§ 4º O disposto neste artigo e nos parágrafos anteriores aplica-se aos reboques, carretas e similares.

§ 5º O disposto neste artigo não se aplica às viaturas militares.

Art. 33. Todo ato translativo de propriedade do veículo automotor, reboque, carretas e similares, implicará na expedição de novo Certificado de Registro que será emitido mediante:

- a) apresentação do último Certificado de Registro;
- b) documento de compra e venda na forma da lei.

Parágrafo único. De todo ato translativo de propriedade, referido neste artigo, será dada ciência à repartição de trânsito expedidora do Certificado de Registro anterior.

Art. 34. O Certificado de Registro de veículo automotor importado só poderá ser expedido pela repartição de trânsito das Capitais dos Estados e dos Territórios, do Distrito Federal ou pelas circunscrições de trânsito.

Art. 35. É criado com sede no Distrito Federal e subordinado ao Conselho Nacional de Trânsito, o Registro Nacional de Veículos Automotores, com a finalidade de centralizar o controle dos veículos automotores no País e dos Certificados de Registro.

Parágrafo único. Para o regular funcionamento do Registro Nacional de Veículos Automotores e até que seja criado o respectivo quadro de pessoal serão requisitados servidores públicos ou autarquias da União.

Art. 36. Após a instalação do Registro Nacional de Veículos Automotores, nenhum novo veículo automotor, bem como reboque, carretas e similares, poderá ser licenciado sem Certificado de Registro.

Parágrafo único. Ao Registro Nacional de Veículos Automotores serão obrigatoriamente remetidas as seguintes vias de todos os Certificados de Registro expedidos no País e comunicada a baixa do veículo.

CAPÍTULO VIII Do Licenciamento de Veículos

Art. 37. Os veículos automotores de propulsão humana ou tração animal, reboques, carretas e similares, em circulação nas vias terrestres do País, estão sujeitos a licenciamento no município de domicílio ou residência de seus proprietários.

§ 1º Em caso de transferência de residência ou domicílio é válida, durante o exercício, a licença de origem.

§ 2º Fica sujeito às penas de lei o proprietário de veículo que fizer falsa declaração de residência ou domicílio, para efeito de licenciamento.

§ 3º Quando um veículo vier a ser licenciado em outro Estado, suas placas primitivas deverão ser inutilizadas, dando-se ciência à Repartição de Trânsito do Estado de origem.

§ 4º O disposto neste artigo não se aplica às viaturas militares.

Art. 38. Os veículos novos, nos trajetos entre as respectivas fábricas e os municípios de destino, ficam isentos de licenciamento.

Art. 39. As licenças a que estão sujeitos os veículos mencionados no artigo 37 serão expedidas pela repartição competente, após o pagamento dos impostos e taxas devidos e mediante a apresentação dos documentos exigíveis.

Art. 40. Depois de satisfeitas as exigências do artigo anterior, os veículos serão emplacados com números correspondentes às respectivas licenças.

§ 1º A placa traseira deve ser lacrada à estrutura do veículo e sobre ela será afixada uma plaqueta destacável e substituível, em cada exercício, contendo o número da placa repetido, o prefixo da respectiva unidade federativa e indicação do ano e mês do licenciamento.

§ 2º A plaqueta de que trata o parágrafo anterior deste artigo será definida no Regulamento deste Código e variará de cor, de ano para ano de conformidade com a Resolução a ser baixada até 30 de junho do exercício anterior, pelo Conselho Nacional de Trânsito.

§ 3º Os veículos de propriedade da União, dos Estados, dos Municípios, dos Territórios e do Distrito Federal terão ainda nas plaquetas os prefixos: SFF, SPE, SPM, SPT e PDP, respectivamente.

§ 1º Somente os veículos de representação pessoal dos Presidentes da República, do Senado Federal, da Câmara dos Deputados e do Supremo Tribunal Federal portarão placas com as cores da Bandeira Nacional.

§ 2º Os veículos das Forças Armadas, quando pintados com as suas cores privativas, terão, em tinta branca e ponto visível, o número e símbolo do seu registro na organização militar competente.

Art. 61. Estão isentos dos impostos, taxas e emolumentos:

a) os veículos de propriedade da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Territórios e dos Municípios;

b) os veículos de propriedade das repartições estrangeiras acreditadas junto ao Governo Brasileiro, nos termos da legislação vigente e dos Convênios Internacionais homologados pelo Brasil.

Parágrafo único. A isenção de que trata este artigo não exclui os veículos do Certificado de Registro, das vistorias de trânsito e do emplacamento.

Art. 62. (Vetado).

Parágrafo único. (Vetado).

Art. 63. Os aparelhos: automotores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza, ou a executar trabalhos agrícolas e de construção ou de pavimentação ficam sujeitos, desde que lhe seja facultado transitar em vias terrestres, ao licenciamento na repartição competente, devendo receber, nesse caso, numeração especial.

CAPÍTULO IX

Dos Condutores de Veículos

Art. 64. Nenhum veículo poderá transitar nas vias terrestres sem que seu condutor esteja devidamente habilitado ou autorizado na forma desta Lei e de seu Regulamento.

Art. 65. As categorias e classes de condutores de veículos, bem como as normas relativas à aprendizagem, aos exames de habilitação e à autorização para dirigir, serão determinadas no Regulamento deste Código.

§ 1º O Conselho Nacional de Trânsito e os Conselhos Estaduais de Trânsito, na esfera de sua competência, regulamentarão a autorização para conduzir veículos de propulsão humana ou de tração animal.

§ 2º A autorização de que trata o parágrafo anterior terá unicamente validade local.

Art. 66. Ao candidato aprovado em exame de habilitação para conduzir veículo automotor, conferirá-se a Carteira Nacional de Habilitação que lhe dará direito a dirigir veículos na sua categoria, em todo território nacional independentemente da prestação de novo exame, enquanto satisfizer as exigências legais e regulamentares.

§ 1º Quando o condutor transferir seu domicílio, deverá registrar sua Carteira Nacional de Habilitação na repartição de trânsito do local do novo domicílio ou na mais próxima dele.

§ 2º A Carteira Nacional de Habilitação deverá ser substituída periodicamente, coincidindo com a revalidação do exame de saúde.

Art. 67. A Carteira Nacional de Habilitação obedecerá a modelo único estabelecido pelo Regulamento deste Código.

Parágrafo único. A cópia fotostática, a fotografia e a pública-forma da Carteira Nacional de Habilitação não autorizam seu portador a conduzir veículos.

Art. 68. São competentes para expedir a Carteira Nacional de Habilitação, em nome do Conselho Nacional de Trânsito e por determinação deste, os chefes de repartições de trânsito dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal.

§ 1º Nos Estados e Territórios, os chefes das repartições de trânsito poderão autorizar a expedição da Carteira Nacional de Habilitação pelas autoridades das sedes das Circunscrições Regionais.

§ 2º Os exames de habilitação dos candidatos inscritos nas Circunscrições Regionais de Trânsito poderão ser realizados perante comissões volantes designadas pelos chefes de repartições de trânsito dos Estados e dos Territórios.

Art. 69. O Conselho Nacional de Trânsito "ex-offício" ou por proposta dos Conselhos Estaduais, poderá cassar a delegação que houver conferido às Circunscrições Regionais, que infringirem as normas legais para expedição da Carteira Nacional de Habilitação e para o seu funcionamento.

Parágrafo único. Oferecidas a seu juízo, garantias de observância das normas legais, revogará o Conselho Nacional de Trânsito o ato por que foi cassada a delegação.

Art. 70. A habilitação para dirigir veículos será apurada através de exame que o candidato requererá à autoridade de trânsito, juntando os seguintes documentos, além dos que forem exigidos na regulamentação deste Código:

- a) prova de identidade expressamente reconhecida na legislação federal;
- b) folha-corrída e atestado de bons antecedentes.

§ 1º Não será concedida inscrição do candidato que não souber ler e escrever.

§ 2º Ao liberado condicional e ao que estiver em graça de suspensão condicional de pena é facultado habilitar-se como condutor de veículo automotor, apresentando atestado do Conselho Penitenciário do Distrito Federal ou dos Estados e Territórios.

§ 3º Ao condutor de veículo automotor habilitado em outro país poderá ser concedida autorização para dirigir nas vias terrestres de território nacional, por prazo não superior a seis meses, na forma a ser estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 71. É vedada a habilitação na categoria profissional ao liberado condicional que tenha sido condenado por prática de crime contra os costumes ou o patrimônio.

Art. 72. Os exames para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação serão os seguintes:

- a) de sanidade física e mental, a cargo de médicos do serviço médico oficial de trânsito ou por eles credenciados;
- b) escrito ou oral, versando sobre leis e regulamentos de trânsito;
- c) prática de direção na via pública.

§ 1º Para os condutores de categoria profissional exigirá-se, ainda, a prova de conhecimentos técnicos de veículo.

§ 2º O exame de sanidade física e mental terá caráter eliminatório e deverá ser renovado cada quatro anos e para pessoas de mais de sessenta anos, cada dois anos.

§ 3º Os exames serão padronizados para todo o País e para cada categoria de condutor.

§ 4º As provas de direção na via pública deverão ser prestadas em veículo com habilitação.

§ 5º (Vetado).

Art. 73. Aos condutores de veículos de transporte coletivo e de escolares, e aos de carga, quando destinados a inflamáveis, explosivos e material fósil, bem como aos de veículos com capacidade de seis ou mais toneladas, será exigido exame psicotécnico.

§ 1º O exame de que trata este artigo poderá ser substituído por outro equivalente, onde e enquanto não houver aparelhamento necessário ficando em tal caso sua validade restrita à área do Estado ou do Território em que se realize.

§ 2º Em caso de reprovação no exame psicotécnico, o candidato terá direito a novo exame, com a presença de médico do IAPETC.

§ 3º Os exames psicotécnicos poderão ser estendidos, pelo Conselho Nacional de Trânsito, a todas as categorias de motoristas, à medida em que as repartições de trânsito estejam aparelhadas para esse fim.

Art. 74. Para habilitar-se a dirigir veículos mencionados no artigo anterior, o condutor deverá ter, no mínimo, vinte e um anos de idade e dois anos de exercício efetivo da profissão.

Art. 75. Os testes de exame psicotécnico, bem como os demais exames, deverão ser uniformes para todo o País e elaborados pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 76. Aos portadores de defeitos físicos, poderá ser concedida Carteira Nacional de Habilitação, na categoria de amador, desde que sejam eles ou os veículos devidamente adaptados.

§ 1º Nos casos previstos neste artigo, os candidatos deverão submeter-se a exame de junta médica especial, designada pela autoridade de trânsito.

§ 2º Nas provas de direção na via pública, os candidatos mencionados neste artigo serão examinados por uma junta da qual farão parte um perito examinador, um médico do serviço oficial de trânsito e um membro do Conselho Estadual de Trânsito ou, quando for o caso, por um representante do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 77. O condutor condenado por acidente que tenha ocasionado deverá ser submetido a novos exames de sanidade e técnico, para que possa voltar a dirigir.

§ 1º Em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade de trânsito.

§ 2º No caso do parágrafo anterior, a autoridade de trânsito poderá apreender a Carteira de Habilitação do motorista até a realização dos exames.

Art. 78. Para participar de competições automobilísticas, o condutor deverá possuir, além da Carteira Nacional de Habilitação, documento expedido pela entidade máxima de direção nacional de automobilismo.

§ 1º Aos corredores de exterior, convidados para participar de competições no território nacional, exigirá-se a Permissão Internacional para Conduzir ou a Carteira Nacional de Habilitação.

§ 2º Para as provas juvenis, o Conselho Nacional de Trânsito expedirá instruções especiais.

Art. 79. O condutor que dirigir veículo automotor com exame de saúde vencido terá sua Carteira de Habilitação apreendida pela autoridade de trânsito ou seus agentes, mediante recibo, com o prazo de trinta dias para satisfazer as exigências legais.

Parágrafo único. Vencido o prazo e até que satisfaça as exigências deste artigo, o condutor será considerado inhabilitado e proibido de dirigir, sujeitando-se, em desobediência, às penas da lei.

Art. 80. Aos condutores de tratores, máquinas agrícolas e dos veículos mencionados no artigo 61, será exigido documento de habilitação quando transitarem pelas vias terrestres.

§ 1º (Vetado).

§ 2º Exigir-se-á dos candidatos a obtenção do documento de que trata este artigo o conhecimento das regras gerais de trânsito e sinalização, bem como das práticas de direção de veículo, de acordo com o Regulamento deste Código.

Art. 81. Aos menores de dezoito anos de idade e maiores de quinze poderá ser concedida autorização para dirigir a título precário, bicicletas motorizadas, motocicletas e similares equipadas com motor até 50 cc de cilindrada, obedecidas as seguintes exigências:

- a) autorização do pai ou responsável;
- b) autorização do Juiz de Menores da jurisdição onde reside;
- c) habilitação mediante os exames previstos neste Código e seu Regulamento.

Art. 82. Poderá ser concedida autorização para dirigir veículo automotor, a título precário, na categoria de amador, a quem tenha dezoito anos de idade, desde que satisfazendo as demais exigências para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, adiante:

- a) autorização do pai ou responsável;
- b) autorização do Juiz de Menores da jurisdição onde reside;
- c) Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil, com valor estabelecido pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Parágrafo único. Ao completar dezoito anos de idade, a autorização de que trata este artigo poderá ser transformada em Carteira Nacional de Habilitação, independentemente de novos exames desde que o beneficiário não tenha incorrido em infrações dos Grupos "1" e "2" e que preencha todos os requisitos deste Código e seu Regulamento.

CAPÍTULO X Dos Deveres e Proibições

Art. 83. É dever de todo condutor de veículo:

I — Dirigir com atenção e os cuidados indispensáveis à segurança do trânsito.

Penalidade: Grupo 4.

II — Conservar o veículo na mão de direção e na faixa própria.

Penalidade: Grupo 2.

III — Guardar distância de segurança entre o veículo que dirige e o que segue imediatamente à sua frente.

Penalidade: Grupo 2.

IV — Aproximar o veículo da guia da calçada, nas vias urbanas, para embarque ou desembarque de passageiros e carga ou descarga.

Penalidade: Grupo 3.

V — Desviar o veículo para o acostamento nas estradas, para embarque ou desembarque de passageiros e eventual carga ou descarga.

Penalidade: Grupo 2.

VI — Dar passagem, pela esquerda, quando solicitado.

Penalidade: Grupo 3.

VII — Obedecer à sinalização.

Penalidade: Grupo 4.

VIII — Parar veículos:

a) sempre que a respectiva marcha for interrompida por outros veículos que integrem cortejo, desfiles e formações militares, crianças, pessoas idosas ou portadoras de defeitos físicos que lhes dificultem o andar e outros identificados por bengala branca ou por outro processo aprovado pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Penalidade: Grupo 2.

b) para dar passagem a veículos precedidos de batidores, bem como a veículos do Corpo de Bombeiros, de socorros médicos e serviços de polícia, quando em missão de emergência, que estejam identificados por dispositivos de alarme e de luz vermelha intermitente.

Penalidade: Grupo 3.

c) antes de transpor linha férrea ou entrar em via preferencial.

Penalidade: Grupo 2.

IX — Fazer sinal regulamentar de braços ou acionar dispositivo luminoso indicador, antes de parar o veículo, reduzir a velocidade, mudar de direção ou quando iniciar a marcha.

Penalidade: Grupo 4.

X — Obedecer a horários e normas de utilização da via terrestre, fixados pela autoridade de trânsito.

Penalidade: Grupo 4.

XI — Dar preferência de passagem aos pedestres que estiverem atravessando a via transversal na qual vai entrar, aos que ainda não hajam concluído a travessia, quando houver mudança de sinal, e aos que se encontrem nas faixas a eles destinadas, onde não houver sinalização.

Penalidade: Grupo 3. Quando o pedestre estiver sobre a faixa a ele destinada: Grupo 2.

XII — Nas vias urbanas, deslocar com antecedência o veículo para a faixa mais à esquerda e mais à direita, dentro da respectiva mão de direção, quando tiver de entrar para um desses lados.

Penalidade: Grupo 3.

XIII — Nas estradas onde não houver locais apropriados para a operação de retorno, ou para entrada à esquerda, parar o veículo no acostamento à direita, onde aguardará oportunidade para cruzar a pista.

Penalidade: Grupo 2.

XIV — Nas vias urbanas, executar a operação de retorno somente nos cruzamentos ou nos locais para isso determinados.

Penalidade: Grupo 4.

XV — Colocar-se com seu veículo à disposição das autoridades policiais, devidamente identificadas, quando por elas solicitado para evitar fuga de delinquentes, ou em casos de emergência, na forma do Regulamento.

Penalidade: Grupo 4.

XVI — Prestar socorro a vítimas de acidente.

Penalidade: Grupo 3.

XVII — Portar e, sempre que solicitado pela autoridade de trânsito ou seus agentes, exibir os respectivos documentos de habilitação, de licenciamento do veículo e outros que forem exigidos por lei ou regulamento.

Penalidade: Grupo 4 e retenção do veículo até apresentação dos documentos exigidos.

XVIII — Entregar, contra recibo, à autoridade de trânsito ou seus agentes, qualquer documento dos exigidos no item anterior, para averiguação de autenticidade.

Penalidade: Grupo 4.

XIX — Acatar as ordens emanadas das autoridades.

Penalidade: Grupo 4.

XX — Manter as placas de identificação do veículo em bom estado de legibilidade e visibilidade, iluminando a placa traseira à noite.

Penalidade: Grupo 4.

XXI — Manter acesas as luzes externas do veículo, desde o pôr-do-sol até o amanhecer, utilizando farol baixo quando o veículo estiver em movimento.

Penalidade: Grupo 3.

XXII — Nas estradas, sob chuvas, neblina ou orvalho, manter acesas as luzes externas do veículo.

Penalidade: Grupo 3.

XXIII — Transitar em velocidade compatível com a segurança:

a) diante de escolas, hospitais, estações de embarque e de desembarque, logradouros estreitos ou onde haja grande movimentação de pedestres.

Penalidade: Grupo 2.

b) nos cruzamentos não sinalizados, quando não estiver circulando em via preferencial.

Penalidade: Grupo 2.

c) quando houver má visibilidade;

d) quando o pavimento apresentar-se escorregadio;

e) ao aproximar-se da guia de calçada;

f) nas curvas de pequeno raio;

g) nas estradas, cuja faixa de domínio não esteja cercada, ou quando, às suas margens, houver habitação, povoados, vilas ou cidades;

h) à aproximação de animais na pista;

i) quando se aproximar de tropas militares, aglomerações, cortejos, prêmios e desfiles.

Penalidade: de "c" a "i" Grupo 3.

Art. 84. É dever do condutor de veículo de transporte coletivo, além dos constantes do artigo 83:

a) usar marcha reduzida e velocidade compatível com a segurança ao descer vias com declives acentuados.

Penalidade: Grupo 2.

b) atender ao sinal do passageiro, parando o veículo para embarque ou desembarque somente nos pontos estabelecidos.

Penalidade: Grupo 3.

c) tratar com polidez os passageiros e o público.

Penalidade: Grupo 4.

d) trajar-se adequadamente.

Penalidade: Grupo 4.

e) transitar em velocidade regulamentar quando conduzir escolares.

Penalidade: Grupo 1.

Art. 85. É dever do condutor de automóvel de aluguel, além dos constantes no artigo 83:

a) tratar com polidez os passageiros e o público.

Penalidade: Grupo 4.

b) trajar-se adequadamente.

Penalidade: Grupo 4.

c) receber passageiros no seu veículo, salvo se se tratar de pessoas perseguidas pela polícia ou pelo clamor público, sob acusação de prática de crime, ou quando se tratar de pessoa embriagada ou em estado que permita prever danos a causar danos ao veículo ou ao condutor.

Penalidade: Grupo 4.

Art. 86. É dever do pedestre:

a) nas estradas, andar sempre em sentido contrário ao dos veículos e em fila única, utilizando, obrigatoriamente, o acostamento, onde existir;

b) nas vias urbanas, onde não houver calçadas ou faixas privativas a eles destinadas, andar sempre à esquerda da via, em fila única, e em sentido contrário ao dos veículos;

c) somente cruzar a via pública na faixa própria, obedecendo à sinalização;

d) quando não houver faixa própria, atravessar a via pública perpendicularmente às calçadas e na área de seu prolongamento;

e) obedecer à sinalização.

Art. 87. Os condutores de motocicletas e similares devem:

a) observar e disposto no artigo 83;

b) conduzir seus veículos pela direita da pista, junto à guia da calçada ou acostamento, mantendo-se em fila única, quando em grupo, sempre que não houver faixa especial a eles destinada.

Penalidade: Grupo 2.

Parágrafo único. Estendem-se aos condutores de veículos de tração ou propulsionados humana e aos de tração animal, os mesmos deveres deste artigo.

Art. 88. Os condutores e passageiros de motocicletas, motocicletas e similares só poderão transitar por estradas quando usarem capacetes de segurança.

Penalidade: Grupo 4 e retenção do veículo, até que satisfaça a exigência.

Art. 89. É proibido a todo o condutor de veículo:

I — dirigir sem estar devidamente habilitado ou autorizado na forma prevista por este Código e seu Regulamento.

Penalidade: Grupo 1.

II — entregar a direção do veículo a pessoa não habilitada ou que estiver com sua carteira apreendida ou cassada.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da Carteira de Habilitação.

III — dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob o efeito de substância tóxica de qualquer natureza.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da Carteira de Habilitação e do veículo.

IV — desobedecer ao sinal fechado ou parada obrigatória, prosseguindo na marcha.

Penalidade: Grupo 2.

V — Ultrapassar pela direita sendo parado em ponto regulamentar de embarque ou desembarque de passageiros, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre.

Penalidade: Grupo 1.

VI — Transitar pela contramão de direção, exceto para ultrapassar outro veículo e, excepcionalmente, pelo espaço necessário para esse fim, respeitada a preferência do veículo que transita em sentido contrário.

Penalidade: Grupo 2.

VII — Ultrapassar pela contramão outro veículo nas curvas e atives com visibilidade suficiente, bem como nos cruzamentos e nas passagens de nível.

Penalidade: Grupo 1.

VIII — Ultrapassar outro veículo em pontes, viadutos ou túneis, exceto quando se tratar de duas pistas separadas por obstrução física.

Penalidade: Grupo 2.

IX — Ultrapassar outro veículo em movimento nos cortejos.

Penalidade: Grupo 4.

X — Ultrapassar pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der o sinal de que vai entrar à esquerda.

Penalidade: Grupo 1.

XI — Ultrapassar pela contramão veículos parados em fila, junto a sinais luminosos, porteiros, cancelas, cruzamentos ou qualquer impedimento à livre circulação, salvo com a permissão da autoridade ou seus agentes.

Penalidade: Grupo 2.

XII — Forçar passagem entre veículos que, transitando em sentidos opostos, estejam na iminência de passar um pelo outro.

Penalidade: Grupo 2.

XIII — Transitar em marcha e ré, salvo na distância necessária para pequenas manobras.

Penalidade: Grupo 4.

XIV — Transitar em sentido oposto ao estabelecido para determinada via terrestre.

Penalidade: Grupo 4.**Penalidade: Grupo 2.**

XV — Transitar ao lado de outro veículo, interrompendo ou perturbando o trânsito.

Penalidade: Grupo 3.

XVI — Transitar em velocidade superior à permitida para o local.

Penalidade: Grupo 1.

XVII — Executar a operação de retorno, ainda que nos locais permitidos, com prejuízo da livre circulação dos demais veículos ou da segurança, bem como nas curvas, acíves e declives.

Penalidade: Grupo 2.

XVIII — Disputar corrida por espírito de emulação.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da Carteira de Habilitação e dos veículos.

XIX — Promover ou participar de competições esportivas com veículo na via terrestre, sem autorização expressa da autoridade competente e sem as medidas acionadoras de segurança pública.

Penalidade: Grupo 1 (cinco vezes) e apreensão da Carteira de Habilitação e do veículo.

XX — Transitar com o veículo em velocidade reduzida, em faixa adequada ou perturbando o trânsito.

Penalidade: Grupo 4.**XXI — Dirigir:**

a) fora da posição correta;
b) usando apenas uma das mãos, exceto quando deve fazer sinais de braço ou mudar a marcha de câmbio, ressalvados os casos previstos no artigo 76;

c) com o braço pendente para fora do veículo;

d) calcado inadequadamente.

Penalidade: Grupo 4.

XXII — Fazer uso de um alta dos faróis em vias providas de iluminação pública.

Penalidade: Grupo 2.

XXIII — Alterar as cores e o equipamento dos sistemas de iluminação, bem como a respectiva localização determinada pelo Regulamento.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo para regularização.

XXIV — Transitar com os faróis acesos ou desregulados, de forma a perturbar a visão dos condutores que transitarem em sentido oposto.

Penalidade: Grupo 2.**XXV — Usar a buzina:**

a) à noite, nas áreas urbanas;
b) nas áreas e nos períodos em que esse uso for proibido pela autoridade de trânsito;

c) prolongada e sucessivamente, a qualquer pretexto;

d) quando, sem necessidade e como advertência prévia, possa esse uso assustar ou causar males a pedestres ou a condutores de outros veículos;

e) para apressar o pedestre na travessia da via pública;

f) a pretexto de chamar alguém ou, quando se tratar de veículo a frete, para angariar passageiros;

g) ou equipamento similar com som ou frequência em desacordo com as estipulações do Conselho Nacional de Trânsito.

Penalidade: Grupo 4.

XXVI — Usar, indevidamente, aparelho de alarme ou que produza sons ou ruídos que perturbem o sossego público.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

XXVII — Usar descarga livre, bem como silenciadores de explosão de motor insuficientes ou defeituosos.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

XXVIII — Dar fuga a pessoa perseguida pela polícia ou pelo clamor público, sob a acusação de prática de crime.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da Carteira de Habilitação.

XXIX — Efetuar o transporte remunerado, quando o veículo não for devidamente licenciado para esse fim, salvo em caso de força maior e com permissão da autoridade competente.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão da Carteira de Habilitação.

XXX — Transitar com o veículo:

a) produzindo fumaça.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

b) com defeito em qualquer dos equipamentos obrigatórios ou com sua falta.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

c) com deficiência de freios.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

d) sem nova vistoria, depois de reparado em consequência de acidente grave.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo para vistoria.

e) com carga excedente de lotação e fora das dimensões regulamentares, sem autorização especial.

Penalidade: Grupo 2 e retenção do veículo para regularização.

f) como transporte de passageiros, se se tratar de veículo de carga, sem que tenha autorização especial fornecida pela autoridade de trânsito.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

g) derramando na via pública combustíveis ou lubrificantes, assim como qualquer material que esteja transportando ou consumindo.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

h) com registrador de velocidade violado ou defeituoso, quando houver evidência de sua alteração.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

i) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

j) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

k) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

l) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

m) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

n) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

o) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

p) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

q) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

r) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

s) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

t) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

u) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

v) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

w) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

x) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

y) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

z) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

aa) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ab) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ac) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ad) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ae) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

af) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ag) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ah) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ai) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

aj) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ak) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

al) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

am) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

an) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ao) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ap) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

aq) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ar) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

as) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

at) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

au) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

av) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

aw) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ax) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ay) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

az) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ba) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bb) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bc) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bd) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

be) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bf) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bg) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bh) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bi) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bj) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bk) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bl) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bm) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bn) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bo) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bp) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bq) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

br) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bs) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bt) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bu) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bv) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bw) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bx) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

by) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

bz) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ca) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

cb) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

cc) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

cd) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ce) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

cf) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

cg) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ch) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ci) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

cj) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ck) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

cl) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

cm) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

cn) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

co) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

cp) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

cq) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

cr) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

cs) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ct) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

cu) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

cv) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

cw) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

cx) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

cy) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

cz) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

da) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

db) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

dc) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

dd) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

de) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

df) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

dg) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

dh) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

di) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

dj) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

dk) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

dl) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

dm) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

dn) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

do) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

dp) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

dq) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

dr) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ds) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

dt) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

du) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

dv) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

dw) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

dx) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

dy) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

dz) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ea) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

eb) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ec) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ed) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ee) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ef) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

eg) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

eh) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ei) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ej) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ek) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

el) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

em) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

en) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

eo) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ep) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

eq) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

er) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

es) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

et) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

eu) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ev) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ew) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ex) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ey) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ez) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

fa) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

fb) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

fc) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

fd) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

fe) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ff) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

fg) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

fh) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

fi) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

fj) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

fk) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

fl) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

fm) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

fn) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

fo) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

fp) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

fq) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

fr) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

fs) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

ft) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

fu) com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

fv) com

q) fu, o aos pontos de embarque ou desembarque de coletivos, devidamente sinalizados;

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

r) sobre o canteiro divisor de pistas de rolamento, salvo onde houver sinalização específica.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

§ 1º Além do estacionamento, a parada de veículos é proibida nos casos compreendidos nas alíneas "a", "b", "d", "f", "g", "m", "o" e "r", e onde houver sinalização específica.

Penalidade: Grupo 4.

§ 2º No caso previsto na alínea "n" é proibido abandonar o calço de segurança na via.

Penalidade: Grupo 2.

Art. 80. Quando, por motivo de força maior, um veículo não puder ser removido da pista de rolamento ou deva permanecer no respectivo acostamento, o condutor deverá colocar sinalização de forma a prevenir aos demais motoristas.

§ 1º As mesmas medidas de segurança deverão ser tomadas pelo condutor, quando a carro ou parte dela, cair sobre a via pública e desta não puder ser retirada imediatamente, constituindo risco para o trânsito.

§ 2º Nos casos previstos neste artigo e no parágrafo 1º o condutor deverá, à noite, manter acesas as luzes externas do veículo e utilizá-las de outro modo que torne visível o veículo ou a carga derramada sobre a pista, em distância compatível com a segurança do trânsito.

§ 3º É proibido abandonar sobre a pista de rolamento toda e qualquer objeto que tenha sido utilizado para assinalar a permanência do veículo ou carga, nos termos deste artigo e seus §§ 1º e 2º.

Penalidade: Grupo 2.

Art. 81. É proibido aos condutores de veículos de transporte coletivo, além do disposto nos artigos 80 e 82:

a) dirigir com a respectiva vistoria vencida.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo.

b) dirigir com excesso de lotação.

Penalidade: Grupo 3.

c) converter, estando com o veículo em movimento.

Penalidade: Grupo 4.

d) dirigir com defeito em qualquer equipamento obrigatório ou com sua falta.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo.

e) dirigir sem registrador de velocidade, ou com defeito no mesmo, quando estiver transportando escolares.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo.

f) descer rampas íngremes, com o veículo desengrenado.

Penalidade: Grupo 2.

Parágrafo único. O disposto na alínea "f" deste artigo, estende-se aos condutores de veículos com mais de seis toneladas e aos que transportam inflamáveis, explosivos e outros materiais perigosos.

Art. 82. É proibido ao condutor de automóvel de aluguel, além do que dispõe o artigo 80:

a) violar o taxímetro.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão da Carteira de Habilitação e do veículo;

b) cobrar acima da tabela.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão da Carteira de Habilitação;

c) retardar, propositalmente, a marcha do veículo ou seguir itinerário mais extenso ou desnecessário.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão da Carteira de Habilitação;

d) dirigir com excesso de lotação.

Penalidade: Grupo 3.

Art. 83. É proibido ao pedestre:

a) permanecer ou andar nas pistas de rolamento, exceto para cruzá-las onde for permitido;

b) cruzar pista de rolamento nos viadutos, pontes ou túneis, salvo onde exista permissão;

c) atravessar a via dentro das áreas de cruzamento, salvo quando houver sinalização para esse fim;

d) utilizar-se da via em agrupamentos capazes de perturbar o trânsito, ou para a prática de qualquer folguedo, esporte, desfile e similares, salvo em casos especiais e com a devida licença da autoridade competente;

e) andar fora da faixa própria, onde esta exista.

Penalidade: Vide artigo 105 e parágrafos.

CAPÍTULO XI Das Infrações

Art. 94. Considerar-se-á infração a inobservância de qualquer preceito deste Código, de seu Regulamento e das Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 95. O responsável pela infração fica sujeito às seguintes penalidades:

a) advertência;

b) multa;

c) apreensão do documento de habilitação;

d) cassação do documento de habilitação;

e) remoção do veículo;

f) retenção do veículo;

g) apreensão do veículo.

§ 1º Quando o infrator praticar, simultaneamente, duas ou mais infrações, serão-lhe aplicadas, cumulativamente as penalidades em que haja incorrido.

§ 2º A aplicação das penalidades previstas neste Código não exclui a infração das cominações civis e penais cabíveis.

§ 3º O dano decorrente da remoção ou apreensão do veículo recairá sobre seu proprietário, ressalvados os casos fortuitos.

Art. 96. Nos casos de apreensão do documento de habilitação a suspensão do direito de dirigir dar-se-á por prazo de um, a duas meses.

§ 1º Além dos casos previstos em outros artigos deste Código, a apreensão do documento de habilitação dar-se-á:

a) quando o condutor utilizar o veículo para a prática de crime;

b) quando for multado por três vezes no período de um ano, por infrações compreendidas no Grupo 3;

c) por incontinência e conduta escandalosa do condutor;

d) por dirigir veículo de categoria para a qual não estiver habilitado, ou devidamente autorizado;

e) por dirigir com exame de saúde vencido, até que seja aprovado em novo exame (artigo 79 e parágrafo único).

§ 2º A apreensão se fará contra recibo por decisão fundamentada da autoridade do trânsito.

Art. 97. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:

a) quando o condutor, estando com a Carteira de Habilitação apreendida, for encontrado dirigindo;

b) quando a autoridade comprovar que o condutor dirigia em estado de embriaguez ou sob o domínio de tóxico, após duas apreensões pelo mesmo motivo;

c) quando o condutor deixar de preencher as condições exigidas em leis ou regulamentos para a direção de veículos.

Art. 98. Aos menores autorizados a dirigir, nos termos dos artigos 61 e 62, quando incidirem em infrações, dos Grupos 1 e 2, será cassada a respectiva autorização.

Art. 99. Além dos casos previstos em lei a apreensão do veículo poderá ocorrer:

a) para atendimento à determinação judicial;

b) quando expirado o prazo de permanência no País, a veículo licenciado no estrangeiro.

§ 1º A apreensão do veículo não se dará enquanto estiver transportando passageiros, carga perecível ou que possa vir a causar danos à segurança pública, salvo se puder danificar a via terrestre ou a sinalização do trânsito.

§ 2º Satisfeitas as exigências legais e regulamentares, os veículos retidos, removidos ou apreendidos serão imediatamente liberados.

Art. 100. As penalidades serão impostas aos proprietários dos veículos aos seus condutores, ou a ambos, conforme o caso.

Parágrafo único. Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas concomitantemente as penalidades de que trata este Código, toda vez que houver responsabilidade solidária na infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo cada um de per si, pela falta em comum, que lhes for atribuída.

Art. 101. 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 e fins, matrícula de seus condutores, quando esta for exigida e outras disposições que deva observar.

Art. 102. Aos condutores caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos praticados na direção dos veículos.

Parágrafo único. No caso de não ser possível identificar o condutor infrator, a responsabilidade pela infração recairá sobre o proprietário do veículo.

Art. 103. Nas vias urbanas, após a ciência das multas, o infrator terá o prazo de trinta dias para pagá-las, podendo, dentro dos dez primeiros dias, oferecer recurso contra sua aplicação, mesmo que tenha efetuado o pagamento da multa.

§ 1º O valor das multas decorrentes de infrações verificadas em rodovias será depositado no ato de autuação e recolhido, se o infrator não recorrer dentro de trinta dias.

§ 2º Aplicar-se-á o disposto no parágrafo anterior aos motoristas que dirigiam veículos licenciados em município diferente daquele onde ocorreu a infração.

§ 3º O Conselho Nacional de Trânsito disciplinará, por meio de Resolução, o processo de arrecadação de multas decorrentes de infrações em localidades diferentes das de licenciamento do veículo ou de habilitação do motorista.

Art. 104. As multas são aplicáveis a condutores e proprietários de veículos de qualquer natureza e serão impostas e arrecadadas pela repartição competente, em cuja jurisdição haja ocorrido a infração.

Art. 105. Sempre que a segurança do trânsito o recomendar, o Conselho Nacional de Trânsito poderá estipular multas para pedestres e para veículos de propulsão ou tração animal.

§ 1º O valor das multas a que se refere este artigo não poderá ser superior, para os pedestres, a um por cento do salário-mínimo vigente na região, ou, três por cento para os demais.

§ 2º A fixação do valor das multas para os Estados será feita mediante proposta dos respectivos Conselhos Estaduais de Trânsito, aprovada pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 106. O pagamento da multa não exonera o infrator de cumprir as disposições deste Código, de seu Regulamento e das Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 107. As infrações punidas com multas classificam-se, de acordo com a sua gravidade, em quatro grupos:

I — as infrações do Grupo "1" serão punidas com multas de valor entre cinquenta por cento e cem por cento do salário-mínimo vigente na região;

II — as infrações do Grupo "2" serão punidas com multas de valor entre vinte por cento e cinquenta por cento do salário-mínimo vigente na região;

III — as infrações do Grupo "3" serão punidas com multas de valor entre dez por cento e vinte por cento do salário-mínimo vigente na região;

IV — as infrações do Grupo "4" serão punidas com multas de valor entre cinco por cento e dez por cento do salário-mínimo vigente na região.

§ 1º As multas serão aplicadas em dobro, quando houver reincidência na mesma infração dentro do prazo de um ano.

§ 2º O Conselho Nacional de Trânsito fixará o valor das multas para os Territórios, bem como para os Estados e Distrito Federal, por proposta dos respectivos Conselhos de Trânsito.

Art. 108. A autoridade de trânsito poderá transformar a primeira multa decorrente de infrações dos Grupos "3" e "4", em advertência, levando em conta as antecedentes do condutor.

Art. 109. As multas impostas a condutores de veículos pertencentes ao serviço público federal, estadual, municipal e às autarquias, deverão ser comunicadas aos respectivos órgãos, para o desconto em folha, em favor da repartição de trânsito autuadora, no caso do não cumprimento do artigo 103 e seus parágrafos.

Art. 110. Não será renovada a licença de veículos em débito de multas.

Art. 111. As infrações para as quais não haja penalidade específica serão punidas com multa igual à cinco por cento do salário-mínimo vigente na região.

CAPÍTULO XII

Do Julgamento das Penalidades e Seus Recursos

Art. 112. Junto a cada repartição de trânsito, haverá um Tribunal Administrativo de Julgamento de Infrações, com a finalidade de julgar os recursos contra as penalidades impostas.

Parágrafo único. A interposição do recurso em tempo hábil terá efeito suspensivo da penalidade, enquanto esta não for julgada.

Art. 113. Cada Tribunal Administrativo de Julgamento de Infrações será composto de três membros:

- 1 presidente, indicado pelo Conselho Estadual de Trânsito;
- 1 representante da repartição de trânsito;
- 1 representante dos condutores, indicado por entidade reconhecida.

Art. 114. Quando e onde for necessário, os Conselhos Estaduais de Trânsito poderão criar mais de um Tribunal Administrativo de Julgamento de Infrações.

Art. 115. Os Tribunais Administrativos de Julgamento de Infrações funcionarão de conformidade com o Regulamento deste Código e com o Regimento Interno elaborado pelos Conselhos Estaduais de Trânsito.

Art. 116. Das Decisões do Tribunal Administrativo de Julgamento de Infrações caberá recurso aos Conselhos Estaduais e ao Conselho Nacional de Trânsito conforme o caso.

CAPÍTULO XIII

Das Disposições Gerais e Transitorias

Art. 117. No Distrito Federal o registro, o licenciamento e o emplacamento de veículos competirá à Prefeitura, nos termos da legislação em vigor.

Art. 118. As repartições de trânsito e as concedentes de serviços de transportes coletivos fornecerão aos Conselhos de Trânsito os elementos por elas solicitados para o levantamento da estatística prevista neste Código.

Art. 119. A contar de dois anos da data da publicação deste Código nenhum diretor ou instrutor de escola de aprendizagem ou examinador de trânsito poderá exercer essas funções sem que apresente Certificado habilitando-o para esse mister, expedido pelos Departamentos Estaduais de Trânsito.

Art. 120. Os estabelecimentos onde se exercitarem reformas ou reparação de veículos e os que contêm, vendam ou armazenem veículos, usados ou não, ficam obrigados a possuir livros de registro de seu movimento de entrada e saída e de uso de placas de "experiência", conforme modelos aprovados e publicados pelo Departamento Estadual de Trânsito.

Parágrafo único. Estão isentos de selos os livros referidos neste artigo.

Art. 121. As repartições de trânsito e as encarregadas de perícia de acidentes utilizarão modelo padronizado para relatório de estatística de acidentes, de acordo com padrão determinado pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 122. Nenhum fio condutor de eletricidade, som ou de suporte pode atravessar ou transitar a visibilidade sem que ofereça a devida segurança e obediência à altura regulamentada pela autoridade com jurisdição sobre a mesma.

Art. 123. Ao condutor de veículo, nos casos de acidente de trânsito de que resulta vítima, não se imputará a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar socorro pronto e integral à vítima.

Parágrafo único. A autoridade policial que, na via pública ou estabelecimento hospitalar, primeiro tiver ciência do acidente, no caso deste artigo, anotará a identidade do condutor e o convidará a comparecer à repartição policial competente nas vinte e quatro horas imediatamente seguintes.

Art. 124. Pelo menos uma vez cada ano, o Conselho Nacional de Trânsito realizará uma Campanha Educativa de Trânsito, em todo o território nacional, com a cooperação de todos os órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 125. O Ministério da Educação e Cultura promoverá a divulgação de noções de trânsito nas escolas primárias e médias do País, segundo programa estabelecido de acordo com o Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 126. Os débitos dos proprietários e condutores de veículos decorrentes de infração a dispositivo deste Código terão o seu valor atualizado monetariamente, em função das variações de poder aquisitivo da moeda nacional, atendidas as normas legais sobre a correção monetária dos débitos fiscais.

Art. 127. Dentro do prazo de um ano, a contar da publicação deste Código, o Conselho Nacional de Trânsito terá publicado um opusculo contendo as principais regras de trânsito, devidamente ilustradas.

§ 1º Para cumprimento do dispositivo deste artigo, fica o Poder Executivo autorizado a abrir um crédito de Cr\$ 100.000.000 (cem milhões de cruzeiros), pelo Ministério da Justiça e Negócios Interiores.

§ 2º A publicação da que trata este artigo destina-se à distribuição gratuita, por intermédio das repartições de trânsito dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal.

Art. 128. A exigência de Certificado de Registro para o licenciamento de veículo somente se fará após o teratiro ano de vigência do Regulamento deste Código.

Art. 129. O Poder Executivo, dentro de cento e vinte dias contados da vigência deste Código, expedirá o competente Regulamento necessário à sua melhor execução.

Parágrafo único. O Conselho Nacional de Trânsito elaborará o projeto de Regulamento, que submeterá ao Ministro da Justiça e Negócios Interiores, dentro de noventa dias, contados da publicação deste Código.

Art. 130. A primeira composição do Conselho Nacional de Trânsito, na forma do artigo 4º, deverá elevar-se a termo nos sessenta dias imediatamente seguintes à expedição do Regulamento deste Código.

Art. 131. Este Código entrará em vigor sessenta dias após a sua publicação, revogados o Decreto-Lei n. 3.831 (*), de 25 de setembro de 1941, o Decreto-Lei n. 2.548 (*), de 5 de agosto de 1940, o § 2º do artigo 1º do Decreto-Lei n. 3.189 (*), de 14 de abril de 1941, com a redação que deu a Lei n. 4.638 (*), de 26 de maio de 1966, e as demais disposições em contrário.

El. Castello Branco — Presidente da República.

LEI Nº 5.200 — de 10 de novembro de 1972

Altera o item XXIX do artigo 89 da Lei Nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, que institui o Código Nacional de Trânsito

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O item XXIX do artigo 89 da Lei Nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, passa a vigorar com a seguinte redação:

* Art. 89.

XXIX — Estipular o transporte remunerado, quando o veículo não for devidamente licenciado para esse fim, salvo em caso de força maior e com permissão da autoridade competente

Penalidade: Grupo 1, apreensão do veículo e da Carteira Nacional de Habilitação.

Art. 2º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 16 de agosto de 1972; 196º da Independência e 33º da República.

Enéas G. Menezes

Alfredo Bussid

LEI Nº 5.200 — de 10 de novembro de 1972

De nova redação ao artigo 84 da Lei Nº 5.108, de 21 de setembro de 1966 (Código Nacional de Trânsito). O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica a lei a seguir redação e artigo 84 da Lei Nº 5.108, de 21 de setembro de 1966:

* Art. 84. É dever do condutor de veículo de transporte coletivo, além das constantes do artigo 83:

a) abster-se da cobrança de passagem, se responsável por veículo de transporte coletivo urbano.

Penalidade: Grupo 1.

b) Usar marcha reduzida e velocidade compatível com a segurança, ao descer via com declive acentuado.

Penalidade: Grupo 2.

c) Atender ao sinal de passagem, parando o veículo para embarque ou desembarque somente nos pontos estabelecidos.

Penalidade: Grupo 3.

d) Tratar com polidez os passageiros e o público.

Penalidade: Grupo 4.

e) Trajar-se adequadamente.

Penalidade: Grupo 4.

f) Transitar em velocidade regulamentar quando conduzir escolares.

Penalidade: Grupo 1.

Art. 2º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 10 de novembro de 1972; 191ª da Independência e 36ª da República.

Enéas G. Menezes

Alfredo Bussid

LEI Nº 5.134 — de 23 de outubro de 1974

Altera o artigo 14, da Lei número 5.108, de 21 de setembro de 1968 — Código Nacional de Trânsito.

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O artigo 14, da Lei número 5.108, de 21 de setembro de 1968 — Código Nacional de Trânsito — passa a vigorar com o acréscimo de seguinte item:

"Art. 14 —

LC — disciplinar a circulação de onduladores transversais no sentido da circulação dos veículos, em vias de trânsito local, bem como nas proximidades de escolas em outros estabelecimentos que ministrem instrução de 1º e 2º graus, na forma em que dispõem o Conselho Nacional de Trânsito".

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 25 de outubro de 1974; 157º da Independência e 50º da República.

FERNANDO GOMES
Armando Falcão

LEI Nº 5.201, de 15 de setembro de 1970

Acredita o Poder Judiciário no artigo 43 da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1968, que institui o Código Nacional de Trânsito.

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O art. 43 da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1968, que institui o Código Nacional de Trânsito, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

"§ 1º De veículo de aluguel a que se refere o "caput" deste artigo de categoria denominada "taximétrico", de duas portas, é facultada, ao seu proprietário, a remoção do banco dianteiro direito desde que aparelhada e autônoma com cintos de segurança para os passageiros".

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 15 de setembro de 1970; 154º da Independência e 51º da República.

FERNANDO GOMES
Armando Falcão

AVOS DO PODER LEGISLATIVO

LEI Nº 5.206 — de 21 de outubro de 1974

Institui o representante da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores — ANFAVEA — no Conselho Nacional de Trânsito.

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O art. 4º do Código Nacional de Trânsito — Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1968, com a redação dada pelo Decreto-lei nº 337, de 23 de fevereiro de 1967 — é acrescido da seguinte alínea:

"Art. 4º —

a) Um representante da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores — ANFAVEA".

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 27 de outubro de 1974; 156º da Independência e 51º da República.

FERNANDO GOMES
Armando Falcão

LEI Nº 5.131, DE 4 DE DEZEMBRO DE 1973

Modifica disposições da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1968 (Código Nacional de Trânsito).

O Presidente da República

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Os artigos 64, 65, 67, 70, 71, 72, 74, 77 e 79 da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1968, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 64. As categorias e classes de condutores de veículos, bem como as normas relativas à aprendizagem e à autorização para dirigir, serão determinadas pelo Conselho Nacional de Trânsito.

§ 1º O Conselho Nacional de Trânsito e os Conselhos Estaduais de Trânsito, no âmbito de sua competência, regulamentarão a autorização para condutores veículos de propriedade humana sobre trânsito nacional.

§ 2º A autorização de que trata o parágrafo anterior terá unicamente validade local.

"Art. 65. Ao candidato aprovado em exame de habilitação para conduzir veículos automotores, conferirá-se a Carteira Nacional de Habilitação que lhe dará direito a dirigir veículos da sua categoria, em todo território nacional, independentemente de prestação de novo exame, enquanto satisfizer as exigências legais e regulamentares.

Parágrafo único. Quando o condutor transferir seu domicílio, deverá registrar sua Carteira Nacional de Habilitação na repartição de trânsito do local do novo domicílio ou na mais próxima dela.

"Art. 67. A Carteira Nacional de Habilitação será expedida, em caráter permanente e em modelo único, na forma estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito.

"Art. 70. A habilitação para conduzir veículo automotor apurar-se-á através da publicação dos exames prescritos pelo Conselho Nacional de Trânsito.

ta, requerida pelo candidato que tenha completado dezoito anos de idade e a autoridade de trânsito de qualquer unidade da Federação, mediante a apresentação da prova de identidade e apresentação reconhecida pela legislação federal.

Parágrafo único. O reconhecimento de habilitação para conduzir, originário de outro país, estará subordinado às condições estabelecidas em acordos internacionais ratificados pelo Brasil e, na ausência destes, na forma estipulada pelo Conselho Nacional de Trânsito.

"Art. 71. Não poderá ser habilitado para a condução de veículos automotores quem não estiver judicialmente reabilitado, havendo sido condenado:

I — por crime de trânsito;

II — por crime tipificado na lei penal ou em qualquer crime cometido em conexão de embriaguez voluntária ou culposa, produzida pelo álcool ou substância de efeitos análogos.

§ 1º Os beneficiários com suspensão condicional ou sem livramento condicional, que não figurem nos casos dos incisos I e II deste artigo, poderão ser habilitados mediante autorização da Junta dos Exames Penais.

§ 2º E vedada a habilitação de categoria profissional ou liberada condicionada que tenha sido condenada por prática de crime contra os costumes ou o patrimônio.

"Art. 72. O Conselho Nacional de Trânsito estabelecerá os tipos, modelos, processos e modalidades e exames obrigatórios aos exames necessários à habilitação.

"Art. 74. Para habilitar-se a dirigir veículos de transportes coletivos e de cargas perigosas, o condutor deverá possuir, além de um ano de idade.

Parágrafo único. Para efeito deste artigo, o Conselho Nacional de Trânsito delimitará a classificação de periculosidade das cargas.

"Art. 75. O condutor condenado por acidente de trânsito que tenha sido condenado deverá ser submetido a novos exames para que possa voltar a dirigir, de acordo com as normas estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito.

§ 1º Em caso de acidente grave o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade de trânsito.

§ 2º No caso do parágrafo anterior, a autoridade de trânsito poderá expedir a Carteira Nacional de Habilitação de condutor até a realização dos exames.

Art. 76. O condutor que não observar as regras de exames prescritas pelo Conselho Nacional de Trânsito terá sua Carteira de Habilitação apreendida e suspensa, pela autoridade de trânsito, até que satisfizer as exigências legais.

Art. 77. A validade da Carteira Nacional de Habilitação expedida com base no artigo 65 da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1968, e demais disposições em contrário.

Art. 78. Revogam-se os artigos 73, 75, 76, e § 2º do artigo 65 e a alínea "a", § 1º, do artigo 66 da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1968, e demais disposições em contrário.

Art. 79. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Brasília, em 4 de dezembro de 1973; 158º da Independência e 51º da República.

JOAO FIGUEIREDO
Pádua Fortes

LEI Nº 7.031, DE 20 DE SETEMBRO DE 1962

Altera a origem da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966 - Código Nacional de Trânsito.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O artigo 8º da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, que instituiu o Código Nacional de Trânsito, passa a vigor com a seguinte redação:

“Art. 88. O condutores e passageiros de motocicletas, motocicletas e similares só poderão utilizar estes veículos usando capacete de segurança.

Penalidade: Grupo 4 e retenção do veículo, até que satisfaça a exigência.”

Art. 2º O Conselho Nacional de Trânsito estabelecerá as normas para o uso do capacete.

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

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 20 de setembro de 1962; 161ª da Independência e 94ª da República.

JOÃO FIGUEIREDO
Ibrahim Abi-Ackel
Cláudio Soares Severo

LEI Nº 7.032, DE 2 DE DEZEMBRO DE 1962

Modifica disposições da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966 - Código Nacional de Trânsito.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O § 2º do artigo 4º e o art. 60 da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, alterada pelo Decreto-Lei nº 237, de 29 de fevereiro de 1967, passam a vigor com a seguinte redação:

“Art. 4º

§ 1º

§ 2º Os representantes das entidades referidas nas alíneas h, i, j, l, m e n deste artigo serão escolhidos pelo Presidente da República, dentre os nomes indicados por elas, em lista triplice.

Art. 60. Os veículos serão identificados por placas contendo os mesmos caracteres do registro e da correspondente licença, lacradas em suas estruturas, com forma, dimensões e cores estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito.

§ 1º Somente os veículos de representação pessoal das autoridades mencionadas expressamente no Regulamento portarão placas com as cores verde e amarela da Bandeira Nacional.

§ 2º Os veículos das Forças Armadas, quando pintados com as suas cores privativas, terão em tinta branca, em ponto visível, o número e o símbolo do seu registro na organização militar competente.

§ 3º É facultada ao proprietário do veículo a utilização de placas de fabricação especial, desde que observadas as exigências estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito, permitindo a tolerância de 10% (dez por cento) a mais ou a menos na dimensão da mesma, em atendimento às características específicas do veículo.”

Art. 2º Acrescentam-se ao art. 7º da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, as seguintes alíneas:

“Art. 7º

h) um representante do órgão máximo da categoria dos trabalhadores em transporte rodoviário;

i) um representante do Touring Club do Brasil.”

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

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 2 de dezembro de 1962; 161ª da Independência e 94ª da República.

JOÃO FIGUEIREDO
Ibrahim Abi-Ackel

Art. 5º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 19 de novembro de 1965; 164ª da Independência e 97ª da República.

JOSE SARNEY
Aluizio Alves

LEI Nº 5.102, de 10 de dezembro de 1990.

Da nova redação ao art. 100 da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966 - Código Nacional de Trânsito.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - O art. 100 da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966 - Código Nacional de Trânsito, passa a vigor com a seguinte redação:

“Art. 100 -

§ 1º - Aos proprietários e condutores de veículos serão impostas, concomitantemente, as penalidades de que trata este Código, toda vez que houver responsabilidade solidária na infração dos preceitos que lhes couber observar, respondendo, cada um de par si, pela falta em comum que lhes for atribuída.

§ 2º - Em qualquer caso, a notificação de multa de trânsito não poderá deixar de consignar, com clareza, o dispositivo de lei infringido.”

Art. 2º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

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

Brasília, em 10 de dezembro de 1990; 169ª da Independência e 102ª da República.

F. Collor

DECRETO-LEI Nº 237 - de 29 de fevereiro de 1967

Modifica o Código Nacional de Trânsito.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 99, § 2º, do Ato Institucional nº 4, de 7 de dezembro de 1966, decreta:

Art. 1º Os artigos 3º, 4º e § 1º, 2º, 3º, 7º, caput, e § 1º, 14, 20, 23, § 1º, 26, 28, parágrafo único, 33, 34, 37, § 3º,

42, § 1º, 44, §§ 1º e 2º, 64, 73, 81, 102, § 1º, 112, 113, 114, 115 e 116 do Código Nacional de Trânsito (Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966), passam a vigor com a seguinte redação:

“Art. 3º - Compõem a Administração do Trânsito, como integrantes do Sistema Nacional de Trânsito:

a) o Conselho Nacional, órgão normativo e coordenador;

b) os Conselhos Estaduais e Territoriais de Trânsito e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal, órgãos normativos;

c) o Departamento Nacional de Trânsito, os Departamentos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal, os órgãos rodoviários federais, estaduais e municipais, e as Circunscrições Regionais de Trânsito, órgãos executivos.

Parágrafo único - Os Conselhos Territoriais de Trânsito e as Circunscrições Regionais de Trânsito são de criação facultativa.”

Art. 4º O Conselho Nacional de Trânsito, com sede no Distrito Federal, subordinado diretamente ao Ministro da Justiça e Negócios Interiores, é o órgão máximo normativo de coordenação da política e do sistema nacional de trânsito e compo-se-á dos seguintes membros, legitimamente capacitados em assuntos de trânsito:

a) um presidente, de nível universitário, de livre escolha do Presidente da República;

b) do Diretor-Geral do Departamento Nacional de Trânsito;

c) um representante do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;

d) um representante do Estado-Maior do Exército;

e) um representante do Departamento Federal de Segurança Pública;

f) um representante do Ministério da Educação e Cultura;

g) um representante do Ministério das Relações Exteriores;

h) um representante da Confederação Brasileira de Automóveis;

i) um representante da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários;

j) um representante do “Touring Club do Brasil”;

l) um representante do órgão máximo nacional de Transporte Rodoviário de Carga;

m) um representante do órgão máximo nacional de Transporte Rodoviário de Passageiros.

§ 1º - O mandato dos membros do Conselho Nacional de Trânsito será de dois anos, admitida a reeleição.

§ 2º - Os representantes das entidades referidas nas alíneas h, i, j, e

1.º, deste artigo, serão escolhidos pelo Presidente da República, dentre os nomes indicados por eles, em lista tripartite.

"Art. 8.º Compete ao Conselho Nacional de Trânsito, além do 4.º disposto em outros artigos deste Código:

I - Sugerir modificações à legislação sobre trânsito;

II - Zelar pela unidade do sistema nacional de trânsito, e pela observância da respectiva legislação;

III - Resolver sobre consultas dos Conselhos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal, e autoridades e particulares relativas à aplicação das leis de trânsito;

IV - Conhecer e julgar os recursos contra decisões dos Conselhos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal;

V - Elaborar normas-padrão e velas para sua execução;

VI - Coordenar as atividades dos Conselhos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal;

VII - Coordenar as atividades das atividades das repartições públicas e empresas de serviços públicos e particulares, em benefício da segurança do trânsito;

VIII - Estudar e propor medidas administrativas, técnicas e legislativas que se relacionem com a capacitação dos serviços de transporte, ins-

strução, seleção de condutores de veículos e segurança do trânsito em geral;

IX - Opinar sobre os assuntos pertinentes ao trânsito internacional e internacional;

X - Promover e coordenar campanhas educativas de trânsito;

XI - Fixar, mediante Resolução, os volumes e frequências máximas de sons ou ruídos, admitidos para buzinas, aparelhos de alarme e "buzina" de veículos;

XII - Editar normas e estabelecer exigências para instalação e funcionamento das escolas de aprendizagem;

XIII - Fixar normas e requisitos para a realização de provas de automobilismo;

XIV - Determinar o uso de aparelhos que diminuam ou impeçam a poluição do ar.

Art. 7.º Em cada Estado haverá um Conselho Estadual de Trânsito composto de 7 membros, tecnicamente capacitados em assuntos de trânsito, a saber:

a) um presidente, de nível universitário;

b) um representante do órgão rodoviário estadual;

c) um representante do órgão rodoviário dos municípios;

d) um representante do Departamento Estadual de Trânsito;

e) um representante do órgão máximo do transporte rodoviário de carga;

f) um representante do órgão máximo do transporte rodoviário de passageiros;

g) um oficial do Exército de preferência com curso do Estado Maior.

1.º - As nomeações dos membros dos Conselhos, nos Estados, Territórios e Distrito Federal far-se-ão pelos respectivos Chefes de Executivo, observado o seguinte: a) o disposto nos parágrafos do artigo 8.º deste Código.

Art. 14

1.º - O regulamento deste Código estabelecerá os limites máximos de dimensões e peso dos veículos, ficando facultado aos órgãos sob cuja jurisdição se encontram as vias públicas, reduzir estes limites em "três" das condições seguintes:

1.º - Quando o veículo poderá transitar com peso bruto superior ao fixado pelo fabricante e aprovado pelo Ministério da Indústria e Comércio.

Art. 20 O ingresso em território nacional de veículo automotor utilizado em outro país, de propriedade

de pessoa residente no exterior, bem como a saída para fins de turismo e reforma de veículo licenciado no Brasil, far-se-á mediante a apresentação do Certificado Internacional de Circulação, Cadastro de Proprietário, Alvará de Proprietário e Permissão Internacional para conduzir, assinado e em vigor, de despesa, em virtude da respectiva legislação.

Art. 23

1.º O Departamento Nacional de Trânsito expedirá as instruções necessárias para a aplicação do presente artigo.

Art. 25 Compete aos Departamentos de Trânsito expedir o "Certificado Internacional para Conduzir", o "Certificado Internacional para Autotransporte" e a "Carteira de Proprietário das Alfanútegias".

Parágrafo único. O Conselho Nacional de Trânsito poderá atribuir competência para a expedição destas documentações a entidades idôneas que comprovarem a sua competência de Trânsito ao Departamento Regional de Trânsito.

Art. 31

Parágrafo único. A disposição das cores dos sinais luminosos será uniforme, e obedecerá ao estabelecido no Regulamento deste Código.

Art. 32 Somente será admitida, nas vias públicas, a utilização de veículo aprovado pelo Regulamento deste Código.

Parágrafo único. A modificação ou complementação da sinalização de que trata este artigo será proposta pelo Departamento Nacional de Trânsito, ouvido o Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 35 O regulamento deste Código classificará os veículos quanto à sua tração, espécie e categoria.

Art. 37

1.º Os equipamentos obrigatórios dos veículos serão determinados pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 43

1.º Quando, no Município, não existir uma repartição de trânsito, a autoridade competente poderá autorizar, a título precário, que veículo de carga transporte passageiros, desde que satisfizesse as condições mínimas estabelecidas no Regulamento deste Código.

Art. 58 É criado, como órgão integrante do Departamento Nacional de Trânsito, o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENVA), com a finalidade de centralizar o controle dos veículos automotores e dos Certificados de Registro, no território nacional.

Art. 60

1.º - A placa traseira deve ser lacrada à estrutura do veículo e sobre ela será afixada uma plaqueta destacável com cada exercício.

2.º - Os veículos de propriedade da União, Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios não usarão a plaqueta de que trata este artigo.

Art. 61 O licenciamento do veículo em mais de um Município não acarretará a troca de placa, nem o uso de mais de uma, que fica proibido.

Parágrafo único. No caso de licenciamento por mudança de domicílio ou de residência, trocar-se-á a placa, destruindo-se a substituída, e a substituída será repartição que a tiver fornecido.

Art. 73 Será exigido exame técnico aos condutores de transporte coletivo e aos de carga e rigorosa.

1.º - Para efeito deste artigo, o Conselho Nacional de Trânsito definirá as normas dos exames e a classificação de periculosidade das cargas.

Art. 81 Os menores de dezoito anos de idade e maiores de quinze anos poderão dirigir ciclômetro e triciclo, inclusive os ciclômetro providos de motor auxiliar técnico de até cinquenta (50) centímetros cúbicos, de cilindrada e cuja velocidade não exceda a cinquenta (50) quilômetros por hora, desde que autorizado pelo pai ou responsável, e, na falta deste, pelo Juiz de Menores da Jurisdição.

Art. 103. O infrator terá o prazo de trinta (30) dias, para o pagamento da multa, que lhe for aplicada.

1.º - O valor da multa decorrente da infração verificada em rodovias, poderá ser pago no ato da situação.

Art. 112. As autuações por infração prevista neste Código serão julgadas pela autoridade competente, para aplicação de penalidade nele inscrita.

Art. 113. Das decisões que impuserem penalidade, por infração prevista neste Código, caberá recurso à Junta Administrativa de Recursos de Infrações, que funcionará junto a cada repartição de trânsito.

1.º - Cada junta será composta de três membros sendo:

a) um presidente indicado pelo Conselho de Trânsito do Estado ou Território ou do Distrito Federal;

b) um representante da repartição local de trânsito;

c) um representante dos proprietários de veículos indicado por entidade filiada ao Regulamento deste Código.

2.º As Juntas criadas para funcionar junto ao órgão rodoviário, federal terão presidente indicado pelo Conselho Nacional de Trânsito.

3.º - Quando o recurso for interposto, a União, os Estados, os Territórios e o Distrito Federal poderão criar mais de uma Junta.

Art. 114. Das decisões que impuserem a cassação ou a suspensão, por mais de seis (6) meses, da Carteira Nacional de Habilitação, o recurso será interposto para o Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 115. O recurso interposto a qualquer prazo, será recebido, no prazo de trinta (30) dias, contados da publicação da decisão, no órgão oficial, ou, em caso de interposição por qualquer modo, pelo infrator.

1.º - O recurso não terá efeito suspensivo, e somente será admitido, no caso de aplicação de multa, até a prova, no prazo de interposição de depósito do valor correspondente.

2.º - A autoridade recorrida reconhecerá o recurso ao órgão julgador dentro dos dez (10) dias úteis subsequentes à sua apresentação, sob o fato do despacho de encampação.

Art. 116. O recurso deverá ser julgado, dentro do prazo de trinta (30) dias.

Parágrafo único. Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, a autoridade competente para fazê-lo, de ofício, ou por solicitação do recorrente, poderá declarar-lhe efeito suspensivo.

Art. 117. O recurso não será julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.

Art. 118. O recurso não será julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.

Art. 119. O recurso não será julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.

Art. 120. O recurso não será julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.

Art. 121. O recurso não será julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.

Art. 122. O recurso não será julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.

Art. 123. O recurso não será julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.

Art. 124. O recurso não será julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.

Art. 125. O recurso não será julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.

Art. 126. O recurso não será julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.

Art. 127. O recurso não será julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.

Art. 128. O recurso não será julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.

Art. 129. O recurso não será julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.

Art. 130. O recurso não será julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.

Art. 131. O recurso não será julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.

Art. 132. O recurso não será julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.

Art. 133. O recurso não será julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.

Art. 134. O recurso não será julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.

Art. 135. O recurso não será julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.

Art. 136. O recurso não será julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.

os casos de imunidade e isenção previstos na legislação e nos atos internacionais em vigor.

Art. 44

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica aos ciclômetro, triciclo, inclusive ciclômetro, providos de motor auxiliar técnico de até cinquenta (50) centímetros cúbicos, de cilindrada e cuja velocidade máxima não exceda a cinquenta (50) quilômetros por hora, e aos aparelhos automotores de que trata o artigo anterior.

Art. 45

Art. 46

Art. 47

Art. 48

Art. 49

Art. 50

Art. 51

Art. 52

Art. 53

Art. 54

Art. 55

Art. 56

Art. 57

Art. 58

Art. 59

Art. 60

Art. 61

Art. 62

Art. 63

Art. 64

Art. 65

Art. 66

Art. 67

Art. 68

Art. 69

Art. 70

Art. 71

Art. 72

Art. 73

Art. 74

Art. 75

Art. 76

Art. 77

Art. 78

Art. 79

Art. 80

Art. 2º. É criado no quadro de Pessoal-Permanente do Ministério da Justiça e Negócios Interiores, um cargo, em comissão, de Diretor-Geral do Departamento Nacional de Trânsito, símbolo L-C.

Art. 10. O Ministro da Justiça e Negócios Interiores poderá determinar que passem a ter exercício no Departamento Nacional de Trânsito, funcionários lotados noutras regiões do Ministério bem como regularizar, para nele servirem, enquanto não organizado seu quadro de pessoal, funcionários de outros Ministérios ou de autarquia federal.

Parágrafo único. As requisições de que trata este artigo, não acarretarão aos funcionários a perda dos vencimentos, direitos e vantagens inerentes aos cargos de que foram titulares.

Art. 11. Fica prorrogado por sessenta (60) dias o prazo para regulamentação do Código Nacional de Trânsito e suas modificações introduzidas por este Decreto-Lei.

Art. 12. Este Decreto-Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 28 de fevereiro de 1967; 149º da Independência e 79º da República.

H. CASTELLO BRANCO
Carlos Medeiros Silva
Juares Feres

DECRETO-LEI Nº 584 — de 16 de Maio de 1968

Modifica e revoga disposições do Código Nacional de Trânsito.

O Presidente da República, no uso de atribuição que lhe confere o § 1º do artigo 2º do Ato Institucional nº 5, de 13 de dezembro de 1966, decreta:

Art. 1º. O artigo 10 e seu § 1º do Código Nacional de Trânsito (Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, modificada pelo Decreto-Lei nº 237, de 28 de fevereiro de 1967) passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 10. A habilitação para dirigir veículos apurará-se à através de exame requerido pelo candidato à autoridade de trânsito, instruído o requerimento com os seguintes documentos, além de outros que exija o Regulamento deste Código:

- a) carteira de identidade ou documento reconhecido por lei como prova de identidade;
- b) folha corrida ou atestado de bons antecedentes, passado pela repartição competente;

§ 1º Não se concederá inscrição a candidato que:

- i — não contar dezolito ou mais anos de idade;

ii — não souber ler e escrever."

Art. 2º Ficam revogadas a paragrafo único do artigo 14, o § 3º do artigo 66, os artigos 61 e 62 e paragrafo único do Código Nacional de Trânsito.

Art. 3º Este Decreto-Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 16 de maio de 1968; 149º da Independência e 81ª da República.

A. COSTA E SILVA
Luís Antônio da Gama e Silva

DECRETO-LEI Nº 512 — de 2 de Outubro de 1968

Modifica a redação do artigo 47 e a da alínea e, do inciso XXX do artigo 66 da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, que instituem o Código Nacional de Trânsito.

Os Ministros da Marinha e Guerra, do Exército e da Aeronáutica Militar, usando das atribuições que lhes confere o artigo 1º do Ato Institucional nº 12, de 31 de agosto de 1969

combinado com o § 1º do artigo 2º do Ato Institucional nº 5 de 13 de dezembro de 1966, decretam:

Art. 1º. O artigo 47 e a alínea e, inciso XXX, do artigo 66 da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, que instituiu o Código Nacional de Trânsito passam a ter a seguinte redação:

"Art. 47. É proibido o uso, nos veículos, de emblemas, escudos, ou distintivos com as cores da Bandeira Nacional, salvo para os de representação dos Presidentes da República, do Senado Federal, da Câmara dos Deputados, do Supremo Tribunal Federal, bem como de de representantes pessoais do Vice-Presidente da República, dos Ministros de Estado, do Chefe do Serviço Nacional de Informações e dos Chefes do Gabinete Civil e do Gabinete Militar da Presidência da República."

"Art. 66. É proibido a todo o condutor de veículos:

i — XXXX — Transitar com o veículo:

- a) produzindo fumaça, em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN."

Art. 2º Este Decreto-Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 2 de outubro de 1968; 149º da Independência e 81ª da República.

AUGUSTO HAMANN RAGHAMANN
GONÇALVES
AUGUSTO DE LIMA TAVARES
MARCOS DE SOUZA E MELLO
Luís Antônio da Gama e Silva

DECRETO-LEI Nº 2.448, DE 21 DE JULHO DE 1968

Altera a redação da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966 — Código Nacional de Trânsito.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, item II, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º. A Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966 (Código Nacional de Trânsito), passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 66.

XXXX —

Penalidade: Grupo 2 e remoção;

"Art. 94.

Parágrafo único. A cada infração corresponderá um determinado número de pontos que serão computados para fins de agravamento das penalidades subsequentes."

"Art. 107.

I — as infrações do Grupo 1 serão punidas com multas de valor entre 200% e 300% do salário mínimo de referência;

II — as infrações do Grupo 2 serão punidas com multas de valor entre 150% e 200% do salário mínimo de referência;

III — as infrações do Grupo 3 serão punidas com multas de valor entre 120% e 150% do salário mínimo de referência;

IV — as infrações do Grupo 4 serão punidas com multas de valor entre 100% e 120% do salário mínimo de referência.

§ 3º. Os valores das multas vencidas serão corrigidos monetariamente com base na variação das Obrigações do Tesouro Nacional."

"Art. 111. As infrações para as quais não haja penalidade específica serão punidas com multa igual a 50% do salário mínimo de referência."

Art. 2º. O repasse de verbas federais para órgãos de administração ou de operação de trânsito dependerá de prévia aprovação pelo Conselho Nacional de Trânsito do respectivo plano de aplicação.

Art. 3º. O Poder Executivo regulamentará este Decreto-Lei no prazo de sessenta dias.

Art. 4º. Este Decreto-Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 21 de julho de 1968; 149º da Independência e 100ª da República.

JOSE BARNEY
Paulo Bressard

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania)

PARECERES

PARECER Nº 146, DE 1994

Da Comissão de Assuntos Sociais sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 150, de 1993 (nº 1.052-B, de 1983, na origem), que "dispõe sobre fornecimento de leite pelos empregadores aos empregados".

Relator: Senador Garibaldi Alves Filho

De autoria do ilustre Deputado Victor Faccioni, o projeto em tela tem por finalidade obrigar as empresas jurídicas que participam dos Programas de Alimentação do Trabalhador de que trata a Lei nº 6.321, de 14 de abril de 1976, a fornecer, diariamente, aos empregados, um litro de leite, desde que percebam até cinco salários mínimos, ou que tenham mais de quatro filhos e percebam remuneração inferior a oito salários mínimos.

Ao justificar sua iniciativa, o autor da proposição alega:

"A distribuição de recursos é o grande desafio no qual se empenham os poderes constituídos da Nação, de modo a minorar as necessidades da população brasileira.

Os esforços imprimidos nesse sentido constituem parcela ínfima de atendimento aos necessitados, face da magnitude e extensão do problema que vem desafiando todos os programas de ação social.

Nossa sugestão representa um esforço no sentido de levar à mesa dos mais carentes o alimento básico, que certamente está ausente do cardápio das famílias menos aquinhoadas, e que constituem a maioria."

A proposição vem ao encontro do grande esforço nacional no sentido de melhorar a qualidade de vida da maioria da população brasileira. Toda e qualquer iniciativa nesse sentido deve merecer o nosso integral apoio, pois todos somos conhecedores das carências por que passa grande parcela dos brasileiros.

Todavia, não obstante nosso apoio, são necessários alguns reparos de ordem técnica.

Preliminarmente, faz-se necessária alteração no texto do artigo 1º, vez que este impõe às pessoas jurídicas participantes dos Programas de Alimentação do Trabalhador a obrigatoriedade de fornecimento diário de um litro de leite aos empregados que percebam até cinco salários mínimos, ou que tenham mais de quatro filhos e percebam remuneração inferior a oito salários mínimos.

Sobre essa questão, a Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados, já havia se manifestado contrariamente à compulsoriedade estabelecida, *verbis*:

"Primeiro, porque foge ao princípio dos incentivos fiscais: nestes, o poder público renuncia a uma parcela do tributo devido em troca de uma ação voluntária do contribuinte em prol de um objetivo social ou favorável à economia nacional. Segundo, porque transforma o fornecimento do leite em tributo, pago *in natura* e com receita vinculada, passível de ser abatida do valor do Imposto sobre a Renda devido pela empresa. Por último, porque pode motivar empresas que deles participam, a saírem do Programa de Alimentação do Trabalhador, tendo em vista a elevação das despesas."

Por entendermos ser relevante a explicitação acima, incorporamos ao nosso parecer o princípio de que o fornecimento de leite deva ser facultativo.

Em segundo lugar, julgamos desnecessário colocar em lei os dispositivos constantes nos artigos 3º e 4º do projeto, por se tratar de matéria atinente a uma regulamentação posterior.

Enfim, com o objetivo de reduzir a pletora de leis, bem como preservar a boa técnica legislativa, propomos, através de Substitutivo, a alteração da Lei nº 6.321, de 14 de abril de 1976, para inclusão da proposição ora analisada.

Ante o exposto, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 150, de 1993, nos termos da seguinte:

EMENDA Nº 1-CAS

(SUBSTITUTIVO)

Dá nova redação ao art. 3º da Lei nº 6.321, de 14 de abril de 1976, que "dispõe sobre a dedução, do lucro tributável, para fins de Imposto sobre a Renda das pessoas jurídicas, do dobro das despesas realizadas em programas de alimentação do trabalhador."

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 3º, da Lei nº 6.321, de 14 de abril de 1976, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º Nos Programas de Alimentação do Trabalhador, previamente aprovados pelo Ministério do Trabalho e em sua complementação prevista nos parágrafos deste artigo, a parcela paga *in natura* pela empresa não tem natureza salarial, não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço e nem se configura como rendimento tributável do trabalhador.

§ 1º Os Programas de Alimentação do Trabalhador poderão ser complementados com o fornecimento diário de 1 (um) litro de leite para cada trabalhador, admitido o consumo em família.

§ 2º Somente farão jus ao disposto no parágrafo anterior os trabalhadores que percebam até 5 (cinco) salários mínimos, ou que tenham mais de 4 (quatro) filhos e percebam remuneração inferior a 8 (oito) salários mínimos.

§ 3º A complementação de que trata este artigo não está sujeita a qualquer limitação para efeito de fruição do incentivo previsto nesta Lei."

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

Art. 3º Revogam-se as disposições contrárias.

Salas das Comissões, 12 de maio de 1994. – Jutahy Magalhães, Presidente – Garibaldi Alves Filho, Relator – César Dias – Lourival Baptista – Reginaldo Duarte – Ronaldo Aragão – Dirceu Carneiro – Affonso Camargo – Lucídio Portella – Roman Tito – Onofre Quinan – João França – Aureo Mello – João Rocha – Epitácio Cafeteira – Carlos Patrocínio.

PARECER Nº 147, DE 1994.

Da Comissão de Assuntos Sociais, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 203, de 1993, que "acrescenta Parágrafo 7º ao art. 543 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT".

Relator: Senador Magno Bacelar

De autoria do ilustre Deputado Carlos Cardinal, o projeto em tela tem por objetivo, ao acrescentar Parágrafo 7º ao art. 543 da Consolidação das Leis do Trabalho, instituir prioridade na justiça do trabalho para julgamento de casos de dispensa de empregado em exercício de cargo de dirigente sindical ou de representação na CIPA, sem a devida instauração de inquérito para a apuração de falta grave.

Ao justificar sua iniciativa, o nobre parlamentar alega:

"O objetivo central desta proposição é proporcionar aos dirigentes sindicais e representantes dos empregados nas CIPA, que gozam da denominada estabilidade provisória, e que sejam despedidos sem justa causa, solução rápida às reclamações trabalhistas que apresentarem a respeito."

A proposição sob exame pretende corrigir um lapsus legis, pois a lei não é explícita no que tange à dispensa, sem a devida instauração de inquérito, daqueles empregados abrangidos pela estabilidade provisória.

Ao abordar a questão, o Professor Amauri Mascaro Nascimento alerta:

"Outra questão que resulta da estabilidade especial é a forma da efetivação da dispensa. Não há uniformidade em nosso direito e melhor seria uma lei que a estabelecesse. É que conforme o tipo de estabilidade, exige-se prévio inquérito judicial para apurar falta grave ou essa formalidade é dispensável.

Com efeito, quanto ao dirigente sindical, a CLT (art. 543, Parágrafo 3º) dispõe que a falta será devidamente apurada de acordo com os termos na lei previstos, o que leva à figura do inquérito judicial prevista no art. 853 do diploma consolidado. Aliás, é essa a orientação preconizada pelo Supremo Tribunal Federal através da Súmula nº 197 que faz referência exatamente à necessidade do cumprimento desta formalidade. Todavia, nas demais hipóteses de estabilidade especiais fixadas por lei ou convenção coletiva, não há previsão igual, a menos que o acordo coletivo a faça, o que não é usual. Desse modo, nestas estabilidades a dispensa é *ad nutum*, direta, sem inquérito judicial *in iniciação ao Direito do Trabalho*, São Paulo 1992, pp. 186-187."

in - Comentários à Constituição Brasileira, ed. Saraiva, São Paulo, 2º Vol. pag. 567/571.

Como se vê, faz-se mister que o legislador preencha esta lacuna da legislação trabalhista. Ainda que perseguindo caminho diferente daquele apontado pelo eminente Professor Amauri Mascaro Nascimento, o projeto do nobre Deputado Carlos Cardinal sana de maneira satisfatória o silêncio da lei.

Entendemos que o tratamento privilegiado preconizado por esta proporção é plenamente justo, pois, como se sabe, a morosidade na decisão dos processos trazem sérios prejuízos aos empregados em questão, quer na situação de desemprego ou de novo emprego desvantajoso.

Por outro lado, ao instituir a prioridade na justiça do trabalho para julgamento de casos de dispensa desses empregados dá-se mais um passo em direção à consolidação da estabilidade provisória de dirigentes sindicais e de titulares da representação dos empregados na CIPA.

Assim sendo, somos favoráveis à aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 203, de 1993.

Sala das Comissões, 12 de maio de 1994. - **Jutahy Magalhães**, Presidente - **Magno Bacelar**, Relator - **Reginaldo Duarte** - **César Dias** - **Ronaldo Aragão** - **Carlos Patrocínio** - **Dirceu Carneiro** - **Ronan Tito** - **João Rocha** - **Aureo Mello** - **João França** - **Onofre Quinan** - **Lucídio Portella** - **Afonso Camargo** - **Garibaldi Alves Filho**.

PARECER Nº 148, DE 1994

Da Comissão de Assuntos Sociais sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 205, de 1993, (nº 5.702-C, de 1990, na origem) que "torna obrigatória a inclu-

são, nas bulas dos medicamentos, de advertências e recomendações sobre seu uso por pessoas de mais de 65 anos".

Relator: Senador **Lucídio Portella**

De autoria do ilustre Deputado José Elias Murad, o projeto em epígrafe tem por objetivo tornar obrigatória a inclusão, na bula dos medicamentos comercializados ou dispensados no Brasil, de advertências e recomendações sobre o seu uso adequado por pessoas de mais de 65 anos de idade. Em sua justificação, o autor refere-se à participação crescente do segmento de idosos no conjunto da população brasileira e mundial, graças ao aumento da vida média das pessoas, em decorrência dos avanços técnico-científicos da Medicina. Por outro lado, a indústria farmacêutica tem lançado no mercado uma grande quantidade de produtos, muitos dos quais destinados a agravos que acometem prioritariamente pessoas da chamada terceira idade. Biologicamente, as pessoas idosas em geral podem apresentar maior sensibilidade aos efeitos colaterais dos medicamentos, bem como variações da capacidade de absorção, metabolização e eliminação, quando comparados com pessoas jovens. O autor cita que outros países, entre eles a Inglaterra, já incluem referências nas bulas dos medicamentos aos cuidados necessários quando administrados a pessoas idosas, particularmente, de eventuais interações com outros medicamentos.

Foi apensado ao projeto em análise o Projeto de Lei nº 466, de 1991, de autoria do nobre Deputado Carlos Cardinal que altera o art. 57 da Lei nº 6.360, de 1976, que dispõe sobre a vigilância sanitária e da outras providências. O projeto do Deputado Carlos Cardinal objetiva estender para o rótulo dos remédios as informações contidas nas bulas dos medicamentos.

As proposições acima citadas foram, na Câmara dos Deputados, distribuídas para a Comissão de Seguridade Social e Família e Comissão de Constituição e Justiça e de Redação. Na Comissão de Seguridade Social e Família, os projetos foram analisados quanto ao mérito, tendo como relator o ilustre Deputado Sérgio Arouca. Este optou pela elaboração de um substitutivo, o qual foi aprovado naquela Comissão e também, posteriormente, na Comissão de Constituição e Justiça e de Redação por unanimidade.

No Senado, o projeto foi distribuído à Comissão de Assuntos Sociais onde não recebeu emendas.

O direito à informação precisa e completa sobre uso, efeitos e cuidados especiais dos medicamentos deve ser sempre valorizado. O projeto aprovado na Câmara e aqui analisado busca garantir este direito a um contingente crescente da população brasileira constituído pelas pessoas idosas, justamente aquelas que por imposição biológica, em geral, precisa consumir vários medicamentos simultaneamente. Em que pese a importância da prescrição médica e a restrição legal de venda de medicamentos sem aquela prescrição, a prática mostra um grande consumo de remédios sem receita médica. Assim, o alcance social deste projeto é muito grande, na medida em que garante informações e advertências sobre o uso de medicamentos por pessoas idosas, em geral mais vulneráveis aos efeitos colaterais dos remédios. Considerando a sua relevância social e a prevenção de problemas de saúde que se poderá obter com a sua aprovação, o parecer do relator é pela sua aprovação.

Sala das Comissões, 12 de maio de 1994. - **Jutahy Magalhães**, Presidente - **Lucídio Portella**, Relator - **Reginaldo Duarte** - **César Dias** - **Ronaldo Aragão** - **Carlos Patrocínio** - **Dirceu Carneiro** - **Ronan Tito** - **Onofre Quinan** - **João França** - **Aureo Mello** - **João Rocha** - **Magno Bacelar** - **Lourival Baptista** - **Afonso Camargo**.

PARECER Nº 149, DE 1994

Da Comissão de Assuntos Sociais sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 207, de 1993 (1.830-D, de

1991, na origem) que "dispõe sobre a importação de produtos de origem animal e vegetal destinados ao consumo".

Relator: Senador Dirceu Carneiro

Procedendo à análise do Projeto de Lei da Câmara nº 207, de 1993 (1830-D, de 1991 na origem), de autoria do Deputado Odélmo Leão, que cuida da importação de produtos de origem animal e vegetal destinados ao consumo, verificamos tratar-se de uma iniciativa da maior pertinência, relevância e oportunidade, especialmente considerando-se as peculiaridades higiênicas, toxicológicas, tecnológicas, epidemiológicas e econômicas do mundo atual. A salvaguarda da população brasileira através da imposição de normas suficientemente rígidas no que concerne à utilização de produtos de origem animal ou vegetal é aspecto da maior importância, inclusive para a segurança nacional. É relevante ressaltar o princípio absoluto dos parâmetros internacionais de qualidade e segurança de alimentos adotados pelo Brasil, bem como o princípio relativo da reciprocidade de adoção de padrões de aceitabilidade, a partir de certo patamar mínimo.

Adicionalmente, vale assinalar a relevância do assunto tratado no projeto, em face do incipiente Mercosul, podendo a proposição, em verdade, servir de modelo básico para as legislações similares de outros países.

As medidas previstas no projeto parecem-nos exatamente as necessárias e suficientes para o apropriado balizamento do setor tão crucial para a vida humana e para as relações comerciais. No entanto, julgamos indispensável a regulamentação da matéria pelo Poder Executivo, detalhando os aspectos abordados na proposição.

Pelo exposto, somos favoráveis à aprovação do Projeto de Lei nº 207/93, com a seguinte

EMENDA Nº 1-CAS

Acrescente-se ao projeto o seguinte art. 4º, renumerando-se o atual e os subsequentes:

"Art. 4º Esta lei será regulamentada pelo Poder Executivo no prazo de 90 (noventa) dias contados de sua publicação."

Sala das Comissões, 12 de maio de 1994 – **Jutahy Magalhães**, Presidente – **Dirceu Carneiro**, Relator – **Lourival Baptista** – **Dario Pereira** – **Cid Sabóia de Carvalho** – **Ronaldo Aragão** – **Jonas Pinheiro** – **João Calmon** – **Afonso Camargo** – **Carlos Patrocínio** – **Iram Saraiva** – **Reginaldo Duarte** – **Lucídio Portella** – **Ronan Tito** – **Aureo Mello**.

PARECER Nº 150, DE 1994

Da Comissão de Assuntos Sociais, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 184, de 1993, que "dispõe sobre a concessão de desconto nos valores dos ingressos em espetáculos culturais e artísticos para pessoas idosas ou portadoras de deficiência física".

Relator: Senador Jutahy Magalhães

I – Relatório

O projeto de lei em análise, originário da Câmara dos Deputados, visa assegurar aos maiores de 65 anos e aos deficientes físicos acesso a atividades de lazer, de caráter cultural, através da redução de 50% (cinquenta por cento) no preço dos ingressos.

Ao tramitar nas Comissões de Seguridade Social e Família, e de Constituição e Justiça e de Redação, daquela Casa, teve, na primeira Comissão, aprovação unânime e, na segunda, aprovação através de substitutivo. É este texto final que nos cabe analisar.

Trata-se de projeto constituído por dois artigos. O primeiro define a clientela beneficiada pela redução e os tipos de espetácu-

los em que ocorre o desconto, estabelecendo que este será concedido desde que a promoção seja de entidade vinculada à União ou por esta subsidiada.

O artigo 2º estabelece que, nos termos da legislação estadual ou municipal, a concessão de licença para a promoção dos espetáculos referidos no artigo 1º fica condicionada à previsão de meios de incentivo à participação da mencionada clientela, mediante abatimento no preço dos ingressos e facilitação de acesso.

Ao justificar a apresentação do projeto, o autor, Deputado Jackson Pereira, menciona os artigos 24, incisos XIV e XIX, e 230, § 2º, da Constituição Federal.

II – Voto

O projeto em tela – conforme esclarece o parecer da Comissão de Constituição e Justiça e de Redação da Câmara dos Deputados – insere-se perfeitamente não só nos dispositivos constitucionais mencionados, mas, igualmente, na competência concorrente da União e dos Estados, matéria a que se refere o artigo 24 da Carta Magna.

Poder-se-á, também, mencionar o artigo 215, caput, e artigo 216, § 3º, que garantem aos idosos "o pleno exercício dos direitos culturais" e os "incentivos para a produção e o conhecimento de bens e valores culturais".

No entanto, não podemos deixar de observar que a ementa do projeto refere-se a "pessoas idosas", enquanto o artigo 1º restringe o benefício aos idosos "aposentados". Os pareceres anteriores a este não se detiveram nesta questão, mas seria oportuno questionar o porquê de tal delimitação.

Mencionado foi, pelo autor do projeto, o dispositivo constitucional que garante gratuidade de transporte coletivo aos maiores de 65 anos (art. 230, § 2º). Legislações estaduais, preexistentes à Lei Maior, já garantiam aos idosos este benefício, assim como empresas aérea também concedem descontos aos assim considerados.

Não se desconhecem outras vantagens e benefícios que têm sido ofertados aos idosos e, em nenhum deles, nos parece, foi criada a limitação de considerar apenas os idosos aposentados.

As estatísticas apontam para uma mudança evidente no quadro demográfico brasileiro, onde o percentual de idosos é sempre crescente. As previsões são de que esta tendência manter-se-á nas próximas décadas, em face do aumento da esperança de vida.

Ora, se esta é a realidade brasileira atual, não mais a de um "país jovem", mas com uma pirâmide demográfica diversa, é necessário questionar a exclusão de parte da população idosa que não necessariamente se inclui na categoria "aposentado".

Essa seria a realidade, sobretudo de parte da população rural e da população feminina que, por pertencer a outra geração e por ter vivido realidade cotidiana diversa da atual, não ingressou no mercado de trabalho formal, não fazendo jus, portanto, ao benefício da aposentadoria.

Não estaremos, ao manter a qualificação "aposentado", criando uma nova e dupla forma de discriminação contra as mulheres não trabalhadoras?

Mister é recordar a vigência da Lei nº 8.842/94, Estatuto do Idoso, cuja proposta teve origem nesta Casa e da qual tive a honra de ser o autor, que "regula os direitos especiais assegurados às pessoas idosas", assim considerando os maiores de sessenta anos.

Entre os Princípios Gerais do referido Estatuto inclui-se o art. 5º, III, que determina que "o idoso não deve sofrer discriminação de qualquer natureza".

Igualmente, no artigo 10, VII, **a, b, c, d, e**, temos a determinação de incentivar as iniciativas de cultura, esporte e lazer em favor dos idosos, entre as quais está a de "propiciar ao idoso o acesso aos locais e eventos culturais, mediante preços reduzidos, em âmbito nacional".

É pertinente recordar a experiência da França que, desde os anos 70, criou a "Carte Vermeil" para os idosos, o que lhes permite acesso gratuito aos transportes públicos e descontos em cinemas, teatros, museus, etc. Tal iniciativa beneficiou os empresários do setor, que constataram um significativo aumento da frequência aos espetáculos culturais, ampliando suas receitas.

Por outro lado, julgamos pertinente que a expressão "portadores de deficiência física" seja substituída por "pessoa portadora de deficiência", conforme consagrado pela Constituição Federal, de vez que caracteriza, também, uma delimitação desnecessária. Alguns portadores de outros tipos de deficiência também têm condições de usufruir dos bens culturais de que trata esta lei e toda a legislação pertinente.

Com base no exposto, somos pela aprovação do projeto, através das modificações seguintes:

EMENDA Nº 1 – CAS

Dê-se ao artigo 1º do Projeto de Lei da Câmara nº 184/93 a seguinte redação:

"Art. 1º Os maiores de sessenta e cinco anos e as pessoas portadoras de deficiência terão desconto de 50% (cinquenta por cento) nos valores dos ingressos em espetáculos culturais e artísticos, inclusive cinemas, teatros e museus, promovidos ou de qualquer forma subsidiados pela União ou entidades a ela vinculadas."

EMENDA Nº 2 – CAS

Dê-se ao artigo 2º do Projeto de Lei da Câmara nº 184/93 a seguinte redação:

"Art. 2º A concessão de licença para promoção de espetáculos artísticos e culturais é condicionada, nos termos da legislação local, à previsão de meios de estímulo à participação dos maiores de sessenta e cinco anos e de portadores de deficiência, mediante desconto no valor dos ingressos e facilitação de acesso."

Sala das Comissões, 17 de maio de 1994. – Lourival Baptista, Presidente – Jutahy Magalhães, Relator – Dirceu Carneiro – João Rocha – Antônio Mariz – Ronan Tito – Coutinho Jorge – Marluce Pinto – Lavoisier Maia – Ney Maranhão – Meira Filho – Carlos Patrocínio – Epitácio Cafeteira – Cid Sabóia de Carvalho – Moisés Abrão – Divaldo Suruagy.

PARECER Nº 151, DE 1994

Da Comissão de Assuntos Sociais sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 226, de 1993 (nº 1.104-C, de 1991, na origem), que "dá nova redação ao inciso II do art. 131 da Consolidação das Leis do Trabalho".

Relatora: Senadora Marluce Pinto

De autoria dos ilustres Deputados Eduardo Jorge e Sandra Starling, o projeto em apreço tem por finalidade, ao modificar o inciso II do art. 131 da CLT, retirar a expressão "aborto criminoso" e, em seu lugar, fazer constar apenas o termo "aborto".

No entender dos dois parlamentares, "o presente projeto de lei objetiva eliminar mais uma injustiça que se comete com a mulher trabalhadora.

Não se pode pretender punir duplamente a mulher que se submete ao aborto. O sofrimento físico, social e psicológico por que passa a mulher nesse momento de sua vida independe da existência ou não de autorização para se proceder ao aborto.

Objetivamente, a mulher necessita, tanto nesse caso, quanto na maternidade, do tempo necessário para se recuperar de seus traumas para voltar à atividade produtiva".

Com efeito, o art. 131 da CLT, ao estabelecer os casos em que a ausência do empregado não deverá ser considerada falta ao serviço, pune a empregada que, porventura, tenha praticado aborto criminoso.

É evidente que a proposição sob análise não pretende, de forma alguma, retirar a gravidade que pesa sobre o aborto criminoso.

Sua preocupação se atém tão-somente à discriminação que a legislação trabalhista contém em relação às mulheres que tenham praticado aborto de forma ilegal. O projeto, pois, deseja apenas dar um tratamento digno à mulher que sofreu um aborto, independentemente do fato de ela ter cometido um crime ou não. Em outras palavras, a preocupação é com a saúde da mulher e não com a descriminalização do aborto em si.

Com efeito, seria desumano dispensar um tratamento diferenciado e não levar em conta a saúde daquela mulher. Se assim não fosse, também não seriam justificadas as faltas daqueles que sofreram acidentes por imprudência, por ingestão de bebidas alcoólicas, drogas, etc...

Ademais, como ficou explicitado no voto do relator na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público da Câmara dos Deputados, é sempre bom lembrar que o aborto criminoso é de difícil caracterização, até porque apenas aqueles que provocam infecção ou hemorragia demandam os serviços de saúde e, conseqüentemente, poderiam então ser diagnosticados como tal. Entretanto, mesmo assim seria difícil a caracterização do aborto criminoso, vez que tanto a infecção quanto a hemorragia não são características exclusivas do aborto cometido na ilegalidade. Desse modo, poder-se-ia punir injustamente a empregada.

Pelo exposto, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 226, de 1993.

Sala das Comissões, 17 de maio de 1994. – Jutahy Magalhães, Presidente – Marluce Pinto, Relatora.

PARECER Nº 152, DE 1994

Da Comissão de Educação sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 238, 1993, que "dá a denominação de Rodovia Presidente João Goulart à Rodovia BR-472".

Relator: Senador Mansueto de Lavoura

I – Relatório

Submete-se à deliberação desta Comissão de Educação o projeto de lei em epígrafe, oriundo da Câmara dos Deputados. Naquela Casa, a Proposição mereceu pareceres favoráveis das Comissões de Viação e Transportes, Desenvolvimento Urbano e Interior e de Constituição e Justiça e de Redação.

O Projeto é justificado como merecida homenagem póstuma ao Presidente João Goulart, cujo nome se inclui entre os gaúchos de grande expressão nacional, ao lado de Bento Gonçalves, Pinheiro Machado, Osvaldo Aranha e Getúlio Vargas.

Fundada na destacada carreira política de João Goulart, que, tendo sido Deputado Estadual, Secretário da Justiça do Rio Grande do Sul, Deputado Federal, Ministro do Trabalho do último governo Vargas, Vice-Presidente da República e Chefe do Poder Executivo, granjeou elevado respaldo popular, a homenagem proposta pretende restabelecer o reconhecimento devido ao "jovem estadista" e "patriota autêntico".

II – Voto do Relator

Partindo de São Borja, terra natal do homenageado, e tendo por principal destino Uruguaiana, maior cidade da fronteira oeste

do Rio Grande do Sul, a rodovia BR-472 teve sua construção iniciada no Governo João Goulart.

A inegável importância da carreira política de Jango – como era mais amplamente conhecido – é credencial mais que suficiente para justificar a singela homenagem que a Proposição pretende prestar. A profícua vida pública do Presidente Goulart, abortada pelo Golpe Militar de abril de 1964, merece o reconhecimento nacional até pela prevalência – também nesse grave episódio – de seu espírito conciliador que, recusando os instigantes apelos da resistência pelas armas, evitou o derramamento de sangue dos brasileiros.

O mérito maior do projeto sob exame está, assim, na justiça que pretende fazer àquele que, exilando-se em nome da paz, haveria de morrer sem tomar a pisar a terra que amou e dignificou. Estamos certos, portanto, de que a medida preconizada encontrará largo abrigo e plena aprovação entre a população servida pela rodovia BR-472.

Estando os pressupostos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa igualmente atendidos, manifestamo-nos conclusivamente pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 238, de 1993.

Sala das Comissões, 27 de abril de 1994. – **Lourival Baptista, Presidente** – **Mansueto de Lavoura, Relator**.

PARECER Nº 153, DE 1994

Da Comissão de Assuntos Sociais sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 242, de 1993, que "dispõe sobre o exercício da profissão de Detetive e dá outras providências".

Relator: Senador Odacir Soares

I – Relatório

O Projeto de Lei sub examine, de autoria do nobre Deputado Fernando Diniz, pretende regulamentar a profissão de Detetive.

Em sua justificação, o ilustre parlamentar ressalta ser imperiosa a regulamentação do exercício desta atividade, visando a coibir a atuação de pessoas sem a necessária habilitação e profissionalismo.

A matéria foi submetida à apreciação preliminar da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público e, posteriormente, à Comissão de Constituição e Justiça e de Redação da Câmara dos Deputados, nas quais recebeu parecer favorável, respectivamente, quanto ao mérito e quanto à constitucionalidade, juridicidade e redação.

Nos exatos termos do artigo 134 do *Regimento Comum*, cabe agora ao Senado Federal como Casa Revisora, através desta Comissão, apreciar o projeto enfocado.

II – Voto do Relator

O presente projeto insere-se na competência prevista no artigo 100, inciso I, do Regimento Interno desta Casa. Neste cenário, a conveniência e oportunidade do pleito restam cristalinas a partir do momento em que se verifica pretender a matéria regulamentar a atividade de Detetive Profissional, cujas fileiras, diga-se, por oportuno, são abrigos frequentes de pessoas inescrupulosas, sem qualquer compromisso com esta prestígio profissão.

É indiscutível que, a partir da regulamentação da profissão, estar-se-á criando condições para o aperfeiçoamento dos detetives profissionais e valorização de seus serviços especializados.

Isto posto, opinamos pela aprovação do projeto tendo em vista sua oportunidade e conveniência.

Sala das Comissões, 17 de maio de 1994. – **Jutahy Magalhães, Presidente** – **Odacir Soares, Relator**.

PARECER Nº 154, DE 1994

Da Comissão de Assuntos Sociais sobre o PLC nº 182, de 1993, que "estabelece normas gerais sobre a emissão de sons e ruídos prejudiciais à saúde, à segurança e ao sossego públicos"

Relator: Senador Antônio Mariz

I – Relatório

É submetido à análise desta Casa o Projeto de Lei da Câmara nº 182, de 1993 (nº 180-C, de 1991, na Casa de origem), que "estabelece normas gerais sobre a emissão de sons e ruídos prejudiciais à saúde, à segurança e ao sossego públicos", de autoria do eminente Deputado COSTA FERREIRA.

Em sua tramitação, na Câmara dos Deputados, foi-lhe apensado o PL nº 2.809, de 1992, de autoria do ilustre Deputado ELIEL RODRIGUES.

Trata-se de proposição que visa a disciplinar a proliferação de sons e ruídos prejudiciais à boa ordem social, à saúde dos cidadãos e à conservação do meio ambiente. Contém, ainda, disposições sobre a comunicação de penas aos infratores do sossego público.

Na Câmara dos Deputados, o projeto foi apreciado pelas Comissões de Seguridade Social e Família e de Constituição e Justiça e de Redação, onde obteve pareceres favoráveis, na forma de substitutivo desta última.

No plenário daquela Casa, a proposição foi aprovada, e encaminhada à revisão desta Câmara Alta.

No Senado Federal, o Projeto foi distribuído a esta Comissão de Assuntos Sociais, não tendo recebido emendas.

É o relatório.

II – Voto do Relator

Registramos, inicialmente, a pertinência da preocupação do eminente autor da proposição, com a salubridade dos ambientes urbanos, elemento fundamental para a garantia da qualidade de vida da população.

A matéria – combate à poluição – é de competência concorrente da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal (CF, art. 23, VI), cabendo à União estabelecer as respectivas regras gerais (CF, art. 24, VI e § 1º).

Tais normas gerais, entretanto, já foram estabelecidas pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, recepcionada pela atual Carta Magna, que "dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências".

A proposta em tela busca regulamentar um aspecto específico do controle da poluição – a sonora em áreas urbanas. No entanto, entendemos que o art. 1º do projeto em comento configura-se, tão-somente, como uma norma de caráter programático, já contida, em suas linhas gerais, na citada Lei nº 6.938, de 1981, sendo desnecessária sua repetição. A matéria tratada no seu parágrafo único, por sua vez, já está prevista no art. 6º da mesma Lei nº 6.938, de 1981.

O caput do art. 2º é, em nosso entendimento, inconstitucional, na medida em que determina ações a serem executadas pelos demais entes da Federação, extrapolando os limites inscritos na competência da lei ordinária. O seu § 1º é invasão, clara, da competência municipal, ex vi do art. 30, I, da Carta Magna. O § 2º é desnecessário, por já constar das leis específicas que tratam de trânsito, de segurança e higiene do trabalho e de metrologia legal.

Quanto ao art. 3º, que tipifica, como contravenção, o desrespeito às normas de que trata a proposição, é matéria já discipli-

nada pelo art. 42 da Lei das Contravenções Penais, o Decreto-lei nº 3.688, de 3 de outubro de 1941, não sendo de boa técnica tratá-la em lei extravagante.

Assim, julgamos que a proposição em tela desatende os pressupostos de constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa, razão pela qual opinamos pela sua rejeição.

Sala das Comissões, 17 de maio de 1994. – **Jutahy Magalhães**, Presidente – **Antonio Mariz**, Relator.

PARECER Nº 155, DE 1994

Da Comissão de Assuntos Sociais sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 49, de 1994 (nº 1.744-C, de 1991, na Câmara dos Deputados), que "altera o art. 482 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT".

Relator: Senador Ney Maranhão

O projeto sob exame, de autoria do ilustre Deputado Tuga Angerami, tem por finalidade, ao suprimir a letra f do art. 482 da Consolidação das Leis do Trabalho, não considerar mais a embriaguez como motivo de "justa causa" para a dispensa do emprego.

O autor, em sua justificativa, alega:

"É por demais sabido, à vista das recentes pesquisas médicas e sociais, e das preocupações demonstradas por uma grande maioria de entidades beneficentes e classistas, que o alcoolismo trata-se de uma doença. Assim, não deve ser considerado como motivo ensejador de dispensa do trabalho por justa causa. O trabalhador já penalizado com a doença do alcoolismo, se dispensado do trabalho, e ainda por justa causa, somente terá sua situação agravada."

Não há dúvida que o alcoolismo passou a ser considerado pela medicina como uma doença e como tal deve ser tratado. Nesse sentido, inúmeras são as empresas que vêm desenvolvendo programas de reabilitação de empregados acometidos por esse mal. Essa nova postura diante dessa doença tem acarretado resultados significativos do ponto de vista da recuperação e reintegração do trabalhador ao seu emprego.

Ressalte-se, contudo, que essa nova atitude tomada pelo empregador diante do alcoolismo requer a implantação de programas realistas de reabilitação do dependente do álcool. Nesse sentido, convém notar que a permanência de alcoólatras no emprego está condicionada ao seu esforço de recuperação. Tal postura, entretanto, não deve ser confundida com a aceitação pura e simples da embriaguez e desconsiderá-la como motivo de justa causa de demissão.

Faz-se mister, a título de esclarecimento, compreendermos o real significado e entendimento da letra f do art. 482. Amauri Mascaro Nascimento assim define:

"A embriaguez, resultante do álcool e de tóxicos, é justa causa para o despedimento do empregado. De duas formas pode configurar-se essa justa causa. Pela embriaguez, habitual fora do serviço e na vida privada do empregado, mas desde que transpareçam no ambiente do trabalho os efeitos dessa situação de embriaguez, e pela embriaguez no serviço, instantânea e que se consuma num só ato (grifo nosso), mediante a simples apresentação do trabalhador no local de trabalho em estado de embriaguez ou desde que se ponha em tal estado durante o serviço." (Iniciação ao Direito do Trabalho, São Paulo, 1992, 18ª ed. pp. 197-198).

Pela explicitação acima deduz-se que a lei não está sendo cruel com o alcoólatra. Por outro lado, uma condescendência irres-

ponsável para com a embriaguez pode acarretar risco de vida para outras pessoas e para o próprio indivíduo em estado de embriaguez. A embriaguez não pode estar presente naquele que dirige um ônibus, táxi, caminhão... ou naquele que trabalha na montagem de um automóvel, de uma máquina, ou naquele, enfim, que manipula alimentos, remédios etc.

Não resta dúvida que o problema do alcoolismo entre os trabalhadores não pode ser ignorado e medidas concretas nesse sentido devem ser tomadas. Contudo, não podemos aceitar que a embriaguez não venha a ser mais motivo de dispensa por justa causa até porque estaríamos beneficiando aqueles que não são alcoólatras e que, por irresponsabilidade, bebem bebida alcoólica antes ou durante o serviço.

Pelo exposto, opinamos pela rejeição do Projeto de Lei da Câmara nº 49, de 1994.

Sala das Comissões, 17 de maio de 1994. – **Jutahy Magalhães**, Presidente – **Ney Maranhão**, Relator.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) – O Expediente lido vai à publicação.

Nos termos do art. 374 do Regimento Interno, a Presidência, ouvidas as Lideranças, designa a seguinte Comissão Especial, que estudará o Projeto de Lei da Câmara nº 73/94, constante do Expediente, obedecendo o calendário previsto nos incisos III a VI do referido artigo:

SENADORES

Titulares	Suplentes
	PMDB
Cid Sabóia de Carvalho	Mansueto de Lavor
Amir Lando	Márcio Lacerda
José Fogaça	
Gilberto Miranda	
	PFL
Alexandre Costa	Carlos Patrocínio
Hugo Napoleão	
	PSDB
Maurício Corrêa	Reginaldo Duarte
	PPR
Epitácio Cafeteira	Moisés Abrão
	PDT
Magno Bacelar	Nelson Wedekin
	PTB
Marluce Pinto	
	PP
Meira Filho	
	PRN
Aureo Mello	

A Comissão ora designada reunir-se-á no prazo de 24 horas para eleição do Presidente e do Vice-Presidente, e designação do relator-geral e tantos relatores-parciais quantos forem necessários.

De acordo com o disposto nos incisos II e III do art. 374 do Regimento Interno, a matéria receberá emendas, perante a Comissão, pelo prazo de 20 dias a contar de sua publicação no **Diário do Congresso Nacional**, sendo a ela anexadas as proposições porventura em curso ou sobreestadas e que envolvam matéria correlata.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) – Sobre a mesa, requerimentos que serão lidos pelo Sr. 1º Secretário
São lidos os seguintes

REQUERIMENTO Nº 326, DE 1994

Requeiro, nos termos do art. 13, § 1º, do Regimento Interno, que sejam considerados como licença autorizada os dias 2, 6, 9, 13 e 16 do corrente mês, período em que estive ausente dos trabalhos desta Casa.

Sala das Sessões, 23 de maio de 1994. – Senador Jutahy Magalhães.

REQUERIMENTO Nº 327, DE 1994

Requeiro, nos termos do art. 13, § 1º, do Regimento Interno, seja considerada como licença autorizada a minha ausência dos trabalhos da Casa nos dias 4, 5, 8, 14, 15, 18, 19 e 20 de abril do corrente, por motivos político-partidários.

Sala das Sessões, 23 de maio de 1994. Senado Flávio Melo

REQUERIMENTO Nº 328, DE 1994

Nos termos do art. 13, § 1º, do Regimento Interno, Requeiro sejam considerados como licença autorizada as faltas ocorridas nos dias 6, 9, 10, 13, 16 e 17 de maio do corrente ano, em virtude de encontrar-me atendendo a vários compromissos parlamentares, nesta cidade e no Estado do Mato Grosso.

Sala das Sessões, 23 de maio de 1994. – Senador Márcio Lacerda.

REQUERIMENTO Nº 329, DE 1994

Nos termos do § 1º do art. 13 do Regimento Interno do Senado Federal, venho requerer a V. Exª licença para tratar de assuntos partidários em meu Estado nos dias 16 e 17 p.p.

N. Termos

P. Deferimento

Brasília, 23 de maio de 1994. – Senador Lucídio Portella.

REQUERIMENTO Nº 330, DE 1994

Nos termos do art. 13, § 1º, do Regimento Interno, requeiro seja considerado como licença autorizada o período de 19 a 23 de maio do corrente, em que me ausentarei dos trabalhos desta Casa, para tratar de assuntos político-partidários em meu Estado.

Sala das Sessões, 19 de março de 1994. – Senado Reginaldo Duarte.

REQUERIMENTO Nº 331, DE 1994

Nos termos do art. 13, § 1º, do Regimento Interno do Senado Federal, solicito que sejam considerados como licença autorizada os dias 13, 16, 17 e 18 de maio do corrente ano, período em que estive cumprindo atividades partidárias em meu Estado.

Sala das Sessões, 20 de maio de 1994. – Senador João França.

REQUERIMENTO Nº 332, DE 1994

Requeiro, nos termos do art. 13, § 1º, do Regimento Interno, seja considerada como licença concedida a minha ausência dos trabalhos da Casa nos dias 2, 6, 9, 13, 16 e 17 do corrente, em virtude da necessidade da minha presença junto às bases políticas no meu Estado em face do processo de escolha dos candidatos às eleições gerais deste ano.

Sala das Sessões, 23 de maio de 1994. – Senador Rachid Saldanha Derzi.

REQUERIMENTO Nº 333, DE 1994

Requeiro, nos termos do § 1º do art. 13 do Regimento Interno do Senado Federal, sejam consideradas, como licença autorizada, minhas ausências às sessões dos dias 15, 18, 22, 25 e 29 de abril do corrente ano, para atender a compromissos políticos no Estado que represento nesta Casa.

Sala das Sessões, 23 de maio de 1994. – Senador Alfredo Campos.

REQUERIMENTO Nº 334 DE 1994

Nos termos do art. 13, § 1º, requeiro que seja considerado como ausência justificada o dia 17 deste mês, quando acompanharei minha irmã em uma cirurgia que será realizada em Goiânia.

Sala das Sessões, 17 de maio de 1994. – Senador Jarbas Passarinho.

REQUERIMENTO Nº 335, DE 1994

Requeiro, com fundamento no art. 76, § 1º, alínea a, do Regimento Interno do Senado Federal, a prorrogação, até o dia 15-12-94, do prazo para encerramento dos trabalhos da Comissão Especial criada por intermédio do Ato do Presidente nº 16, de 1992 (destinada a proceder a amplo estudo do sistema previdenciário brasileiro, tanto no tocante à sua estrutura quanto ao seu regime de custeio e benefícios e propor soluções cabíveis para o seu regular funcionamento).

Sala das Sessões, 23 de maio de 1994. – Senador Cid Sábóia de Carvalho.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) – A votação dos requerimentos fica adiada por falta de quorum.

Sobre a mesa, projeto que será lido pelo Sr. 1º Secretário.

É lido o seguinte

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO
Nº 40, DE 1994**

Susta a aplicação do disposto no art. 46 do Regulamento que disciplina a constituição e o funcionamento das cooperativas de crédito, baixado pela Resolução nº 1.914, de 11 de março de 1992, do Banco Central do Brasil.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica sustada a aplicação do disposto no art. 46 do Regulamento que disciplina a constituição e o funcionamento das cooperativas de crédito, baixado pela Resolução nº 1.914, de 11 de março de 1994, do Banco Central do Brasil.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

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

Justificação

O Regulamento que disciplina a constituição e o funcionamento das cooperativas de crédito, baixado pela Resolução nº 1.914, de 1992, do Banco Central do Brasil, prevê em seu art. 46 que as cooperativas de créditos somente podem manter depósitos voluntários no Banco do Brasil S.A.

Esta disposição configura-se, sem dúvida, como uma indevida e insuportável interferência do Estado no funcionamento das cooperativas de crédito, o que é expressamente vedado pelo art. 5º, XVIII, da Lei Maior.

A importância das cooperativas de crédito, como agentes de financiamento da produção, especialmente dos pequenos produtores, exige que seja garantido a essas entidades a sua necessária liberdade de atuação, dentro dos limites corretamente assegurados pela Carta Magna.

Na prática, a manutenção da norma que se propõe sustar significa a inviabilização de diversas cooperativas de crédito, ferindo o próprio direito à associação, garantido pelo art. 5º, XVII, da Constituição.

Proposição neste mesmo sentido foi apresentada, na Câmara dos Deputados, pelo eminente Deputado ODELMO LEÃO, encontrando-se em tramitação naquela Casa. Decidimos submetê-la, desde já, à apreciação do Senado Federal, pela necessidade, em

vista da importância do tema, de agilizar a sua aprovação pelo Congresso Nacional.

Destarte, a presente proposição visa a restabelecer a ordem constitucional, violada pelo ato do Banco Central do Brasil, exercitando o Congresso Nacional a sua competência exclusiva, prevista no art. 49, V, da Constituição.

Sala das Sessões, 23 de maio de 1994. – Senador **Alfredo Campos**.

À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) – O projeto será publicado e remetido à comissão competente.

Sobre a mesa, requerimento que será lido pelo Sr. 1º Secretário.

É lido o seguinte

REQUERIMENTO Nº 336, DE 1994

Excelentíssimo Senhor Presidente do Senado Federal,

Com fundamento no inciso I do art. 43 do Regimento Interno do Senado Federal, requiro a Vossa Excelência seja considerada como licença autorizada minhas ausências aos trabalhos legislativos, por 11 (onze) dias contados do dia 22 de abril de 1994, por motivo de doença, conforme atestado médico anexo.

Sala das Sessões, 17 de maio de 1994. – Senador **Pedro Simon**.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) – O requerimento está devidamente instruído com atestado médico, previsto no art. 43, § 1º, do Regimento Interno.

Em votação.

Os Srs. Senadores que o aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovado.

Aprovado o requerimento, fica concedida a licença solicitada.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) – A Presidência recebeu do Banco Central do Brasil o Ofício nº 674/94, de 17 do corrente, em resposta ao Ofício SM nº 914/93, atendendo a solicitação do Senador Eduardo Suplicy, acerca de acesso a informações do SISBACEN – Sistema de Informações Banco Central.

Serão encaminhadas cópias do expediente ao requerente.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) – A Presidência recebeu, do Banco Central do Brasil, os Ofícios nºs 1.550/94 e 1.557/94, de 15 de abril último, 1.802/94 e 1.894/94, de 12 e 19 do corrente, comunicando não constar registros, naquele órgão, de solicitações de contratações e operações de crédito de interesse das Prefeituras Municipais de Ibiracú, Santa Maria de Itabira, Pancas, Antônio Dias, Vitória, Luiziana, São Gabriel da Palha, Candelária, Guarani das Missões, Campinas, Barros Cassal, Monsenhor Paulo, Londrina, Cerro Branco, Cuiabá Jacunda, Antônio das Missões, Ibitiré, Paulista, Ponte Nova, Ouro Preto, Cariacica, Alto Rio Novo, Cachoeiro do Itapemirim, Derrubadas, Canabrava do Norte, Ajuricaba, Colorado, Carazinho, Serafina Corrêa, Iretama, Xangrilá, Jôia, Viadutos, Caçu, Jaguarapu e Nova Prata, Governos dos Estados do Rio Grande do Sul, Pernambuco, Espírito Santo, Goiás, Sergipe e Paraíba.

A Presidência informará aos interessados e encaminhará as matérias ao Arquivo.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) – A Presidência, tendo em vista a aprovação do Projeto de Resolução nº 35, de 1994, transformado na Resolução nº 24, de 1994, de interesse do Governo do Estado de Goiás, declara prejudicado o Ofício nº

S/177, de 1993, por se tratar de matéria que versa o mesmo assunto.

O Ofício nº S/177, de 1993, vai ao Arquivo.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) – Foram encaminhados à publicação pareceres da Comissão de Assuntos Sociais, concluindo pela rejeição das seguintes matérias:

Projeto de Lei da Câmara nº 49, de 1994 (nº 1.744/91, na Casa de origem), que altera o art. 482 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT; e

Projeto de Lei da Câmara nº 182, de 1993 (nº 180/91, na Casa de origem), que estabelece normas gerais sobre a emissão de sons e ruídos prejudiciais à saúde, à segurança e ao sossego públicos.

De acordo com o disposto no parágrafo único do art. 254 do Regimento Interno, fica aberto o prazo de quarenta e oito horas para interposição de recurso, por um décimo dos membros do Senado, para que as matérias continuem sua tramitação.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) – Foram encaminhados à publicação pareceres das Comissões de Assuntos Sociais e de Educação, que concluem favoravelmente às seguintes matérias:

Projeto de Lei da Câmara nº 150, de 1993 (nº 1.052/83, na Casa de origem), que dispõe sobre fornecimento de leite pelos empregadores aos empregados;

Projeto de Lei da Câmara nº 203, de 1993 (nº 874/91, na Casa de origem), que acrescenta o § 7º ao art. 543 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT;

Projeto de Lei da Câmara nº 205, de 1993 (nº 5.702/90, na Casa de origem), que torna obrigatória a inclusão, nas bulas dos medicamentos, de advertências e recomendações sobre seu uso por pessoas de mais de 65 anos; e

Projeto de Lei da Câmara nº 207, de 1993 (nº 1.830/91, na Casa de origem), que dispõe sobre a importação de produtos de origem animal e vegetal destinados ao consumo.

Projeto de Lei da Câmara nº 184, de 1993 (nº 1.568/91, na Casa de origem), que dispõe sobre a concessão de desconto nos valores dos ingressos em espetáculos culturais e artísticos para pessoas idosas ou portadoras de deficiência física;

Projeto de Lei da Câmara nº 226, de 1993 (nº 1.104/91, na Casa de origem), que dá nova redação ao inciso II do art. 131 da Consolidação das Leis do Trabalho;

Projeto de Lei da Câmara nº 238, de 1993 (nº 6.030/90, na Casa de origem), que dá a denominação de Rodovia Presidente João Goulart à Rodovia BR-472; e

Projeto de Lei da Câmara nº 242, de 1993 (nº 3.002/92, na Casa de origem), que dispõe sobre o exercício da profissão de Detetive e dá outras providências.

As matérias ficarão sobre a mesa, durante três dias úteis, a fim de receber emendas, nos termos do art. 235, II, "d", do Regimento Interno, combinado com o art. 8º da Resolução nº 110, de 1993, do Senado Federal.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) – A Presidência recebeu o Ofício nº 44, de 16 do corrente ano, do Presidente do Supremo Tribunal Federal, comunicando que aquela Corte, nos autos das Ações Diretas de Inconstitucionalidade nºs 958-3 e 966-4, julgou procedente, em parte, a ação, para declarar a inconstitucionalidade dos §§ 1º e 2º e seus incisos I, II e III do art. 5º da Lei nº 8.713, de 1º de outubro de 1993.

O expediente será encaminhado à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, para conhecimento.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) – A Presidência recebeu o Ofício nº 45, de 16 do corrente, do Presidente do Supre-

mo Tribunal Federal, comunicando que aquela Corte deferiu o Mandado de Segurança nº 91.04.21243-6 e declarou a inconstitucionalidade da expressão "autônomos e administradores", contida no inciso I do art. 3º da Lei nº 7.787, de 30 de junho de 1989.

O expediente será encaminhado à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, para conhecimento.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) – Em 19 do corrente terminou o prazo para apresentação de emendas ao Projeto de Resolução nº 48/94, apresentado pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania como conclusão de seu Parecer nº 124, de 1994, que revoga o art. 4º da Resolução nº 30, de 1º de julho de 1991. O Projeto não recebeu emendas.

A matéria será incluída em Ordem do Dia oportunamente.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) – Em 19 do corrente terminou o prazo para apresentação de emendas às seguintes matérias:

– Projeto de Lei da Câmara nº 16, de 1993 (nº 181/87, na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que proclama o Major-Brigadeiro-do-Ar Jerônimo Baptista Bastos, Patrono do Desporto na Aeronáutica.

– Projeto de Lei da Câmara nº 82, de 1993 (nº 4.436/89, na Casa de origem), que denomina "Rota do Sol" a Rodovia BR-453, no Rio Grande do Sul;

– Projeto de Lei da Câmara nº 106, de 1993, (nº 2.689/92, na Casa de origem), que altera dispositivos do Código de Processo Civil, relativos à liquidação de sentença;

– Projeto de Lei da Câmara nº 195, de 1993 (nº 2.317/91, na Casa de Origem), que denomina "Rodovia Avelino Piacentini" o trecho da Rodovia BR-158 entre os Municípios de Campo Mourão e Peabiru, no Estado do Paraná;

– Projeto de Lei da Câmara nº 12, de 1994 (nº 3.174/92, na Casa de origem), que determina que o modelo de fardamento escolar adotado nas escolas públicas e privadas não possa ser alterado antes de transcorridos cinco anos;

– Projeto de Lei da Câmara nº 16, de 1994 (nº 2.248/91, na Casa de origem), de iniciativa do Presidente da República, que regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispondo sobre serviços notariais e de registro; e

Projeto de Lei da Câmara nº 44, de 1994 (nº 534/91, na Casa de origem), que concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.

O Projeto de Lei da Câmara dos Deputados nº 16/94 recebeu vinte e quatro emendas e será encaminhado à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania; os demais serão incluídos em Ordem do Dia oportunamente.

São as seguintes as emendas apresentadas:

EMENDAS OFERECIDAS AO PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 16, DE 1994 (Nº 2.248/91, na Casa de origem)

Que regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispondo sobre serviços notariais e de registro.

EMENDA Nº 3

Altera a ementa do projeto, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Regula a atividade Notarial e de Registro e dá outras providências."

Justificação

É de nosso entendimento que o projeto em questão não regulamenta em sua totalidade o art. 236 da Constituição Federal,

pois não abrange o disposto no § 2º, surgindo a necessidade de alteração na redação de sua ementa.

Sala das Comissões, 19 de maio de 1994. – **Esperidião Amin.**

EMENDA Nº 4

Suprima-se o art. 8º do Projeto de Lei da Câmara nº 16, de 1994.

Justificação

Funciona em algumas unidades da Federação, sistema de distribuição de escritura de transmissão de imóveis, fato este que possibilitou a instalação de novos cartórios, descentralizando alguns serviços, de forma a viabilizar um melhor atendimento à comunidade.

O PLC nº 16/94 pretende, agora, por intermédio de seu art. 8º, retroceder, em relação às unidades da Federação que já adotam essa nova disciplina, à situação em que deixa os cartórios sob o jugo do poder econômico das grandes empresas imobiliárias.

A suspensão do supracitado dispositivo permitirá a continuação deste sistema, o qual vem demonstrando ótimos resultados, deixando a livre concorrência para os grandes tabelionatos, que pouco necessitam da interferência estatal para sobreviverem.

Sala das Comissões, 19 de maio de 1994. – **Senador Dario Pereira.**

EMENDA Nº 5

Dê-se a seguinte redação para o art. 18:

"Art. 18. A legislação estadual disporá sobre as normas e os critérios para os concursos, ou será adaptada às normas gerais desta lei."

Justificação

A emenda prevê que os estados regulamentarão apenas o concurso de remoção. É preciso que a regulamentação seja completa, isto é, abranja os concursos de provimento e de remoção. A lei federal apenas traça as normas gerais, evidentemente insuficientes.

Por outro lado, considerando que alguns estados já têm sua lei de concursos, para eles bastará a adaptação, se necessário.

Sala das Comissões, 19 de maio de 1994. – **Eduardo Suplicy.**

EMENDA Nº 6

Dê-se a seguinte redação ao art. 20 e seus parágrafos:

"Art. 20. Os notários e oficiais de registros públicos poderão, para o desempenho de suas funções, contratar escreventes, dentre eles escolhendo o substituto, e auxiliares como empregados, com remuneração livremente ajustada e sob o regime da legislação do trabalho.

§ 1º Em cada serviço notarial ou de registro haverá um substituto e tantos escreventes e auxiliares quantos forem necessários para a eficaz prestação do serviço público, considerando-se falta grave do delegado eventual deficiência por insuficiência de pessoal.

§ 2º Os notários e os oficiais dos registros públicos encaminharão ao juiz competente os nomes dos escreventes e do substituto.

§ 3º Os escreventes só poderão praticar os atos autorizados pelo notário ou oficial, que, todavia, sempre os subscreverá.

§ 4º O juiz competente delegará ao substituto, por prazo nunca superior a trinta dias por ano, poderes para a prática dos atos próprios da serventia, nos impedimen-

tos e afastamentos do notário ou oficial. No afastamento de que trata o § 2º do art. 25 desta lei, a delegação ao substituto durará todo o tempo do afastamento. Em qualquer hipótese, 70% (setenta por cento) da renda da serventia será do substituto e 30% (trinta por cento) do titular da delegação.

§ 5º O substituto não poderá ser cônjuge, companheiro ou companheira, parente ou afim até o terceiro grau, em linha reta ou colateral, do notário ou do registrador."

Justificação

De acordo com a Constituição e com a própria natureza do instituto, a delegação é pessoal e intransferível. Cuida-se de poderes para a manutenção de serviços públicos. O delegado não pode subdelegar. Só ele pode praticar os atos próprios do tabelião e do oficial dos registros públicos. Assim, os §§ 3º e 4º do art. 20 da emenda são inconstitucionais.

Poder-se-ia argumentar com a impossibilidade de uma única pessoa dar conta de todo o serviço. É claro que o serviço material será feito pelos empregados, mas a responsabilidade é do delegado, que deve subscrever todos os atos, exatamente porque só ele é o titular da delegação. E se ele não consegue desempeñar-se do serviço, é caso de instalar-se nova serventia.

Releva observar que, como o delegado é tratado como empresário, não terá nenhuma obrigação de marcar ponto e de estar permanentemente na sede da serventia. Ora, a emenda permite que ele coloque vários substitutos, um em cada setor, e dirija a serventia à distância, sem praticar nenhum ato e percebendo apenas os emolumentos.

Chama-se a atenção também para o fato de que, sem nenhum limite para a inconstitucional subdelegação, a tendência será de aumento de substitutos e conseqüente crescimento das serventias, sem criação de outras em prejuízo dos usuários dos serviços públicos. A subdelegação sobre ser inconstitucional, é inconveniente para o interesse público.

O delegado deve estar permanentemente à testa da serventia, praticando os atos para os quais recebeu delegação. Para os inevitáveis afastamentos, o juiz que representa o poder delegado pode conferir poderes ao substituto. Para evitar abusos, esta delegação supletiva tem de ter um limite temporal. E o substituto deve ter remuneração condizente com a responsabilidade que assume durante o afastamento do delegado.

O número de empregados, por outro lado, não pode ficar a critério exclusivo do delegado. A experiência mostra que a determinação do número de funcionários dos cartórios nem sempre levou em consideração a necessidade de prestação de um bom serviço público. O órgão fiscalizador não pode ficar alheio ao problema.

Os dispositivos aqui tratados não levam em conta um dos grandes problemas dos cartórios extrajudiciais, o nepotismo interno. Se a lei não proibir ou não restringir a colocação de parentes do delegado dentro da serventia, a prática que sempre foi condenada continuará. Se o substituto for parente do notário ou registrador, nenhuma penalidade disciplinar a ele imposta será eficaz, porque será substituído pelo parente e, obviamente continuará à testa dos serviços e auferindo a renda.

Sala das Comissões, 19 de maio de 1994. – Eduardo Suplicy.

EMENDA Nº 7

Dê-se a seguinte redação ao art. 21:

"Art. 21. Observadas as normas de serviço baixadas pelo Poder Judiciário, o gerenciamento administrativo e financeiro dos serviços notariais e de registro é de responsabilidade exclusiva do respectivo titular, inclusive no que diz respeito às despesas de custeio, investimento e pessoal cabendo-lhe estabelecer normas, condições e obrigações relativas à atribuição de funções e de remuneração de modo a obter a melhor qualidade na prestação dos serviços."

Justificação

A redação do art. 21 da emenda sugere a idéia de que os serviços públicos podem ser prestados com observância das normas estabelecidas pelo Poder Público delegante. A uniformidade, a eficiência, a segurança dependem de normas de organização que não podem ficar a critério exclusivo da pessoa física que recebe a delegação. Nunca é demais lembrar que a delegação é sempre temporária, enquanto o serviço é permanente. O Poder Público não pode correr o risco de ver modificadas as condições de prestação do serviço a cada mudança de delegado.

Sala das Comissões, 19 de maio de 1994. – Eduardo Suplicy.

EMENDA Nº 8

Acrescente-se ao art. 28 do Projeto de Lei da Câmara nº 16/94 o seguinte parágrafo único:

"Parágrafo único. Lei estadual fixará os emolumentos relativos aos atos praticados pelos serviços notariais, observadas as características da unidade federativa e a simplicidade das formas de cálculo, possibilitando-se assim o fácil entendimento e verificação por parte do usuário."

Justificação

A atual redação do projeto é omissa quanto à fixação dos emolumentos relativos aos atos praticados pelos serviços notariais.

O § 2º do art. 236 da Constituição Federal, que ora se regulamentava, preceitua que "Lei Federal estabelecerá normas gerais para fixação de emolumentos relativos aos atos praticados pelos serviços notariais e de registro".

Estamos certo de que este é o momento para erigirmos as exigidas normas gerais, que acreditamos não devam ir além de ordenar o tratamento diferenciado em razão das peculiaridades regionais, incentivando a participação do usuário, que poderá prestar ao Judiciário grande auxílio no controle das atividades notariais.

Sala das Sessões, 18 de maio de 1994. – Senador José Paulo Bisol.

EMENDA Nº 9

Suprima-se o § 2º do art. 35 e renumere-se o § 1º para parágrafo único.

Justificação

O § 2º do art. 35 torna sem efeito o inciso II do caput e faz ressurgir a vitalidade que o projeto anterior já expurgava. Condição para a nova delegação da serventia ao trânsito em julgado de sentença que será proferida em ação que eventualmente poderá ser ajuizada por quem perdeu a delegação é o mesmo que tornar ineficaz o processo administrativo de que trata o inciso II do art. 35. A sentença nele proferida só será eficaz se for confirmada na via jurisdicional.

Sala das Comissões, 19 de maio de 1994. – Eduardo Suplicy.

EMENDA Nº 10

Acrescente-se o seguinte inciso ao art. 39:

"Art. 39

VI – aposentadoria compulsória aos setenta anos de idade."

Justificação

A emenda acrescenta a aposentadoria compulsória aos 70 anos de idade como uma possibilidade em que a delegação a notário ou a oficial também deverá ser extinta. A experiência tem mostrado a necessidade da medida, para evitar que continuem à testa de serventia delegados sem condições físicas para a prestação do serviço público e para possibilitar a salutar renovação dos que detêm a delegação.

Não se aceite o argumento de que se trata de atividade particular, porque os serviços são públicos e deve prevalecer o interesse público.

Sala das Comissões, 19 de maio de 1994. – Eduardo Suplicy.

EMENDA Nº 11

Dê-se a seguinte redação ao § 2º do art. 39:

"Art. 39.

§ 2º Extinta a delegação, o juiz competente delegará provisoriamente ao substituto poderes para a prática dos atos próprios da serventia e comunicará o fato ao Presidente do Tribunal de Justiça, para a abertura de concurso."

Justificação

Quando cessa a delegação por qualquer dos motivos previstos, é o juiz fiscalizador quem deve fazer a delegação provisória, até que, por concurso, haja nova delegação definitiva. A lei não pode prever delegação automática, porque contraria a natureza do instituto. A delegação não se presume, não é objeto de sucessão nem de subrogação. É preciso que ela seja expressa.

Sala das Comissões, 19 de maio de 1994. – Eduardo Suplicy.

EMENDA Nº 12

Dê-se a seguinte redação ao art. 41:

"Art. 41. Observadas as normas de serviço baixadas pelo Poder Judiciário, incumbe aos notários e aos oficiais de registro praticar, independentemente de autorização, todos os atos previstos em lei necessários à organização e execução dos serviços, podendo, ainda, adotar sistemas de computação, microfilmagem, disco ótico e outros meios."

Justificação

A redação do art. 41 da emenda sugere a idéia de que os serviços públicos podem ser prestados com observância das normas estabelecidas pelo Poder Público delegante. A uniformidade, a eficiência, a segurança dependem de normas de organização que não podem ficar a critério exclusivo da pessoa física que recebe a delegação. Nunca é demais lembrar que a delegação é sempre temporária, enquanto o serviço é permanente. O Poder Público não pode correr o risco de ver modificadas as condições de prestação do serviço a cada mudança de delegado.

Sala das Comissões, 19 de maio de 1994. – Eduardo Suplicy.

EMENDA Nº 13

Acrescente-se ao art. 45, *in fine*, a seguinte expressão:

"... incumbindo o Poder Público de subvencioná-los."

Justificação

A gratuidade pretendida pelo dispositivo inviabiliza, em áreas pobres do País, o funcionamento dos Cartórios do Registro Civil das Pessoas Naturais.

Sala das Comissões, 19 de maio de 1994. – Senador Mauro Benevides.

EMENDA Nº 14

Emenda ao art. 45 do Projeto de Lei da Câmara nº 16, de 1994 (nº 2.248/91, na Casa de origem), que "Regulamenta o art. 236 da Constituição Federal, dispondo sobre serviços notariais e de registro."

Dê-se a seguinte redação ao art. 45:

"Art. 45. São gratuitos para os reconhecidamente pobres os assentos de registro civil de nascimento e de óbito, bem como as respectivas certidões, incumbindo ao Poder Público subvencioná-los."

Justificação

O art. 5º, inciso LXXVI da Constituição Federal diz: "São gratuitos para os reconhecidamente pobres, na forma da lei: a) o registro civil de nascimento; b) a certidão de óbito. Este preceito constitucional não diz com quem fica o ônus dos atos praticados pelos Oficiais do Registro Civil, embora, seja obrigação do Poder Público. É muito justo que os reconhecidamente pobres sejam contemplados com a gratuidade do registro de nascimento e do aumento de óbito e respectivas certidões."

O art. 5º, inciso LXXIV, da Constituição Federal diz taxativamente: "O Estado prestará assistência jurídica integral e gratuita aos que comprovarem insuficiência de recursos".

Há de se refletir que, numa época em que pela sobrevivência e geral, não se pode querer que os Oficiais do Registro Civil das Pessoas Naturais, e, em especial, do interior do Nordeste, prestem serviços gratuitamente, bem como comprar livros, formulários, pagar funcionários e encargos sociais para o povo. Isto é competência do Poder Público.

É bom lembrar que a "Declaração dos Direitos do Homem", em seu art. XXIII, nº 3, também assinada pelo Brasil que diz: "Todo homem que trabalha tem direito a uma remuneração justa e satisfatória, que lhe assegure, assim como a sua família, uma existência compatível com a dignidade humana...."

Ao se exigir trabalho gratuito de quem quer que seja, não se estará cumprindo a Constituição Federal e a Declaração Universal dos Direitos do Homem.

O oficial do Registro Civil das Pessoas Naturais não recebe dos cofres públicos para prestar serviços gratuitos; ele não recebe também impostos para devolver ao povo em benefícios. Tudo isso compete ao Poder Público Federal, Estadual e Municipal que arrecadam impostos e taxas.

Fornecer gratuitamente aos reconhecidamente pobres seus documentos é obrigação do Poder Público.

Sala das Comissões, 19 de maio de 1994. – Cid Sabóia de Carvalho.

EMENDA Nº 15

Dê-se a seguinte redação ao art. 47:

"Art. 47. O notário e o oficial de registro legalmente nomeados até 5 de outubro de 1988, assim como aqueles nomeados por concurso público de provas e títulos até a promulgação desta lei, detêm a delegação constitucional de que trata o art. 2º"

Justificação

Curiosamente, o art. 47 da emenda não ressalva a situação de todos os que, mediante concurso público, foram nomeados para

cartórios extrajudiciais depois da promulgação da Constituição de 1988. São centenas de titulares no Estado de São Paulo que alcançaram essa situação de acordo com a lei estadual em vigor, por concurso de provas e títulos.

A omissão abre campo até para disputas judiciais, mormente se se mantiver o inconstitucional art. 51.

Sala das Comissões, 19 de maio de 1994. – Eduardo Suplicy.

EMENDA Nº 16

Autora: Senadora Júnia Marise

Emenda substitutiva ao art. 47 do Projeto de Lei nº 16/94 (nº 2.248, na Câmara dos Deputados), dispondo sobre serviços notariais e de Registro.

Substitua-se o art. 47 do Projeto acima pelo seguinte:

Art. 47. O notário e o oficial de registro, legalmente nomeados, detêm a delegação constitucional de que trata o art. 2º.

Justificação

A redação atual, conquanto concebida com os melhores propósitos, contém verdadeiro disparate jurídico, declara que somente os serventuários legalmente nomeados até 5 de outubro de 1988 detêm a delegação de que trata o art. 236 da Constituição Federal. Pergunta-se e os que foram legalmente nomeados depois da referida data?

Ora, se a nomeação foi legal, restringir-se a delegação somente aos nomeados antes da Constituição é praticar-se uma inconstitucionalidade flagrante, em fase do disposto no art. 5º item XXXVI:

"A Lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada."

A emenda visa a assegurar o império da Constituição: quem houver sido legalmente nomeado detém a delegação: se houver ilegalidade na nomeação, seja ela anterior à Constituição, seja posterior, não se pode negar ao Poder Judiciário o reexame da questão.

A supressão é necessária, pois o artigo já fala em notário e registrador legalmente nomeado. Se é legalmente nomeado, injusta que seja determinada uma data, para validade dos atos de nomeação, uma vez que mesmo depois de 5 de outubro de 1988, data da promulgação da atual Constituição existem nomeações legais, ou seja, feitas em decorrência de leis, que se encontram em plena vigência, obedecendo o art. 236 da Constituição Federal.

Sala das Comissões, 19 de maio de 1994. – Senadora Júnia Marise.

EMENDA Nº 17

Suprima-se do Projeto de Lei da Câmara nº 16/94 o seu artigo 47.

Justificação

Seria inadmissível que a lei ora em elaboração viesse a prejudicar ato jurídico perfeito praticado sob égide do ordenamento anterior, quando nem a nova Constituição cogitou de invalidá-los.

Desta forma, dispensa-se a ratificação pretendida pelo referido artigo 47, pois a redundância, neste caso, poderia trazer transtornos, com possíveis demandas baseadas no falso argumento de que a validade de outros atos igualmente perfeitos, mas não ratificados, poderia ser questionados judicialmente.

Sala das Sessões, 18 de maio de 1994. – Senador José Paulo Bisol

EMENDA Nº 18

Dê-se a seguinte redação ao artigo 48 e seus parágrafos:

Art. 48. Os atuais escreventes e auxiliares poderão optar pelo regime da Consolidação das Leis do Trabalho, sem prejuízo dos direitos adquiridos, exceto para os Estados onde já foi reconhecido o regime celetista.

§ 1º Não ocorrendo opção, os escreventes e auxiliares de vestidura estatutária continuarão regidos pelas normas aplicáveis aos funcionários públicos vedadas novas admissões por esse regime, a partir da publicação desta lei.

Justificação

A redação prevê a opção pela CLT, regime Estatutário ou Especial, sem atentar para os limites constitucionais contidos nos artigos 39 e 37, inciso IX, da CF. O primeiro estabelece regime jurídico único de contratação dos servidores públicos e o segundo fixa a única exceção, isto é, a contratação por tempo determinado para atender a necessidade temporária de excepcional interesse público (regime especial). Por outro lado a lei não pode exigir que o funcionário opte em prazo determinado sem a respectiva avaliação dos direitos inerentes à relação trabalhista. Compete à Justiça Trabalhista dirimir as dúvidas porventura existentes nas várias legislações aplicadas ao setor.

Sala das Comissões, 19 de maio de 1994. – Eduardo Suplicy.

EMENDA Nº 19

Suprima-se o artigo 51 e seus parágrafos.

Justificação

A emenda trata dos problemas previdenciários decorrentes da opção e da não opção dos atuais funcionários. Considerando que os sistemas previdenciários dos servidores estatutários são estaduais, não parece que lei federal possa determinar soluções.

A competência constitucional para legislar sobre previdência social é concorrente da União e dos Estados (artigo 24, XI), mas cuidando-se de problema tipicamente do Estado, a competência da União limita-se ao estabelecimento de normas gerais (parágrafo 1º do mesmo artigo da Constituição). Assim, o artigo 51, com seus parágrafos, parece inconstitucional.

Sala das Comissões, 19 de maio de 1994. – Eduardo Suplicy.

EMENDA Nº 20

Suprima-se do art. 52 a expressão "Nas Unidades Federativas com Lei estadual específica", dando-lhe a seguinte redação.

Art. 52. São competentes para a lavratura de instrumentos translatícios de direitos reais, procurações, reconhecimento de firmas e autenticação de cópia reprográfica os serviços de Registro Civil das Pessoas Naturais.

Sala das Sessões, 18 de maio de 1994. – Senador Cid Sábóia de Carvalho.

EMENDA Nº 21

Suprima-se do art. 52 a seguinte expressão:

"Nas unidades federativas onde já exista lei estadual específica, em vigor na data de publicação desta lei."

Justificação

Em algumas unidades federativas, a lei estadual respectiva acha-se pendente de deliberação de suas Assembléias Legislativas. Sem alterar-se o sentido do que busca o art. 52 do PLC nº 16/94, pretende-se, apenas, a supressão das expressões indicadas. O mérito permanece, pois, intocado.

Sala das Sessões, 19 de maio de 1994. – Senador Mauro Benevides

EMENDA Nº 22

Dê-se ao artigo 52, a seguinte redação:

Art. 52 Em todas as unidades federativas, os serviços de Registro Civil das Pessoas Naturais são também competentes para a lavratura de instrumentos translatícios de direitos reais, procurações, reconhecimento de firmas e autenticação de cópia reprográfica.

Justificação

Os ofícios de Registro Civil estão executando permanente e crescente trabalho em serviços gratuitos em seus ofícios, consequência de polêmicas decisões normativas ou de legislação generosa.

O Registro Civil está atravessando gradativa redução no volume de serviços, resultante das transformações que a sociedade brasileira sofre redução da natalidade e descrédito na instituição do casamento.

Acrescente-se, ainda, o grau de informatização desenvolvido em seus ofícios, exigindo altos recursos em equipamentos, manutenção e pessoal.

É notório o desinteresse pela titularidade desses cartórios por sua baixa receita produzida, em alguns casos, insuficientes para mantê-los.

A redação do artigo 52, como está no Projeto, é discriminatória, por favorecer apenas as unidades federativas onde a legislação local autoriza a prática daqueles atos notariais, como é o caso do Estado de São Paulo. Entretanto, a situação do Registro Civil é preocupante em todo o território nacional, e ao se permitir que pratiquem alguns atos remunerados objetiva-se tornar esses ofícios auto-sustentáveis.

Sala das Comissões, 19 de maio de 1994. – Cid Sabóia de Carvalho

EMENDA Nº 23

Acrescente-se, em Disposições Transitórias, o seguinte artigo:

Art. Ao Técnico Judiciário Juramentado, com curso superior, legalmente investido na função de substituto ou responsável pelo expediente, que tenha prestado concurso público de provas e títulos para ingressar no Plano de Carreira do Estado do Rio de Janeiro que regulava os serviços notariais e de registros, fica assegurado o direito a titularidade, na mesma serventia, quando da vacância, desde que estivesse no exercício dessa função no dia 5 de outubro de 1988.

Justificação

Este artigo busca preservar os direitos adquiridos pelos Técnicos Judiciários Juramentados que exerciam atividades notariais e de registro no Estado do Rio de Janeiro, no dia 5 de outubro de 1988. Não se trata de um privilégio nem de um trem de alegria. Um retrospecto isento demonstrará que estamos, efetivamente, diante de uma realidade que deve merecer a acolhida do Poder Legislativo.

Esses serventuários, pela sistemática da carreira, podiam chegar até substituto ou responsável pelo expediente. O ápice da carreira viria, a seguir, com a titularidade do serviço.

Quando foi promulgada a Carta de 1988, havia alguns desses Serventuários de carreira exercendo a função de substituto ou de responsável pelo expediente, que não puderam mais ser aces-

do devido à privatização dos serviços, determinada pelo art. 236 da lei Maior.

Se este projeto está regulamentando exatamente a norma constitucional, deve-se resguardar o direito adquirido desses serventuários.

Sala das Sessões, 19 de maio de 1994. – Nelson Carneiro.

EMENDA Nº 24

Acrescente-se, em Disposições Transitórias, o seguinte artigo:

Art. Ao Técnico Judiciário Juramentado, bacharel em direito, legalmente investido na função de substituto ou responsável pelo expediente, que tenha prestado concurso público de provas e títulos para ingressar no Plano de Carreira do Estado do Rio de Janeiro que regulava os serviços notariais e de registros, fica assegurado o direito à titularidade, na mesma serventia, quando da vacância, desde que estivesse no exercício dessa função no dia 5 de outubro de 1988.

Justificação

Este artigo busca preservar os direitos adquiridos pelos Técnicos Judiciários Juramentados que exerciam atividades notariais e de registros no Estado do Rio de Janeiro, no dia 5 de outubro de 1988. Não se trata de um privilégio nem de um trem de alegria. Um retrospecto isento demonstrará que estamos, efetivamente, diante de uma realidade que deve merecer a acolhida do Poder Legislativo.

Quando Governador do Estado da Guanabara, o Sr. CARLOS LACERDA oficializou os Cartórios e estruturou a atividade dos serventuários em carreira. No primeiro Governo CHAGAS FREITAS, exigiu-se que o candidato, ao prestar o concurso, fosse bacharel em direito.

Esses serventuários, pela sistemática da carreira, podiam chegar até substituto ou responsável pelo expediente. O ápice da carreira viria, a seguir, com a titularidade do serviço.

Quando foi promulgada a Carta de 1988, havia alguns desses serventuários de carreira exercendo a função de substituto ou de responsável pelo expediente, que não puderam mais ser acessados devido à privatização dos serviços, determinada pelo art. 236 da Lei Maior.

Se este projeto está regulamentando exatamente a norma constitucional, deve-se resguardar o direito adquirido desses serventuários.

Sala das Sessões, 19 de maio de 1994. – Aureo Mello.

EMENDA Nº 25

Acrescente-se, em Disposições Transitórias, o seguinte artigo:

Art. Ao Técnico Judiciário Juramentado, bacharel em direito, legalmente investido na função de substituto ou responsável pelo expediente, que tenha prestado concurso público de provas e títulos para ingressar no Plano de Carreira do Estado do Rio de Janeiro que regulava os serviços notariais e de registros, fica assegurado o direito à titularidade, na mesma serventia, quando da vacância, desde que estivesse no exercício dessa função no dia 5 de outubro de 1988.

Justificação

Este artigo busca preservar os direitos adquiridos pelos Técnicos Judiciários Juramentados que exerciam atividades notariais e de registro no Estado do Rio de Janeiro, no dia 5 de outubro de 1988. Não se trata de um privilégio nem de um "trem de alegria".

Um retrospecto isento demonstrará que estamos, efetivamente, diante de uma realidade que deve merecer a acolhida do Poder Legislativo.

Quando Governador do Estado da Guanabara, o Sr. CARLOS LACERDA oficializou os Cartórios e estruturou a atividade dos serventuários em carreira. No primeiro Governo CHAGAS FREITAS, exigiu-se que o candidato, ao prestar o concurso, fosse bacharel em direito.

Esses serventuários, pela sistemática da carreira, podiam chegar até substituto ou responsável pelo expediente. O ápice da carreira viria, a seguir, com a titularidade do serviço.

Quando foi promulgada a Carta de 1988, havia alguns desses serventuários de carreira exercendo a função de substituto ou de responsável pelo expediente, que não puderam mais ser acessados devido à privatização dos serviços, determinada pelo art. 236 da Lei Maior.

Se este projeto está regulamentando exatamente a norma constitucional, deve-se resguardar o direito adquirido desses serventuários.

Sala das Sessões, 19 de maio de 1994. – Senador Cid Sábóia de Carvalho.

EMENDA Nº 26

Acrescente-se onde couber:

Art. Aos substitutos que hajam exercido, por mais de cinco anos, até 31 de dezembro de 1983, a titularidade de cargos notariais ou registrais, será assegurada a respectiva efetivação, ao ocorrer a vacância do cargo.

Justificação

A presente emenda objetiva assegurar direito similar aos adotados na legislação desse período da vida pública brasileira, principalmente no que diz respeito a algumas disposições transitórias da Constituição Federal.

Sala das Sessões, 19 de maio de 1994 – Senador Cid Sábóia de Carvalho

(À Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania)

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) – Esgotou-se em 19 do corrente o prazo previsto no art. 91, § 3º, do Regimento Interno, sem que tenha sido interposto recurso no sentido de inclusão em Ordem do Dia, das seguintes matérias:

Projeto de Lei do Senado nº 94, de 1992, de autoria do Senador Lourival Baptista, que dispõe sobre a Política Nacional de Drogas e dá outras providências; e

Projeto de Lei do Senado nº 113, de 1993, de autoria do Senador Júlio Campos, que dispõe sobre o atendimento preferencial da clientela que especifica nos órgãos da administração pública federal direta e indireta.

As matérias foram aprovadas em apreciação conclusiva pela Comissão de Assuntos Econômicos.

Os projetos vão à Câmara dos Deputados

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) – Esgota-se hoje o prazo para apresentação de emendas às seguintes matérias:

Projeto de Lei da Câmara nº 230, de 1993 (nº 1.701/91, na Casa de origem), que cria a Estação Ecológica da Ilha do Medo, na ilha do mesmo nome, Município de Itaparica; e

Projeto de Lei da Câmara nº 240, de 1993 (nº 2.552/92, na Casa de origem), que acrescenta dispositivo ao Art. 20 da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, para permitir a movimentação da conta vinculada quando o trabalhador ou qualquer de seus dependentes for acometido de neoplasia maligna.

Os projetos não receberam emendas.

As matérias serão incluídas em Ordem do Dia, oportunamente.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) – Passa-se à lista de oradores.

Concedo a palavra ao nobre Senador Lourival Baptista.

O SR. LOURIVAL BAPTISTA (PFL – SE. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Sr.s e Srs. Senadores, realizou-se no início deste mês de maio, no Rio de Janeiro, o I Congresso Brasileiro Contra o Tabagismo, promovido pelo Ministério da Saúde, com a participação de autoridades e estudiosos de várias instituições privadas e oficiais, não somente do Brasil como também do exterior.

É sobre as conclusões desse importante evento que acabo de receber da ilustre Profª Ivone Mendonça de Souza, residente em Aracaju, entusiasmada simpatizante e colaboradora da campanha contra o tabagismo, o recorte de um artigo publicado na *Folha de S. Paulo*, divulgando várias teses que reafirmam a malignidade do vício do fumo, tanto para as pessoas quanto para a economia do País.

Nesse Congresso, segundo a nota que me foi enviada pela Profª Ivone Mendonça, o Coordenador Nacional de Pneumologia do Ministério da Saúde, Dr. Miguel Aiub, fez uma explanação sobre as doenças já comprovadas com relação ao tabagismo, como as doenças cardiovasculares, os diversos tipos de cânceres, o enfisema pulmonar, e concluiu que "o câncer da faringe, por exemplo, não tem outra causa que não seja o cigarro". Durante este exercício, o Ministério da Saúde vai investir quatro milhões de dólares em programas de combate ao tabagismo.

O Dr. Adib Jatene, ex-Ministro da Saúde, disse que o combate ao fumo é desigual, porque de um lado estão os médicos e do outro o poder econômico das empresas. Somente no ano passado, a indústria fumageira faturou o montante de 6,1 bilhões de dólares, conforme dados publicados pela Associação Brasileira da Indústria do Fumo – ABIFUMO.

Atualmente, o Brasil, que é o maior exportador mundial de fumo, produz 630 mil toneladas do produto, sendo 242 mil para exportação.

É aqui vai um dado impressionante, Sr. Presidente, porque, embora ainda não tenhamos um estudo específico para o caso do Brasil, apenas estimativas mais ou menos confiáveis, nos Estados Unidos, segundo o Dr. Thomas E. Novotny, Diretor da Escola de Saúde Pública da Universidade da Califórnia, também participante desse Congresso sobre Tabagismo, 120 bilhões de dólares são gastos anualmente em decorrência do vício do fumo no país, incluindo nesse cálculo os dispêndios com tratamento médico, perdas no trabalho e a morte precoce.

Durante 16 meses, ouviu-se, por amostragem, 35 mil pessoas a cada trimestre, chegando-se à conclusão de que 8% de todos os custos médicos nos Estados Unidos são absolutamente atribuídos ao fumo, em que cerca de 70 bilhões de dólares são gastos apenas com remédios, consultas e seguridade.

Das despesas acarretadas por 23% dos fumantes, numa população de 250 milhões de norte-americanos, todos acabam pagando a fatura dos fumantes.

Em nosso País, não temos estatísticas precisas sobre o custo social do tabagismo, mas vale, a título de reflexão, a pergunta: e nós, no Brasil, quanto gastamos com o tabagismo? Ou ainda: qual o montante do prejuízo sócio-econômico com o tabagismo?

Em resposta a esta questão preocupante, num País em que ainda morre muita gente de fome e de outros sintomas de miséria, não erraríamos em dizer que o tabagismo causa ao nosso País um

prejuízo de muitos bilhões de dólares, principalmente se pensarmos na oportunidade de que os recursos aplicados na produção e no consumo dos derivados do fumo pudessem ser utilizados em outros setores mais prioritários da economia, como na produção de alimentos.

A título de ilustração, Sr. Presidente, a Hidrelétrica de Xingó, provavelmente a maior obra civil em andamento neste final de século na América Latina, que vai acrescentar 18 bilhões de quilowatts/hora à produção de energia do País, o que representa 25% de todo o potencial hidrelétrico da região Nordeste, custará apenas 3,2 bilhões de dólares, beneficiando mais de quarenta milhões de pessoas.

Sr. Presidente, o fumo e o tabagismo, por tudo que demonstrei e tenho demonstrado ao longo de uma década, fazem muito mal ao Brasil.

O Sr. Mauro Benevides – V. Exª me permite um aparte?

O SR. LOURIVAL BAPTISTA – Ouço V. Exª, eminente Líder Mauro Benevides.

O Sr. Mauro Benevides – Senador Lourival Baptista, V. Exª, novamente, volta a debater nesta Casa a questão do tabagismo, reportando-se a esse evento que, no seu entender, terá significativa relevância para o combate pertinaz e obstinado ao tabagismo em nosso País. V. Exª tem sido um apóstolo dessa cruzada, e acredito que neste plenário todos os seus colegas, unanimemente, já lhe expressaram esse sentimento. V. Exª, em nenhum instante, tergiversou, deixou quebrantar o seu ânimo de luta dentro dessa porfia que enobrece e dignifica a sua atuação parlamentar nesta Casa. Mais uma vez, desejo reiterar o meu apreço, o meu reconhecimento e a minha admiração, porque V. Exª tem sido infatigável na defesa dessa causa que é a luta contra o tabagismo em nosso País.

O SR. LOURIVAL BAPTISTA – Eminente Senador Mauro Benevides, mais uma vez, repito, sou grato a V. Exª, eminente Líder, meu caro amigo, pelo apoio que tem nos dado à campanha que iniciamos nesta Casa há quase dez anos, trabalhando, falando, procurando conscientizar a todos para que ouçam e vejam que o fumo é um grande perigo para a saúde. V. Exª disse muito bem: já tivemos o apoio deste Plenário. Somos 81 Senadores, e 72 assinaram o requerimento que foi encabeçado por V. Exª, naquela época, Presidente do Senado, pedindo que não se fumasse no plenário desta Casa. V. Exª me ajudou a coletar aquelas assinaturas. Está publicado esse requerimento, que foi aqui apresentado há cerca de três anos.

Não me canso de falar, não me incomodo que me critiquem. Mas V. Exª sabe, e eu já disse a esta Casa as razões pelas quais entrei para esta campanha. Apesar de ser médico, de dez anos para cá é que passei a me interessar por essa causa.

Os males que o tabagismo acarreta, tanto nos homens, como a perda da visão, quanto nas mulheres, como as rugas. As mulheres que fumam não acreditam, mas é um fato: nas fumantes, as rugas aparecem mais cedo.

Muito grato a V. Exª, eminente Senador Mauro Benevides. A palavra de V. Exª é um estímulo para que eu continue nesta campanha de combate ao tabagismo.

Finalizando, Sr. Presidente, quero manifestar o meu agradecimento à Profª Ivone Mendonça de Souza, que é uma grande mestra, uma grande professora do meu Estado, muito conceituada, pela gentileza de me enviar a nota a que me referi, publicada na *Folha de S. Paulo*, edição de 10 de maio do corrente ano, com a seguinte mensagem:

Dr. Lourival, amigo:

Lendo hoje a *Folha de S. Paulo*, deparei-me com excelente matéria sobre o tabagismo e lembrei-me de sua grande e meritória

luta contra o fumo. Leia-a e guarde-a. Talvez lhe sirva para ilustrar suas argumentações na brilhante campanha que encetou em prol da saúde e contra o vício.

Um cordial abraço e a saudade da amiga e admiradora.

Sr. Presidente, muitas mensagens como esta tenho recebido de todo o Brasil, em apoio à campanha nacional de combate ao fumo, que ultimamente tem apresentado excelentes resultados. O mais importante deles é a conscientização da sociedade, principal beneficiária dos resultados desta luta contra o vício e a favor da vida e da saúde das pessoas.

O SR. MAURO BENEVIDES – Sr. Presidente, peço a palavra como Líder.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) – V. Exª tem a palavra na forma regimental.

O SR. MAURO BENEVIDES (PMDB – CE. Como Líder. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Sr.s e Srs. Senadores, ocupo hoje a tribuna do Senado Federal, na condição de Líder da Bancada do Partido do Movimento Democrático Brasileiro, para registrar a realização ontem, em Brasília, da Convenção Nacional do PMDB, que reuniu os líderes, os mais preeminentes do nosso Partido, os Delegados de todas as Unidades Federadas e os nossos militantes, que trouxeram àquele conclave político uma extraordinária movimentação que pode ser entendida como uma prova inequívoca da força e da vitalidade da nossa agremiação partidária.

No sábado, a convenção fora convocada para aprovar o programa partidário, denominado "Democracia com Desenvolvimento", resultado de longos estudos, confiados à Fundação Pedroso Horta, que tem a dirigi-la o nosso colega de Bancada e Senador dos mais ilustres, Ronan Tito, do Estado de Minas Gerais, que se dedicou, durante alguns meses, a essa tarefa hercúlea, difícil, de ajustar o Partido à realidade política, econômica, social e cultural do País.

Esse programa, discutido a exaustão, foi unanimemente aprovado após receber emendas, sugestões, enfim, tudo aquilo que lhe pudesse aprimorar o texto. Sob aplausos estrepitosos, no último sábado, o nosso programa foi aprovado e, em seguida, oferecido a todos os Senadores e Deputados, aos diretórios regionais, enfim, a muitos dos que compareceram a nossa convenção de sábado e de domingo.

O Senador Ronan Tito, inclusive, foi alvo de um agradecimento empenhado do Presidente Luiz Henrique, que testemunhou a S. Exª, na condição de Presidente da Fundação Pedroso Horta, o reconhecimento de todo o Partido por aquele esforço gigantesco empreendido, que teve por grande objetivo garantir ao PMDB um programa moderno, que pudesse orientar a nossa ação político-parlamentar em todo o País.

No dia seguinte, Sr. Presidente, foi aquela festa monumental. Milhares de pessoas acorreram ao Centro de Convenções Ulysses Guimarães, aqui em Brasília, para que tomássemos conhecimento para cancelá-la da indicação do ex-Governador de São Paulo, Sr. Orestes Quércia, como candidato à Presidência da República.

Recorde-se que o PMDB, inovando democraticamente uma consulta às bases, promoveu na semana anterior, ou mais precisamente no dia 15 deste mês, uma consulta ao universo representativo do nosso Partido. Senadores, Deputados Federais, Deputados Estaduais, Prefeitos, vice-Prefeitos, enfim, homens que, liderando na nossa agremiação importantes segmentos das fileiras peemedebistas, tiveram que se manifestar sobre quem deveria disputar, em nome do PMDB, a Presidência da República nas eleições de 3 de outubro.

Três nomes inicialmente foram registrados para essa competição: o do ex-Governador do Paraná, Sr. Roberto Requião; o do

nosso eminente companheiro, Senador José Sarney; e o do ex-Governador de São Paulo, Sr. Orestes Quércia. Por razões ponderáveis que na ocasião invocou, o Senador José Sarney afastou-se da disputa, circunscrevendo-se, portanto, a consulta apenas ao ex-Governador do Paraná e ao ex-Governador de São Paulo, Sr. Orestes Quércia.

Ao final, por uma maioria significativa, o Sr. Orestes Quércia foi escolhido, nessa manifestação eminentemente democrática, para pleitear, para postular, na legenda do PMDB, a primeira magistratura do País.

O Sr. Aluizio Bezerra – Permite-me V. Exª um aparte?

O SR. MAURO BENEVIDES – Ouço V. Exª com prazer.

O Sr. Aluizio Bezerra – Estamos ouvindo o pronunciamento de V. Exª, como Líder no Senado, com relação ao fato que culmina na candidatura Orestes Quércia toda uma marcha de discussão, de avaliação dentro do PMDB. V. Exª ressalta, com o brilho, a eloquência e a precisão da palavra que lhe são peculiares, a grandeza desse acontecimento político, qual seja o lançamento da candidatura Orestes Quércia. Temos, neste momento da vida nacional, toda uma discussão acerca do problema sucessório. O PMDB, esse grande Partido, foi responsável pelo processo de democratização do País e cumpriu uma das tarefas mais importantes não somente para o Brasil, mas para todo o contexto latino-americano e uma parcela considerável do mundo. Esse Partido, responsável, portanto, por todas as lutas que mobilizaram a opinião pública brasileira no restabelecimento democrático do nosso País, não exerceu ainda, a partir de um processo eleitoral, como queria Tancredo Neves nas *Diretas Já* – foi impossível em virtude de sua trágica morte –, toda uma candidatura com base no processo eleitoral para ocupar a Presidência da República e cumprir a segunda parte da luta da democratização, que são as transformações sociais. E o momento é chegado. Não podendo tê-lo feito na pessoa de Ulysses Guimarães, agora a história abre uma janela importante: a candidatura de Orestes Quércia, com a candidata a vice-presidente, Srª Iris, representando a mulher brasileira. Senador Mauro Benevides, a grande imprensa brasileira lança críticas contra Orestes Quércia, mas, como dizia um dia desses, lá no Acre, o nobre Senador Nabor Júnior, "não se joga pedra em pé de alface; joga-se em jequitibá". Trata-se de uma candidatura que pode, como a exemplo das candidaturas a senador e a governador do Estado de São Paulo, mobilizar a opinião pública nacional e, dentro do programa de democracia e desenvolvimento, aprovado, possibilitar-nos o cumprimento da segunda tarefa que o povo brasileiro espera depois da democratização, que justamente são as transformações sociais capazes de criar o desenvolvimento com justiça social. Que seja esse o Programa a ser cumprido pela candidatura vitoriosa de Orestes Quércia, saída ontem de um grande movimento e com expressivo apoio da opinião pública presente àquele acontecimento.

O SR. MAURO BENEVIDES – Muito grato a V. Exª, nobre Senador Aluizio Bezerra, que esteve presente, no sábado e domingo, à Convenção do Partido, como uma das figuras mais prestigiosas do PMDB. Ao lado dos Senadores Nabor Júnior e Flaviano Melo, dos Deputados Federais e Delegados do Estado do Acre, V. Exª esteve presente a todos os momentos, participando das discussões do Programa e, no último domingo, vivenciando aquele clima intenso de democracia e de vibração, quando aplaudimos os nossos dois candidatos à Presidência e Vice-Presidência da República, Orestes Quércia e a Srª Iris Rezende.

V. Exª lembrou muito bem o grande compromisso que assumamos – nós, do antigo MDB, que era o centro da resistência democrática no País e que se transformou no PMDB dos nossos dias – em favor da normalidade político-institucional do País. E lembro também que foi exatamente a partir de 1974, com a eleição de

Orestes Quércia e de mais 15 companheiros ao Senado Federal, que se intensificou a luta em favor da normalização da vida democrática brasileira. Foram constantes, seguidos, diria mesmo quase ininterruptos, os pronunciamentos feitos na tribuna do Senado, clamando de todas as formas para que o então Presidente da República, que era o General Ernesto Geisel, prosseguisse naquela tarefa denominada "abertura política", e que mesmo lenta e gradual haveria de nos conduzir à normalidade da vida política brasileira.

Teria que mencionar neste instante a figura de um homem que, sem pertencer aos quadros do MDB de então, mas aos da Aliança Renovadora Nacional, que era o Partido que dava sustentação ao Governo, o grande Senador pelo Piauí, Petrônio Portella, foi, sem dúvida, um dos artífices daquela abertura política que reclamávamos empenhadamente fosse efetivada no menor espaço de tempo possível e fizesse com que o País passasse a conviver com a nova realidade, marcada sobretudo por decisões democráticas que tivessem a sua inspiração na vontade popular, através da manifestação das urnas.

O Sr. Aluizio Bezerra – V. Exª me permite complementar o aparte, nobre Senador?

O SR. MAURO BENEVIDES – Com todo o prazer, nobre Senador Aluizio Bezerra.

O Sr. Aluizio Bezerra – Quero destacar o Programa que lança Orestes Quércia, expressando a vontade da opinião pública nacional, de maneira muito clara, e dizer que, pela primeira vez, aparece como parte de um programa de governo a saída para o Pacífico como via de integração do Brasil com os demais países sul-americanos e de acesso aos mercados asiáticos a à costa oeste norte-americana. Entre outros pontos importantes quero ressaltar, como Senador pelo Estado do Acre, portanto da Região Amazônica, essa parte do Programa, que marca muito bem um dos pontos extraordinariamente importantes que expressam o pensamento e a vontade não somente da Região Norte, mas também da opinião pública nacional. Como parte dos problemas internos e dos problemas de política externa, associados ao desenvolvimento e à abertura de maiores mercados para o desenvolvimento nacional, a integração regional e a perspectiva da saída para o Pacífico e do acesso aos mercados asiáticos e à costa oeste norte-americana constituem, sem dúvida alguma, um dos pontos de grande destaque do Programa ressaltado pelo candidato à Presidência da República Orestes Quércia.

O SR. MAURO BENEVIDES – Senador Aluizio Bezerra, mais uma vez testemunho a V. Exª o meu reconhecimento por esse seu aparte, que põe em relevo especial o programa que o PMDB aprovou no último sábado, sob o título **Democracia com Desenvolvimento**, focalizando, dos pontos de vista político, econômico e social, todas aquelas diretrizes na defesa das quais devemos nos empenhar, nós, Senadores, Deputados, Presidente da República, enfim, todos aqueles que, com maior ou menor hierarquia nos quadros partidários, devem ter realmente o seu Programa como o breviário diante da própria comunidade, nos programas de que participarmos, nos debates a que comparecermos, em todas as formas de difusão desse Programa, que resultou de um trabalho sério e metucioso, levado a efeito por um grupo altamente qualificado, reunido na Fundação Pedroso Horta, que, hoje, tem como Presidente, o nosso companheiro Senador Roman Tito.

O Sr. João Calmon – Permite-me V. Exª um aparte?

O SR. MAURO BENEVIDES – Concedo o aparte a V. Exª.

O Sr. João Calmon – Nobre Líder Mauro Benevides, V. Exª participou, com grande destaque, da Convenção do PMDB que se realizou no Centro de Convenções Ulysses Guimarães. V. Exª, como tantos, constatou que foi, sem dúvida nenhuma, a mais

importante e concorrida reunião promovida pelo Partido de Ulysses Guimarães. Nessa oportunidade, o Presidente da Juventude do PMDB destacou que Quêrcia vai fazer uma revolução na educação do Brasil e procurou ilustrar essa afirmação com os seguintes fatos concretos: "Em todas as lutas dos estudantes Quêrcia esteve presente. Ele vai dar o tratamento à educação do país que deu a São Paulo. Basta isso para a revolução na educação. Quêrcia implantou o turno de seis horas, aumentando a permanência dos estudantes na escola. Acabou com a falta de vagas. Deu autonomia às universidades e vinculou seu orçamento à receita do ICMS, o que fez com que hoje as três universidades estaduais paulistas recebam proporcionalmente mais verbas do que as 42 universidades federais de todo o país." No momento, nobre Senador Mauro Benevides, em que o corajoso Ministro da Educação, Professor Murílio Hingel, proclama, em entrevista publicada em manchete, pelo jornal *O Estado de S. Paulo*, que a educação brasileira está falida e que essa situação tende a piorar ainda mais, é confortador, para todos nós, ouvirmos essas revelações sobre o esforço educacional extraordinário empreendido em São Paulo pelo então Governador Orestes Quêrcia. Esta é a contribuição que desejo dar ao discurso que V. Ex^a está proferindo sobre a empolgante Convenção do PMDB, sem dúvida nenhuma, repito, a maior da história do nosso Partido.

O SR. MAURO BENEVIDES – Agradeço a V. Ex^a, Senador João Calmon, que realça aquele inesquecível e incomparável conclave político que foi a nossa Convenção deste final de semana, quando milhares de militantes trouxeram a todos nós, Líderes da agremiação, a manifestação de apoio e solidariedade ao Partido e aos seus candidatos à Presidência da República, Orestes Quêrcia, e à Vice-Presidência, a Sr^a Íris Rezende.

Dizia mais: que naquele instante o Presidente Luiz Henrique convocou V. Ex^a à Mesa, e os aplausos que estrugiram naquela ocasião foram significativos para testemunhar a luta que V. Ex^a tem empreendido, de forma abnegada, transformando em verdadeiro sacerdócio a pregação em favor do sistema educacional brasileiro.

Aprovamos, também, uma moção, dirigida ao Diretório Regional do PMDB, no Espírito Santo, no sentido de que revise uma decisão considerada equivocada, injusta e repusesse na manifestação soberana dos convencionais a sua indicação para concorrer à reeleição. Todos nós sabemos da luta de V. Ex^a ao longo desses quase trinta anos como Parlamentar em favor do sistema educacional. Portanto, a sua presença no momento da discussão dessa temática é de suma importância. V. Ex^a sempre foi aquela voz altilqüente a reivindicar uma atenção especial dos governos, com a inclusão de dotações orçamentárias expressivas, sem a supressão daquelas verbas que dificultam o ensino de 1º, de 2º e de 3º graus. E então, todos nós, à unanimidade, naquele plenário no Centro de Convenções Ulysses Guimarães, entendemos de endereçar o nosso apelo instantâneo, até de certa forma patético, porque extraído de uma convenção nacional, aos nossos bravos companheiros do Espírito Santo, ao nosso companheiro Gerson Camata, que ali exerce uma liderança inquestionável, ao Presidente do Partido, o Deputado Roberto Valadão, enfim, para que todos reexaminassem, revissem aquela manifestação inicial da própria convenção e garantisse a V. Ex^a a presença na chapa senatorial, porque, se isso ocorrer, não tenho dúvida porque conheço a tradição do povo capixaba, que o enviou para esta Casa, como também ao hoje Ministro da Indústria, Comércio e Turismo, Elcio Alvares, o nosso companheiro Gerson Camata, para que aqui representassem com a maior dignidade o povo do Espírito Santo.

Portanto, aquela moção teria que ser realçada também por mim neste instante para que valesse como uma reiteração da Lide-

rança do Partido no Senado aos companheiros que representam o PMDB, no grande Estado capixaba.

O Sr. Aureo Mello – V. Ex^a me permite um aparte?

O SR. MAURO BENEVIDES – Ouço com prazer V. Ex^a.

O Sr. Aureo Mello – Senador Mauro Benevides, V. Ex^a sabe que sou egresso das antigas fileiras do PMDB e hoje compo-
nho o Partido de Reestruturação Nacional, PRN. Não tendo queixas nem motivos de tristezas em relação ao tempo em que me mantive na agremiação que V. Ex^a brilhantemente lidera nesta Casa. Neste caso, embora querendo, por assim dizer, intrometer-me em assunto que não é da minha esfera partidária, quero lembrar a V. Ex^a o grande erro que foi cometido na época da elaboração constitucional, quando se permitiu que os deputados federais fossem candidatos natos à reeleição e se suprimiu esse direito aos senadores, acarretando situações verdadeiramente trágicas e absurdas, como essa que ocorreu no Espírito Santo, em relação ao nosso companheiro João de Medeiros Calmon. Realmente, suprimir João Calmon de uma chapa de senadores é o mesmo que tentar apagar a luz do sol, trocar a noite pelo dia, porque João Calmon é uma tradição não somente dos temas educacionais, como do próprio Espírito Santo. E, no entanto, se houvesse uma legislação que assegurasse a sua continuidade como candidato ao Senado pela própria legislação, ele não teria sido alvo desse terrível escorregão dado pelos convencionais do Espírito Santo. Era somente isso o que gostaria de acrescentar ao pronunciamento de V. Ex^a.

O SR. MAURO BENEVIDES – V. Ex^a, nobre Senador Aureo Mello, faz uma abordagem absolutamente precisa. Quando votamos a última lei eleitoral, garantimos aos deputados federais, aos deputados distritais e aos deputados estaduais a presença nas chapas que fossem formadas durante as respectivas convenções. Portanto, todos eles passaram a ser candidatos natos ao postularem a deputação nesses níveis. E, como nós, Senadores, sempre fomos desprezidos, não nos preocupamos em garantir aquela cadeira que, naturalmente, seria submetida ao crivo eleitoral nas eleições que se realizam em 3 de outubro. Quem sabe se tivéssemos assegurado a cadeira de João Calmon, ele aqui chegaria sufragado brilhantemente pelos seus coestaduanos e retornaria a esta tribuna – como espero que ele retorne – numa revisão da decisão adotada pelo Diretório do PMDB do Espírito Santo e possa dar continuidade, aqui neste plenário, à sua luta incessante e infatigável em favor da educação brasileira.

Portanto, Sr. Presidente, se a Convenção do PMDB foi um fato marcante, significativo para a história política do nosso País, nós, companheiros de legenda e de luta de Orestes Quêrcia e de Íris Rezende, estamos desejosos de que, deflagrada a luta sucessória, os dois candidatos, peregrinando por todo o País, possam levar a mensagem, as idéias e o programa, enfim, sensibilizar multidões compactas ocupando televisões, cadeias de rádio, participando dos comícios nos palanques eleitorais, enfim, naquilo que possa significar uma grande cruzada democrática e revitalize em nosso País acima de tudo o processo político e abra perspectivas alvissareiras para que o PMDB sagre dois companheiros seus para a Presidência e a Vice-Presidência da República.

Era o registro que desejava fazer, regozijando-me pelo êxito extraordinário obtido pelo PMDB na sua convenção de sábado e domingo passados.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) – Concedo a palavra ao nobre Senador Nabor Júnior.

O SR. NABOR JÚNIOR (PMDB – AC. Pronuncia o seguinte discurso.) – Sr. Presidente, Sras e Srs. Senadores; O clima de expectativa que cerca toda a nacionalidade se reveste de angústia e de preocupação nos lares da imensa maioria dos trabalha-

dores, assalariados ou não, sobre cujos ombros é atirada a grande parte, talvez a maior, da fatura antiinflacionária.

O problema não é novo; ao contrário, já vem despertando palavras de cautela e denúncia desde as primeiras informações que circularam sobre a proposta do então Ministro da Fazenda, nosso eminente colega Senador Fernando Henrique Cardoso.

Em 21 de fevereiro, nesta mesma tribuna, lembrei a necessidade da adoção de critérios equivalentes e justos para a conversão dos salários e dos diversos custos pagos pelos trabalhadores, na manutenção de suas famílias. Destaquei a injustiça que seria praticada se os salários fossem convertidos pela média de períodos pretéritos se a contrapartida com o custo de vida fosse a liberalidade oficial. Ou seja, as regras devem ter um mínimo de equilíbrio social e bom-senso político.

Desde então, os temores dos trabalhadores se confirmam à simples leitura dos jornais ou audiências dos noticiários de rádio e televisão: os preços dispararam sem qualquer controle e as ameaças do Governo são recebidas com mofa e desinteresse pelos agentes especuladores. Em apenas um caso digno de nota, um da indústria automobilística, o balão-de-ensaio de elevar os preços acima dos limites ajustados pelo setor foi derrubado por uma firme reação governamental. Todos os outros preços dispararam livre e impunemente – quem queria comprar carro foi socorrido pelo Governo; quem precisa pôr comida na mesa para os filhos está desassistido e atônito com a disparada remarcação das etiquetas nos mercados.

Os doutos e os economistas afirmam que é "teoricamente impossível haver inflação em URV", mas não dizem como convencer os pais de família e as donas-de-casa, desesperados com o custo de vida ascendente, cada dia mais veloz à medida que se aproxima a data do lançamento oficial da nova moeda, o Real.

O Presidente Itamar Franco teve de vetar pessoalmente a tentativa dos tecnocratas e proprietários de imóveis, de promover reajuste de aluguéis residenciais pelo pico, pelo valor mais alto marcado em cada período de vigência dos contratos. Por tal proposta, o locatário seria pretensamente beneficiado com uma ginástica aritmética, daquelas que só os cientistas numéricos conseguem elaborar e ter a ousadia de tentar explicar.

Os institutos que formulam os vários índices de inflação confirmam que, em alguns casos, produtos essenciais subiram 49% ou até mais do que isso na última semana.

Tenho aqui, Sr. Presidente, Srs. Senadores, uma reportagem publicada no jornal *O Globo*, edição do dia 20 último, que registra realmente a alta do custo dos produtos de limpeza e alimentação muito acima do índice de variação da URV no período, sobre a qual darei conhecimento à Casa.

As remarcações em cruzeiros reais, diz *O Globo*, foram: sabonete Lux, 90g, no dia 9-5-94, CR\$ 365,00; no dia 19-5, CR\$545,00, o que representa um aumento de 49,3%. Papel higiênico Extra Fino, 4 unidades, no dia 9-5, CR\$1.590,00; no dia 19-5, CR\$ 2.240,00, com aumento de 40,09%. Manteiga Itambé, 200g, no dia 9-5, CR\$1.885,00; no dia 19-5, CR\$2.580,00, com uma variação de 36,09%. biscoito Piraquê, 200g, no dia 9-5, CR\$770,00; no dia 19-5, CR\$1.050,00, com variação de 36,4%. Massas Piraquê, 500g, no dia 9-5, CR\$1.285,00; no dia 19-5, CR\$1.680,00, com aumento de 30,7%. sabão Ruth, kg, no dia 9-5, CR\$2.690,00; no dia 19-5, CR\$3.490,00, com variação de 29,7% nescou, 500g, no dia 9-5, CR\$2.750,00; no dia 19-5, CR\$3.490,00, com variação de 26,9% farinha de Trigo Dona Benta, kg, no dia 9-5, CR\$670,00; no dia 19-5, CR\$830,00, com variação de 23,9% detergente líquido Minerva, 500 ml, no dia 9-5, CR\$490,00; no dia 19-5, CR\$590,00, com variação de 20,4% leite em pó Ninho, 494g, no dia 9-5, CR\$3.200,00; no dia 19-5, CR\$3.800,00, com

variação de 18,7% açúcar, kg, no dia 9-5, CR\$950,00; no dia 19-5, CR\$1.100,00, com variação de 15,8%. Cerveja Antarctica, 600 ml, no dia 9-5, CR\$780,00; no dia 19-5, CR\$ 899,00, com variação de 15,3%.

Nesse mesmo período, Sr. Presidente, a URV teve uma variação de 14,27%, inferior, portanto, aos índices impostos a produtos de primeira necessidade. E esses são preços do dia 20, publicados pelo jornal *O Globo*. Se formos ao supermercado hoje, tais preços já terão sofrido uma variação de 15% a 20% acima da tabela que acabei de dar conhecimento ao Senado.

Situação ainda mais grave ocorre com produtos de maior consumo da população, como pão, leite, café, que subiram desenfreadamente nos últimos dias, tendo seus valores triplicados em relação ao mês de abril.

Contatamos, assim, de forma insofismável, a existência de uma inflação em URV.

Mas minha preocupação, Sr. Presidente, Srs. Senadores, é a de que, com o anúncio da entrada em vigor do Real em 1º de julho, ocorram ainda remarcações muito mais acentuadas nos preços dos produtos, principalmente daqueles que compõem a cesta básica do trabalhador brasileiro. E se o preço das utilidades está sendo reajustado em parâmetros muito acima da variação da URV, admito que deveria haver, por parte do Governo, a iniciativa de conter esse abuso. Caso contrário, no momento em que o Real entrar em vigor, a URV não valerá mais nada, porque qualquer preço abaixo de uma URV será reajustado para coincidir com o valor do Real no dia 1º de julho.

Esse é um problema sério. Não posso entender como o Governo, dispondo de mecanismos de controle de preços e serviços, concorde com essa disparada inflacionária acima da variação da URV. Enquanto os salários dos trabalhadores estão contidos pelo reajuste oficial, os preços das mercadorias, de um modo geral, e dos gêneros alimentícios, em particular, estão livres. Os que podem se defender, como os profissionais liberais e prestadores de serviços, fazem suas próprias tabelas e acompanham – não raro, superam – os aumentos generalizados.

O jornal *O Estado de S. Paulo*, edição desta segunda-feira, retrata com a habitual perfeição esse quadro, na principal matéria de seu Caderno de Economia: "**Honorários Au-Mentam da Acima Inflação**", acrescentando que "dados apurados pela FIPE demonstram que os reajustes dos preços de serviços profissionais, especialmente médicos, superaram a variação da inflação nos últimos quatro meses", quer dizer, o período-padrão para conversões, um quadrimestre, está contaminado pelo veneno inflacionário.

No relato estatístico elaborado pela FIPE, chama a atenção, por sua crueldade, o aumento aplicado pelas empresas que consertam aparelhos eletroeletrônicos, mais de 70 pontos percentuais acima da inflação no período. Isso deixa ainda mais acuados os trabalhadores, sem recursos para substituir os eletrodomésticos estragados e agora também sem dinheiro para um simples conserto.

Nos últimos quatro meses, a inflação acumulada chegou a 302,36%, enquanto as oficinas dos eletrodomésticos aumentaram as tabelas em 373,84%, os serviços médicos subiram 338,95% e o conjunto dos cabeleireiros, costureiros e alfaiates elevaram em 328,73% suas faturas.

Está sendo armada, portanto, uma devastadora bomba inflacionária, para explodir em 1º de julho o nascituro Real.

A inflação que se acumula e a que estaria sendo represada, pelos ganhos nominais das aplicações, são apenas uma das ameaças ao sucesso do plano econômico. A outra, responsável direta pela falência e desmoralização do Plano Cruzado, é o desabastecimento doloso ou culposos, pai do ágio generalizado. Ambas precisam ser previstas e combatidas no nascedouro.

Os estoques de alimentos, que o Governo Federal tem deixado apodrecer em diversas regiões, devem ser distribuídos, para cobrir as carências de todo o País; onde houver a perspectiva de insuficiência, o recurso às importações é indispensável e exige antecedência para ter eficácia. É por isso, aliás, que leio com preocupação uma entrevista concedida pelo Ministro da Fazenda, embaixador Rubens Ricúpero, a *O Globo*, edição desta segunda-feira, em que Sua Excelência descarta a hipótese de importação de alimentos, argumentando que "toda vez que o Governo se meteu a importar, não deu certo".

O erro verificado nas importações anteriores, Sr. Presidente, foi o de dar-lhe caráter quase punitivo contra os especuladores — quando o correto é prever o problema antes que ele venha a afligir os cidadãos. A hora de importar, se isso se fizer necessário, é agora, hoje, dentro das projeções que os tecnocratas devem ter elaborado.

Estamos em plena contagem regressiva para a implantação do Real, palavra hoje mágica em todos os cenários econômicos, políticos e sociais do Brasil, a senha para um futuro sem inflação e com menos sofrimentos para os trabalhadores e suas famílias.

Não costumo ser pessimista, mas tampouco me deixo contaminar pelo ufanismo vazio e insensato. E o espírito realista que sempre me anima indica que o Plano Real pode ter sucesso, sim, e que o Governo será o principal responsável por sua vitória ou seu malogro.

O Congresso Nacional, sempre tão criticado e incompreendido, fez sua parte, com prudência e espírito público, aprovando o Projeto de Conversão que efetiva a existência da URV e abre os caminhos para que a nova moeda, o Real, venha a suceder o falido e necrosado Cruzeiro. Vamos, agora, aguardar a evolução dos fatos e as providências que o Governo deve adotar para impedir que o sonho se transforme em mais um pesadelo, desta vez com o agravante mortal de que toda sociedade está mobilizada em termos de salvação nacional, como se o último alento do Brasil como nação futura dependesse da conclusão dos programas iniciados pelo então Ministro Fernando Henrique Cardoso.

Muito obrigado.

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. NATOR JÚNIOR EM SEU PRONUNCIAMENTO:

Sexta-feira, 20 de maio de 1994

O Globo

**ANÚNCIO DO REAL FAZ PREÇOS
DISPARAREM NAS PRATELEIRAS**

Ledice Araújo

Passados dois meses, os consumidores ainda não desfrutaram das anunciadas vantagens das negociações entre fornecedores e os grandes supermercados com base nas tabelas em URV. Pelo contrário: depois do dia 9, quando o Governo anunciou a data de 1º de julho para a chegada do real, os preços de diversos produtos foram reajustados muito além da variação do novo indexador. Em dez dias, período em que a URV variou 14,27%, os artigos de higiene e limpeza tiveram altas bem mais acentuadas, como o sabonete Lux, 49,3%, e o papel higiênico Extra Fino, 40,9%.

Os reajustes dos derivados de leite (manteiga) e de trigo (biscoitos e massas) também continuam acelerados, entre 30% a 37%. Técnicos do setor admitem que as empresas começaram o processo de ajustamento de preços às tabelas de custo pela URV, numa preparação para a conversão ao real. No caso da manteiga, as donas-de-casa encontram ainda opções para o preço de CR\$2.580, da marca Itambé. A melhor delas é a manteiga Mimo, a CR\$1.100, preço 57,4% inferior, no Paes Mendonça e Sendas.

No Carrefour a Mimo custa CR\$1.320, mas em compensação a Itambé está por CR\$1.420. Os preços promocionais também estão mais salgados. A massa Vesúvio, por exemplo, subiu de CR\$650 para CR\$950 (46%) desde 30 de abril, no Carrefour. O açúcar sofre reajustes semanais, e já custa CR\$ 1.100, o quilo, com alta de 15,8% desde o dia 9.

As indústrias de cervejas e refrigerantes urvizaram as tabelas na segunda quinzena de abril, deixando para os consumidores o impacto dos aumentos decorrentes da retirada dos descontos de até 60%. Com o repasse, a cerveja Antarctica subiu 80% no varejo. Passou de CR\$499, (início de abril) para CR\$899, (esta semana). A Brahma custa ainda mais caro (CR\$950), puxando os preços das marcas com menor participação no mercado, como a Schincariol, que está por CR\$849, preço 98% mais alto que o de meados de abril: CR\$429,.

— Eu sabia que depois da confusão o pagamento ficaria para os consumidores. Os grandes fazem os que querem — disse o motorista de táxi Durval Pereira, que se recusou a pagar CR\$890, pela garrafa de Antarctica no Paes Mendonça. Preferiu a Kaiser em lata por CR\$ 460, em oferta. E levou três caixas.

O diretor comercial do Rainha, Francisco Esteves, argumenta, que, com a aproximação do real, as empresas precisam estar mais ajustadas às tabelas de custo. Mas explicou que ainda há negociações com descontos de 10% a 20%, o que permite boas promoções ao consumidor. Citou como exemplo o detergente Biobrilho, que venderá a CR\$450, a partir de segunda-feira, preço CR\$42, abaixo do custo pela URV de ontem (CR\$492,.)

As remarcações em cruzeiros reais

PRODUTO	9/5	19/5	AUMENTO
Sabonete Lux (90 g)	365	545	49,3%
Papel hig. Extra Fino (4)	1.590	2.240	40,9%
Manteiga Itambé (200g)	1.885	2.580	36,9%
Biscoito Piraquê (200g)	770	1.050	36,4%
Massas Piraquê (500g)	1.285	1.680	30,7%
Sabão Ruth (kg)	2.690	3.490	29,7%
Nescau lt (500g)	2.750	3.490	26,9%
Far. trigo D. Benta (kg)	670	830	23,9%
Det. líquido Minerva (500ml)	490	590	20,4%
Leite em pó Ninho (494g)	3.200	3.800	18,7%
Açúcar (kg)	950	1.100	15,8%
Cerveja Antártica (600ml)	780	899	15,3%
Variação da URV			14,27%

Fonte: Principais supermercados do Rio.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) — Considerando a lista de oradores e a presença dos Srs. Senadores em plenário, concedo a palavra ao nobre Senador Mansueto de Lavoura.

O SR. MANSUETO DE LAVOURA (PMDB — PE. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) — Sr. Presidente, Srs e Srs. Senadores, quero fazer referência, aqui da tribuna do

Senado, a uma reportagem do jornalista Magno Martins, do *Diário de Pernambuco*, publicada naquele órgão da imprensa pernambucana, na edição de ontem, domingo, 22 de maio de 1994.

É uma entrevista com o candidato do PT à Presidência da República, Sr. Luiz Inácio Lula da Silva. O título da matéria é o seguinte: "Lula antecipa planos para o Nordeste". Como veremos na análise desta reportagem de perguntas e de respostas, o candidato do PT faz afirmações – pelo menos nesta reportagem, pois não sabemos em que o Nordeste é contemplado no programa oficial do PT – que coincidem com a nossa luta e, ao mesmo tempo, coincidem com atritos de posições dos ilustres membros do PT no Congresso Nacional.

Ora, vejam o que diz a matéria:

O líder absoluto nas pesquisas, o candidato do PT à Presidência da República, Luiz Inácio Lula da Silva, vai percorrer o rio São Francisco, da sua nascente até a foz, no início de julho, para discutir com os trabalhadores e as entidades representativas da sociedade civil a viabilidade do projeto de transposições de águas do lendário "Chico".

A transposição é uma velha idéia. Temos ouvido comentários contra e a favor. Entendemos que a irrigação é uma condição necessária, mas não suficiente, para desenvolver a agricultura da zona semi-árida.

O primeiro ponto trata da questão da transposição. Enquanto alguns integrantes da Bancada do PT da Assembleia Legislativa do Estado e até aqui no Congresso Nacional colocam-se frontalmente contra, estamos vendo candidatos que vão percorrer o Rio São Francisco, colocando-se numa posição de expectativa favorável diante desse projeto. Essa idéia de transposição das águas do São Francisco está sendo agora intensamente debatida, tendo em vista o projeto do Ministro Aluízio Alves, que prevê a perenização de três grandes bacias em três Estados do Nordeste: a Bacia do Apodi-Açu, no Rio Grande do Norte; a Bacia do Piranhas, na Paraíba e a Bacia do Rio Jaguaribe, que é o maior rio intermitente do mundo – ou o maior rio seco do mundo –, no Ceará.

Estamos vendo que, apesar do combate que os Parlamentares do PT estão oferecendo a esse projeto, que é da maior importância, este tem praticamente o aval do candidato Luiz Inácio Lula da Silva. Não o projeto do Ministério da Integração Regional, concretamente falando, mas o projeto em tese da transposição de bacias, ou seja, o velho projeto do Ministro Mário Andreazza, que preconizava transposições de águas da Bacia do Tocantins, através do Rio do Sonho, que chegava ao Rio São Francisco, para suprir as possíveis deficiências de água do Rio São Francisco, seja esse projeto mais recente do Ministro da Integração Regional.

Quando falou sobre a matéria, o candidato Lula não condenou nenhum deles, e até se mostrou em posição favorável, em tese, a essa preocupação. Isso vem dizer que, no mínimo, há ainda posições internas divergentes, ou melhor, que o candidato tem um discurso e seus seguidores e Lideranças têm um outro, mas não deixa de ser um fato positivo.

O que sempre se colocou no projeto de transposição de bacias não foi sua importância. Observamos que nos países e nas regiões semi-áridas onde há carência de água, como é o caso do Nordeste, a grande saída é aproveitar-se a água onde ela é abundante e levá-la para onde há escassez, isto é, deve sempre haver uma ligação entre os mananciais perenes e aqueles rios e bacias em que há escassez temporária ou permanente.

Portanto, nesse caso, é interessante notar a posição do candidato Luiz Inácio da Silva, que praticamente aprova o projeto de transposição das bacias.

Nós, partidários do Ministro Aluízio Alves, aprovamos, mas com condicionamentos. Temos, ainda, algumas indagações a

fazer ao ilustre Ministro, um grande companheiro de Partido, e, por isso mesmo, fizemos um requerimento à Comissão de Assuntos Econômicos do Senado para que S. Ex.^a traga informações que ainda precisamos para apoiar integralmente esse projeto.

Uma das perguntas que faremos é a seguinte: Por que se iniciar uma obra de um e meio bilhão de dólares faltando praticamente seis meses para o término do Governo? Já estamos no fim de maio; então, faltam seis meses para terminar a atual Administração Federal.

Ora, como começar uma grande obra se não se tem a garantia da continuidade? A se confirmar a declaração publicada na entrevista do jornalista Magno Martins, no *Diário de Pernambuco* de ontem, haverá um candidato, e bastante cotado nas pesquisas, que se compromete com essa transposição de bacias. Não queremos insinuar, nem de longe, que sejam afirmações demagógicas do candidato Luiz Inácio Lula da Silva, presidenciável que está em primeiro lugar nas pesquisas – se bem que pesquisa não elege candidato. O candidato que apoiamos está em terceiro ou quarto lugar, mas acreditamos que ganhará as eleições, seja no primeiro, seja no segundo turno. Todavia, ninguém pode desconhecer que o candidato do PT tem grande chance de se eleger Presidente da República. Seria tapar o sol com a peneira desconhecer essa realidade.

Se realmente forem confirmadas as declarações publicadas no jornal *Diário de Pernambuco*, uma parte do questionamento estará respondida, isto é, há garantia de que pelo menos um dos presidenciáveis com chance de chegar à Presidência dará continuidade a esse projeto de transposição de água.

E os outros, será que vão responder positivamente?

A segunda pergunta é esta: como explicar a existência de recursos federais para uma obra de 1 bilhão e 500 milhões de dólares se não há recursos, também federais, para dar continuidade à Ferrovia Transnordestina, cujo orçamento é de 330 milhões de dólares? Como há dinheiro para essa transposição, que custa 1 bilhão e 500 milhões de dólares, e não há recursos para construir a Aduana do Oeste, na região do Araripe, no Estado de Pernambuco, com a qual seria abastecida a sede de oito municípios e trinta e dois distritos, que há mais de três anos vêm sendo castigados pela mais cruel das secas verificadas?

Como entender, então, que não se possa dar continuidade a dezenas de outros projetos federais na região, tais como barragens, estradas federais, centros de apoio à saúde, escolas técnicas federais, os quais estão paralisados por falta de recursos?

Quando há dotação orçamentária, quando se trabalha aqui para conseguir dotação orçamentária, os orçamentos são cortados, como ocorreu neste ano, quando o Orçamento, originalmente, foi cortado em 50%. Depois, por não pagamento, o Orçamento diminuiu. Hoje, as dotações para essas obras federais, na mesma região desse projeto de transposição de águas, não chegam a 10% ou 20%.

Daí por que se considera que as obras federais, naquela região e no País inteiro, são verdadeiros cemitérios de obras inacabadas, com grande desperdício de recursos públicos.

Pois bem, diante da paralisação de obras médias, pequenas e algumas de maior porte, como se pode explicar o começo, no fim do Governo, de uma obra de um bilhão e quinhentos milhões de dólares, por mais importante que seja? A objeção, portanto, não é à obra em si, mas à alegação de falta de recursos, de dificuldades.

Este é o nosso comentário acerca do presidenciável, no que toca à recuperação, ou melhor, ao projeto de transposição das águas do rio São Francisco. O mais interessante é que o presidenciável, nessa entrevista, diz que não vai acabar com o FINOR – Fundo de Desenvolvimento do Nordeste. Ora, o Partido do Lula sempre considerou o FINOR uma fonte de corrupção. Alguns dos

seus aliados consideravam a SUDENE um ninho de proteção, de corrupção.

Nós, que havíamos presidido, durante quase dois anos, a Comissão Especial que avaliou os incentivos fiscais regionais do FINAM, FINOR e FUNRES, que é o Fundo de Desenvolvimento do Espírito Santo, considerávamos que havia certo exagero nas críticas partidas de setores da imprensa, principalmente a do Sul. Isso repercutiu no Congresso Nacional e impressionou sobretudo aqueles Parlamentares, em geral desavisados, que tinham como fonte de informação somente essas matérias tendenciosas relativamente a esses fundos de desenvolvimento, e que pediam, a toda hora, a extinção do FINOR.

Quando, em virtude da demagogia do Governo Collor, a equipe chefiada pela ex-Ministra Zélia Cardoso de Mello quis acabar com o FINOR e levou para o Congresso Nacional, numa bandeja, as cabeças da SUDENE e do FINOR, esta Casa ficou silente. Foi preciso haver o grito dos que estavam mais ligados às questões do Nordeste para dizer que era um absurdo extinguir o FINOR. Se o Nordeste com o FINOR era ruim, sem ele seria muito pior. Então, iniciou-se um levantamento sobre os problemas do Fundo.

Naquela Comissão, recebemos o apoio de diversos partidos, mas a manifestação do PT sempre foi de indiferença e de críticas, as mais acirradas, contra o FINOR. Agora, o presidencial Luiz Inácio Lula da Silva responde ao jornalista Magno Martins, na referida entrevista publicada no Diário de Pernambuco, de ontem, dizendo que não irá acabar com o FINOR, irá aperfeiçoá-lo.

Isso é exatamente o que nós, no relatório da Comissão Especial que reavaliou os incentivos fiscais, também afirmamos, ou seja, que os percentuais de desvio de recursos do FINOR/FINAM eram baixos; não era, como se queria demonstrar, a totalidade, ou grande parte dos recursos que era desviada. Mesmo assim, devo dizer que um centavo de recurso público desviado já constitui uma irregularidade, que deve ser combatida. Por isso, se, como ficou apurado por aquela Comissão Especial, menos de 5% dos recursos do FINOR eram desviados, nós teríamos que dizer isso a todo o País. Em termos de padrões de Brasil, o FINOR não é mais danoso aos cofres públicos ou mais corrupto do que quaisquer outros órgãos instalados no Centro-Sul. O seu percentual de desvios de recursos públicos é, às vezes, menor do que aquele que ocorre em outros órgãos sediados em outras regiões do País.

Mesmo assim, se há um percentual de esbanjamento, de desvio, de distorção, ele tem de ser combatido. Foi por isso que a Comissão sugeriu uma série de punições para os responsáveis pelos desvios do FINOR.

Vejo, com alegria, que a posição do presidencial Lula coincide com aquela proposta. Até parece que ele leu o relatório da Comissão Especial sobre a questão dos incentivos fiscais regionais e sobre a SUDENE.

No que toca à SUDENE, respondendo a uma das perguntas, diz o presidencial do PT:

Acho que a SUDENE tem que voltar a ser um órgão de planejamento regional que possa viabilizar projetos do Governo Federal para as regiões, através de convênios com os Estados, prefeituras e entidades da sociedade civil da região.

Indagado sobre o FINOR, respondeu:

Não penso em extinguir o FINOR, nem os fundos constitucionais. Apenas queremos redirecioná-los para garantir aos recursos aplicados uma destinação social.

Perfeito! Tudo está de acordo com o nosso relatório.

E continua o presidencial:

Infelizmente, esses recursos também estão privilegiando apenas uma minoria de grandes proprietários. Por exemplo: os dados disponíveis do FNE para o biênio 1991/92 mostram que, do

total de US\$ 572 milhões (dos quais 75% foram destinados à agropecuária), mais da metade (52%) beneficiaram 1,5% de grandes produtores; e apenas 32% das aplicações realizadas beneficiaram 95% de mini e pequenos produtores. Não podemos permitir que os recursos públicos – que são escassos – continuem a ser apropriados por uma minoria.

Ouvir isso do presidencial do PT nos alegra bastante. Quando da discussão do projeto de lei que regulamentava o Fundo Constitucional, fomos o autor de doze emendas, todas procurando alterar a proposta original e visando a que recursos do FNE se destinassem ao pequeno e ao miniagricultor e/ou proprietário rural e, nas cidades, às pequenas, médias e microempresas. Propus que, na sua regulamentação, o FNE fosse o FINOR dos pobres. Mas ele não se refere ao FINOR. Esqueceu-se de dizer que o FINOR é, sobretudo, um órgão de incentivo, com inegáveis benefícios para o Nordeste.

Basta ver, Sr. Presidente, Senador Chagas Rodrigues, que, no seu Estado, mais de 80% da receita tributária – não apenas a federal, mas a estadual e a municipal – decorre de projetos financiados pelo FINOR. Isso significa que esse incentivo à economia do Piauí se reverte, via impostos, para mais escolas, mais postos de saúde, mais estradas estaduais ou federais. É evidente que ainda é muito pouco, que a concentração de renda é muito grande.

Mas quando se fala na permanência do FINOR no combate aos desvios e às distorções havidas em projetos fantasmas – que foram pequenos –, achamos que o modelo do FINOR é concentrador. Contra essa concentração, propusemos no relatório da Comissão Especial alguns pontos que são fundamentais: em primeiro lugar, a interiorização do desenvolvimento, que foi a tônica do discurso do presidencial do meu partido, Orestes Quércia, ontem, na Convenção; em segundo lugar, o apoio à pequena e à média empresa, e não às grandes empresas. Durante um determinado período, no FINOR, chegou-se ao ponto de só conceder financiamentos agropecuários a grandes entidades empresariais. Uma sociedade por cotas de responsabilidade limitada não poderia receber dinheiro do FINOR, mas apenas as sociedades anônimas, que é a forma jurídica de que se revestem as grandes empresas. Até a manutenção e a publicidade que se tem que dar aos atos constitutivos e administrativos das sociedades anônimas são caríssimas. Tudo tem que ser publicado nos jornais e diários oficiais, e isso custa muito caro. Manter e organizar uma sociedade anônima é caro e está inacessível ao pequeno e médio empresários do Nordeste.

Além da exigência de S/A, no caso dos projetos agropecuários financiados pelo FINOR, havia uma exigência absurda de que, no mínimo, os projetos deveriam ter 5 mil hectares para merecer recursos do FINOR. Projetos abaixo de 5 mil hectares, mesmo em regiões férteis, não receberiam recursos. Esse limite altíssimo, felizmente, foi superado.

O que interessa saber é que o resultado e os pontos defendidos no relatório da CPI Especial do FINOR agora estão aqui. Porém, quando se analisa o FNE – e o Lula o critica, dizendo que ele está voltado ainda para grandes empresários –, eu digo que na discussão da sua regulamentação, apresentamos doze emendas, das quais cinco foram aprovadas, todas procurando fazer com que o FNE contemplasse, com prioridade, a pequena e a microempresa urbana e o pequeno, médio e miniempreendimento rural.

Assim, apesar da rigidez e burocracia do Banco do Nordeste, que muitas vezes perduram nessas agências, criando dificuldades para os pequenos proprietários e agricultores, a atual administração do BNB, principalmente seu Presidente João Melo, tem uma sensibilidade muito grande em relação a esse segmento

da economia, representado pelos pequenos e médios empresários e produtores.

Tenho recebido relatórios periódicos do FNE e vejo que, progressivamente, os financiamentos se voltam para esses segmentos da economia – e isso não é consequência da atuação da direção, nem da Presidência do próprio banco, que é a entidade financeira gestora do FNE. Só que, apesar de algumas facilidades, sobretudo para a pequena e para a microempresa, os custos financeiros, hoje – 80% da TR para o pequeno proprietário do semi-árido –, inviabilizam qualquer empréstimo. Só os grandes proprietários – e é preciso dizer isso ao presidente Lula – ainda se aventuram a tomar empréstimos nos bancos, e eles não são pagos porque se tornam inviabilizados pelos custos financeiros. Os pequenos, de sua parte, afastam-se cada vez mais dos bancos, não porque estes lhes neguem, nas linhas de crédito, os seus financiamentos, mas porque tal é o custo financeiro, mesmo com alguns abatimentos na correção monetária, que eles falirão em massa se realmente insistirem em financiamentos, mesmo por meio do FNE.

Quero concluir esse comentário sobre a entrevista concedida ao jornalista Magno Martins. Se é por esse ponto, o Lula quer, no seu discurso, tranquilizar o Nordeste e, sobretudo, a economia nordestina, referindo-se à SUDENE como órgão que precisa ser revitalizado; o FINOR também precisa voltar ao seu papel de origem como instrumento de desenvolvimento regional, como órgão a ser preservado e não extinto, como querem tantos, partidários do candidato do PT.

Não quero ver nenhuma contradição, não quero ver nisso discurso para agradar segmentos empresariais do Nordeste; quero ver nisso reconhecimento, uma reciclagem do candidato do PT. Acho que a própria realidade, esses caminhos que ele percorreu pelo Nordeste, a realidade da seca e, agora, a realidade do Vale do São Francisco, esses caminhos levarão o candidato a rever algumas das suas posições acerca da SUDENE, do FINOR e do FNE. É isso que ele já demonstra nessa entrevista ao *Diário de Pernambuco*.

Muito obrigado.

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. MAN- SUETO DE LAVOR EM SEU PRONUNCIAMENTO:

Diário de Pernambuco

Recife, domingo, 22 de maio de 1994

LULA ANTECIPA PLANOS PARA O NORDESTE

Candidato do PT diz que não vai acabar com o Finor e promete analisar a transposição do rio

Magno Martins

Líder absoluto nas pesquisas, o candidato do PT à Presidência da República, Luiz Inácio Lula da Silva, vai percorrer o rio São Francisco, da sua nascente até a foz, no início de julho, para discutir com os trabalhadores e as entidades representativas da sociedade civil a viabilidade do projeto de transposição das águas do legendário Chico. "A transposição é uma velha idéia. Nós temos ouvido comentários contra e a favor. Acharmos que a irrigação é uma precondição necessária – mas não suficiente – para desenvolver a agricultura da zona semi-árida", afirmou Lula nesta entrevista exclusiva ao *Diário*.

"A Sudene tem que voltar a ser um órgão forte e de planejamento."

Ao contrário do que tem sido especulado entre o empresário nordestino, acostumado a bancar empreendimentos através de incentivos fiscais, o candidato petista garante que não acaba com o Finor, o Fundo de Investimentos do Nordeste. "Não penso em extinguir o Finor, mas vamos garantir que os recursos do Fundo te-

nham uma destinação social", diz Lula. Na entrevista, o candidato do PT fala sobre os problemas do Nordeste de forma muito segura, e afirma que não tem planos para acabar com a Sudene, mas transformá-la "num organismo meramente de planejamento. A entrevista:

"As elites do Nordeste se beneficiam da seca para manter o apartheid."

DP – Todos os candidatos costumam fazer proselitismo político em cima do Nordeste como bandeira de campanha, mas a região nunca teve um tratamento diferenciado. Foi assim com Sarney, com Collor e agora com Itamar. Eleito, que tratamento o sr. dará aos problemas do Nordeste?

Lula – O Nordeste será uma de nossas prioridades no governo. É a região que concentra os maiores problemas sociais. Segundo o Mapa da Fome elaborado pelo IPEA a pedido do nosso companheiro Betinho, mais de 7 milhões de nordestinos são classificados como indigentes, ou seja, não ganham o suficiente nem para comer. Isso significa que cerca de 41% da população da região passa fome, praticamente o dobro da média nacional, que é de 22%. O Nordeste tem 36% de analfabetos, contra 18% da média do País. Tem ainda 74% das residências sem esgoto, contra 46% do Brasil, e assim por diante.

DP – E daí? Como sair dessa situação?

Lula – O problema do Nordeste é eminentemente político e isso vem se arrastando ao longo dos anos. Qualquer indicador social que se tome, o Nordeste aparece como a grande região deficiente, carente de infra-estrutura social básica. Nós temos disposição política para reverter esse quadro.

DP – Na visão do sr. a "indústria da seca" ainda persiste na região?

Lula – A seca tem sido responsabilizada por todos os males do Nordeste. A seca é uma realidade, mas também é verdade que as elites dominantes deste País – e em especial as elites do Nordeste – têm se beneficiado do flagelo da seca para manter um dos mais atrasados sistemas de dominação política e social que se conhece, um verdadeiro apartheid social. É através do clientelismo e da ignorância que se mantém a dominação política por mais de quatro séculos no País.

DP – E a Sudene, hoje completamente esvaziada, que papel terá no Governo do sr.?

Lula – A Sudene foi sendo paulatinamente esvaziada desde a sua criação por Celso Furtado. Primeiro, porque os governos militares centralizaram todo o planejamento econômico, ou seja, as decisões de onde e como alocar recursos públicos, em Brasília. Depois, com Sarney, Collor e Itamar a Sudene foi apropriada pelas elites locais que passaram a intermediar os recursos públicos destinados à região e terminaram se apropriando desses recursos. É o caso dos Inocêncios e os Fiúzas da vida que usaram os recursos do DNOCS para perfurar poços em suas terras.

DP – Mas o que o sr. vai fazer com a Sudene, enfim?

Lula – Acho que a Sudene tem que voltar a ser um órgão de planejamento regional que possa viabilizar projetos do Governo Federal para a região, através de convênios com os estados, prefeituras e entidades da sociedade civil da região.

DP – Quanto ao Finor, o sr. pensa em acabá-lo?

Lula – Não penso em extinguir o Finor, nem os fundos constitucionais. Apenas queremos redirecioná-los para garantir aos recursos aplicados uma destinação social. Infelizmente, esses recursos também estão privilegiando apenas uma minoria de grandes proprietários. Por exemplo: os dados disponíveis do FNE para o biênio 1991/92 mostram que do total de US\$ 572 milhões (dos quais 75% foram destinados à agropecuária), mais da metade (52%) beneficiaram 1,5% de grandes produtores; e apenas 32%

das aplicações realizadas beneficiaram 95% de mini e pequenos produtores. Não podemos permitir que os recursos públicos – que são escassos – continuem a ser apropriados por uma minoria.

DP – Dizem que o sr. tem ojeriza a incentivos fiscais? Isso vai acabar no Governo petista?

Lula – Segundo os mais conceituados estudiosos de políticas públicas, essa opção de alocar recursos públicos é por natureza concentradora, pois privilegia especialmente um público que já tem acesso às demais políticas governamentais. Todavia, acreditamos que se eles forem remodelados de modo a garantir a transparência na aplicação dos recursos e a participação das entidades da sociedade civil, os incentivos fiscais podem se constituir num importante apoio aos programas de desenvolvimento regional do Nordeste.

DP – O Governo Itamar Franco joga tudo, agora, no projeto da transposição do rio São Francisco para resolver os problemas do Nordeste e atacar a miséria. Qual a opinião do sr. a propósito do projeto?

Lula – Nós ainda estamos analisando o projeto. A transposição das águas do rio São Francisco é uma velha idéia e ouvimos muitos comentários a favor e contra nas caravanas do Nordeste. Acharmos que a irrigação é uma precondição necessária – mas não suficiente – para desenvolver a agricultura da zona Semi-Árida. E no chamado miolão do Semi-Árido não há água suficiente armazenada hoje para desenvolver esses projetos. Agora, se a água tem que vir do São Francisco ou de um poço artesiano, é um problema técnico que estamos analisando. Nós vamos fazer no início de julho uma caravana percorrendo o rio São Francisco desde a sua nascente até a Bahia. Aí vamos debater com os trabalhadores, os técnicos, os políticos e entidades representativas da sociedade civil da região essa questão da transposição.

DP – Para encerrar, que prioridades o sr. já tem alinhavadas para o Nordeste?

Lula – As mesmas do País: gerar empregos, acabar com a fome, dar acesso à terra para quem quiser cultivá-la, garantir uma política agrícola adequada aos pequenos produtores, garantir o direito à Educação e Saúde à maioria da população, enfim, garantir a cidadania aos milhões de brasileiros excluídos pelo perverso modelo de crescimento econômico vigente nas últimas três décadas.

O SR. PRESIDENTE (Chagas Rodrigues) – Concedo a palavra, de acordo com a ordem de inscrição, ao nobre Senador Antonio Mariz.

O SR. ANTONIO MARIZ (PMDB – PB. Pronuncia o seguinte discurso. Sem revisão do orador.) – Sr. Presidente, Sr^s e Srs. Senadores, a questão do desenvolvimento regional, da erradicação das disparidades entre as várias regiões do Brasil, tem sido objeto constante dos programas de governo, dos discursos eleitorais, dos compromissos de candidatos. No entanto, o tempo transcorre sem que esses programas, esses discursos, esses compromissos se traduzam em ações.

Por isso, venho a esta tribuna, na tarde de hoje, para exaltar a decisão do Ministério da Integração Regional que decidiu iniciar, imediatamente, a transposição das águas do São Francisco para quatro Estados da região nordestina.

Essa é uma antiga aspiração, um sonho nunca realizado. Mesmo obras menores, iniciativas localizadas, jamais foram concretizadas, desenvolvidas.

Na Paraíba mesmo, durante sessenta anos, a região do alto sertão, abrangendo municípios como Sousa, Cajazeiras, São João do Rio do Peixe, Uiraúna e outros, aguardaram a construção de um canal de interligação entre duas grandes bacias: a do Açude Coremas Mãe d'Água e a do Açude Engenheiro Ávidos São Gonçalo.

Esse canal é essencial para que as chamadas várzeas de Sousa possam ser irrigadas. E foi uma das razões da construção do Açude Coremas Mãe d'Água, iniciada no longínquo ano de 1932.

Esse longo e interminável período constituiu-se em frustrações sucessivas. Vários Ministros, em diversos Governos, assumiram, às vezes, no próprio local, a tarefa de construir essa obra. No entanto, as palavras se perderam ao vento e nunca qualquer ato objetivo de construção foi praticado.

É tão exemplar o caso da interligação Coremas – São Gonçalo que, no curso desse período de 60 anos, inúmeros e repetidos debates, travados no Congresso Nacional, nas audiências de ministros, ficaram na memória do povo paraibano. Um desses debates contrapôs o Ministro José Américo de Almeida, no Governo Getúlio Vargas, e o Deputado João Agripino Filho. Nessa ocasião, quando se punham em posições antagônicas os dois homens públicos paraibanos, João Agripino cobrando do Ministro as ações relativas, na época, ao habitual e inevitável período das secas, dizia o Ministro que agora ia tratar de um assunto de vinte anos atrás; isso era em 1953. José Américo, já irritado pela pertinácia das inquirições de João Agripino, pela forma agressiva com que por ele era tratado, apontando-lhe contradições entre suas palavras e os seus atos, redarguiu dizendo: "Mas isso é coisa prescrita; coisa de mais de vinte anos", ao que João Agripino insistia: "Não é prescrito, trata-se desse canal interligando Coremas e São Gonçalo". Daí por que desde 1932 a Paraíba aguarda essa obra. Isso em 1953, Sr. Presidente. Passados quarenta anos, o quadro é absolutamente o mesmo. Daí a importância de que se reverte a decisão do Ministro Aluizio Alves que por cima de paus e pedras lança esse grande projeto de transposição da, águas do São Francisco.

O Sr. Mansueto de Lavor – Permite-me V. Ex^a um aparte?

O SR. ANTONIO MARIZ – Ouço V. Ex^a com prazer.

O Sr. Mansueto de Lavor – Senador Antonio Mariz, quero testemunhar, inclusive, a luta de V. Ex^a em favor da viabilização desta grande obra para o seu Estado, para a agricultura irrigada de uma das regiões do semi-árido mais carentes que é a construção do Canal Coremas-São Gonçalo. No ano passado, quando era Relator do Orçamento, V. Ex^a só insistiu em um único pleito, que foi a construção desta obra que representava a garantia do desenvolvimento rural de uma vasta região dos sertões da Paraíba. Todavia, essa é uma obra antiga, da década de 30. Homens ilustres como esses citados por V. Ex^a, projeto que V. Ex^a dá continuidade na Paraíba, não conseguiram viabilizar essa obra; em geral, argumenta-se que é por falta de recursos. As dotações do Orçamento de 93, apesar da nossa insistência para que não se cortassem as obras hídricas do Nordeste, assolado por mais uma seca, foram reduzidas, conforme já afirmei aqui, pelo corte inicial de 50% e pela corrosão da inflação mensal de mais de 30% durante o período em que esses recursos ficaram retidos sem liberação. Quero aplaudir o nosso bravo companheiro, o Deputado Aluizio Alves, hoje Ministro da Integração Regional. Não temos o direito de contestar sua iniciativa corajosa. É preciso deixar isso bem claro. O que fazemos com o nosso dever de cumprimento de um mandato é saber se realmente há possibilidade de dar continuidade a essa obra. O que temos é que essa seja mais uma obra paralisada. Se não se faz aquele canal – que é importante, mas é menor – de interligação dos reservatórios de Coremas-Mãe d'Água para o São Gonçalo, como é que se vai assegurar esse grande canal, que é de fundamental importância, no curto espaço de tempo em que o Ministro ainda estará à frente da sua Pasta? Estas questões têm que ser respondidas para a nossa tranquilidade. Nós, em Pernambuco, temos ainda outra objeção, que é mais de caráter técnico: achamos que o canal deveria sair não da cidade de Cabrobó, a cidade mais

próxima das bacias a serem beneficiadas, mas de cima do Lago de Sobradinho, porque com isto já se perenizava quatro importantes bacias em território pernambucano. A obra ia demorar um pouco mais, custaria mais, mas valorizaria muito os investimentos públicos, sobretudo em termos de território pernambucano. Basta lembrar que com esse novo traçado, concebido originalmente pelo Banco Mundial, haveria possibilidade de aumentar a área irrigada de Pernambuco em mais de 110 mil hectares. Entretanto, o problema não é este. A primeira questão é deixar bem claro que aplaudimos a coragem, a iniciativa e a determinação do Ministro Aluizio Alves. Em segundo lugar, dizer que o nosso questionamento quanto à garantia da continuidade da obra é em respeito ao povo da Paraíba, do Ceará e do Rio Grande do Norte, que têm agora suas expectativas numa grande obra, as quais não podem ser frustradas amanhã, em outro governo. Se tivéssemos ainda dois ou três anos de gestão do Ministro Aluizio Alves e do atual Governo Itamar Franco, que aprovou o projeto, tínhamos certeza. Nem estaríamos discutindo isso aqui. Desculpe-me o alongado aparte, Senador, mas essas foram as razões por que citei essa entrevista do Lula, para dizer que ele, agora, é a favor; antes, era contra. Ele disse que não é contra e que vai examinar a transposição. Ótimo, porque já nos dá um alento para que possamos lutar por essa grandiosíssima e importante obra, sem o pavor de que, amanhã, ela entre no rol das obras inacabadas, do desperdício, etc. Mas o Lula não está eleito. Direi até que vou trabalhar por outro candidato, pelo menos no primeiro turno. Será que todos os demais vão assumir esse compromisso? Era bom que o fizessem, porque assim teríamos uma garantia de que a próxima administração federal iria dar continuidade. Quero deixar bem claro que a aspiração do povo da Paraíba, no que toca a essa transposição, é uma luta justíssima. Todavia, precisamos ver, pela grandiosidade da obra e dos recursos investidos, qual é a posição da próxima administração federal.

O SR. ANTONIO MARIZ – V. Exª tem razão.

O Sr. Mansueto de Lavor – Ou pelo menos dos candidatos que estão mais próximos de ter sucesso na eleição, para ver se eles têm a posição comum no sentido de dar continuidade a esse projeto. Quero louvar V. Exª e dizer que estamos juntos nessa batalha.

O SR. ANTONIO MARIZ – Muito obrigado, Senador Mansueto de Lavor. V. Exª faz considerações absolutamente pertinentes à matéria que venho aqui debater.

Os aspectos técnicos da obra a que V. Exª se referiu, a objeção ao ponto de captação das águas escolhido, toda essa matéria parece-me, de fato, extremamente relevante, mas cumpre, ainda assim, louvar a decisão tomada pelo Ministério da Integração Regional, na medida em que cessam as discussões técnicas para se fazer uma opção de governo.

No curso de todos esses anos, de décadas da vida brasileira, discutiram-se as questões técnicas – a viabilidade do projeto, a disponibilidade das águas do São Francisco, a questão da geração de energia elétrica, os pontos de captação, o trajeto desse canal, o alcance da obra, os Estados a serem contemplados por essas águas, pelas perspectivas que se abrem com a irrigação e com o abastecimento urbano, de geração de energia, e tudo o mais.

Era preciso, num determinado instante, tomar a decisão, fazer as escolhas, porque todas as opções estavam à disposição do Governo. Todas as possibilidades de redistribuição da água do São Francisco eram objeto de estudos, de análises, de projetos, e era justamente o caráter interminável dessas discussões que servia da falsa justificativa para a inércia governamental.

Então, por uma vez que seja, o Governo decide, assume o projeto e se dispõe a realizá-lo.

O Sr. Mauro Benevides – V. Exª me permite um aparte?

O SR. ANTONIO MARIZ – Ouço V. Exª com prazer.

O Sr. Mauro Benevides – Nobre Senador, fiz questão de vir ao plenário neste instante para ouvi-lo e naturalmente expressar o meu pensamento a respeito do Projeto de Transposição das Águas do São Francisco. Eu diria a V. Exª que o grande debate que se realizou em Fortaleza, há cerca de três meses, foi o marco definitivo dessa conscientização que se arraiga em todos nós, nordestinos, para que se viabilize, no menor espaço de tempo possível, algo que representou, desde o século passado, uma aspiração legítima, capaz de contribuir decisivamente para diminuir os efeitos da carência de quedas pluviométricas naquela região, favorecendo privilegiadamente quatro Estados: o de V. Exª, o meu, o Rio Grande do Norte e, possivelmente, parte do Estado do Piauí. Desse encontro de Fortaleza, nobre Senador Antonio Mariz, que contou com a participação de técnicos, governadores, políticos e empresários, resultou a chamada Carta de Fortaleza, que foi entregue ao Presidente Itamar Franco por um grupo de parlamentares, do qual fazia parte também o Presidente da Câmara dos Deputados, Inocêncio Oliveira, e fizemos a entrega desse documento ao Presidente Itamar Franco. Posso dizer a V. Exª, com a minha vivência de contato com os setores governamentais já há algum tempo, que pressenti com muita clareza, de forma inequívoca mesmo, a vontade política do Presidente Itamar Franco em concretizar aquilo que tem sido um sonho acalentado ao longo do tempo, sem que nenhum governo tivesse até aqui a coragem, a firmeza e a decisão de enfrentar a viabilização de um projeto desse porte, dessa magnitude. Digo mais a V. Exª, que, presente o Ministro da Integração Regional, Deputado Aluizio Alves, S. Exª recebeu do primeiro mandatário do País aquele projeto, a carta e o projeto respectivo, com seu lineamento geral, sem qualquer despacho burocrático. Foi o próprio Presidente que, de forma enfática, decisiva, anunciou a nós próprios e ao Ministro que desejava dar os passos iniciais no seu governo e que a partir do dia seguinte, salvo engano, dia 23 ou 24 de março, o Ministro Aluizio Alves iniciasse imediatamente a ultimização do projeto, dentro das suas concepções técnicas, e, mais que isso, apontasse ao governo os recursos indispensáveis à concretização dessa magna iniciativa. O Ministro Aluizio Alves, passando da palavra à ação, efetivamente, entregou-se de corpo e alma a essa tarefa e tem buscado os recursos, que, neste ano, segundo se anuncia, estão no patamar de 650 milhões de dólares. O próprio Banco do Nordeste estaria engajado na captação de recursos externos que garantam o início imediato dessa grande obra. O Ministro Aluizio Alves, nordestino, entendeu, desde o primeiro momento, a relevância desse projeto. Senador Antonio Mariz, gostaria ainda de homenagear um companheiro meu de Assembléia Legislativa, Deputado Wilson Roriz, que, na década de 60, foi um dos arautos dessa solução. Naturalmente o seu trabalho foi cercado de incredulidade, pois todos se manifestaram contrariamente àquilo que pensavam ser um projeto químico, francamente irrealizável. Portanto, há trinta anos, S. Exª já marcava sua posição em favor desse projeto, tentando convencer cearenses, paraibanos e potiguares da sua importância – o que só agora ocorre. Por isso, no instante em que V. Exª se reporta a esse projeto da maior significação para a nossa Região, indestrutivelmente vinculando o Governo Itamar Franco ao Nordeste, fiz questão de vir a este plenário para apartear-lo. A nossa Bancada, bem como aqueles que se reportaram ao tema, como V. Exª, o Senador Mansueto de Lavor há poucos instantes, o próprio Presidente da Casa, Senador Humberto Lucena, e tantos outros, enfim, todos os 27 Senadores do Nordeste devemos somar esforços, para que o Governo se sinta realmente prestigiado nessa iniciativa, a fim de que ela ultrapasse todos os percalços da burocracia, dos orçamentos, e possa transformar numa esplêndida realidade aquele sonho acalentado por muitas ge-

rações. Meus parabéns, portanto, a V. Ex^a, por sua presença na tribuna e pela defesa de uma tese de extraordinária significação para a Região nordestina.

O SR. ANTONIO MARIZ – Muito obrigado, Senador Mauro Benevides. V. Ex^a traz um depoimento relevante sobre o processo decisório dessa obra. De fato, esse foi um marco na elaboração do projeto e, sobretudo, para a sua definição.

Também nós, da Bancada da Paraíba, acompanhados do Governador Cícero Lucena, tivemos oportunidade de ouvir, pessoalmente, do Presidente Itamar Franco a sua palavra de compromisso com a obra de transposição das águas do rio São Francisco. Em audiência a que estiveram presentes o Senador Humberto Lucena, o Deputado Ivandro Cunha Lima e outros Parlamentares, bem como o Ministro Aluízio Alves, o Presidente da República foi enfático em reafirmar a sua decisão de construir esse canal.

Portanto, as palavras do Senador Mauro Benevides vêm dar mais força aos argumentos que aqui procuro desenvolver.

O Sr. Francisco Rollemberg – Permite-me V. Ex^a um aparte?

O SR. ANTONIO MARIZ – Com prazer, ouço V. Ex^a

O Sr. Francisco Rollemberg – Nesta tarde, V. Ex^a se reporta a um dos projetos, talvez o mais importante do Governo Itamar Franco: a transposição de águas do rio São Francisco – agora parece que vai caminhar – que atenderá a uma necessidade básica do Nordeste e lhe dará aquilo que tanto espera: a sua inclusão no processo de desenvolvimento nacional. Tenho acompanhado o trabalho do Sr. Ministro Aluízio Alves e daqueles que defendem o projeto. Cuidei de examinar, com muito cuidado, a Carta de Fortaleza. Mas veja V. Ex^a: quando nós, nordestinos, começamos a encontrar uma saída para resolver um dos nossos mais angustiantes problemas, de outro lado, logo aparece alguém, também de Estados nordestinos, para questionar a possibilidade de algo viabilíssimo, que é o canal que fará a transposição de águas para aqueles Estados que não as têm, como é o de V. Ex^a. Dizem alguns que o rio São Francisco não suportaria a sangria. Ora, Sr. Senador, há alguns anos, fiz um curso sobre irrigação e aproveitamento de terras áridas. Fui a uma cidade dos Estados Unidos que nem consta do mapa, onde existe um rio pequeno, que, em nossa região, chamaríamos de riacho. Esse rio foi trifurcado e está irrigando áreas desérticas, arenosas como as nossas praias. Recordo-me de que, nessa ocasião, ao indagar ao povo dessa terra como ele conseguia produzir na areia, responderam-me que detinham duas coisas importantes: cabeça no sol e pé na água. A cabeça no sol, Deus lhes deu; a água, eles levaram. E esse pequeno rio, que é circulado e reciclado, permite que a Califórnia e o sul dos Estados Unidos, fronteira com o México, sejam uma das zonas de maior produtividade agrícola do mundo. Pois bem: nós temos o rio São Francisco. Dizem que ele começou a ficar assoreado, que diminuiu o seu volume, a sua descarga. Contudo, esquecem que ele é o rio das grandes enchentes, das grandes inundações, das grandes catástrofes nas cidades ribeirinhas. Ora, nobre Senador, evidentemente, um canal de irrigação que vai levar água para o Nordeste, para a Paraíba, Piauí, Rio Grande do Norte, Alagoas, Pernambuco, seja onde quiser, nessa expansão, deverá ter um atendimento, de certa forma, intermitente, mas capaz de manter perenes os rios, leitos naturais onde há de desaguar esta água que, ao lado da tecnologia, já não tão moderna, faz barragens submersas e de outros tipos que vão aprisionar a água na época em que o rio São Francisco não puder, na sua transposição, oferecê-la em quantidade necessária. Esse projeto é da maior seriedade. Além do mais, é a primeira etapa para que possamos fazer as transposições das grandes bacias da Região Norte para a Região Nordeste do País. Se não começarmos por algum ponto, não chegaremos a lugar nenhum. O Ministro Aluízio

Alves tem razão, e V. Ex^a merece os meus encômios, por vir à tribuna, nesta tarde, defender a transposição do rio São Francisco. Ele suportará de sobra. Quando o rio baixar, quando o rio estiver à seca, lá onde os canais levaram água, as barragens submersas manterão o rio, e teremos água para irrigação. Nos Estados como o Piauí, onde existem rios subterrâneos, de profundidade acessível à nova tecnologia, vão suplementar também essa água do São Francisco. Agora, no Estado de V. Ex^a, no meu Estado, Pernambuco, região que é dita como do cristalino, onde as águas são encontradas em fendas rochosas, de alta dureza e alta salinidade, se não fizermos isso, vamos desertificar os nossos solos e levar nossos Estados a um empobrecimento crescente, retirar os homens do campo pela impossibilidade de lá permanecerem. Portanto, Senador Antonio Mariz, vamos lutar juntos, vamos nos dar as mãos, nós, nordestinos e nortistas, para que essa transposição seja a primeira etapa para a transposição dos grandes rios das bacias do Nordeste e do Norte. Dessa forma, vamos integrar o Nordeste ao desenvolvimento do Brasil, porque a nossa região tem – os estudos pedológicos confirmam – áreas da melhor qualidade de terras. Temos insolação o ano inteiro. Podemos obter, de vários produtos agrícolas, três safras por ano, maiores do que em muitas regiões que produzem bem nos Estados Unidos. E aí está a produção de melão, de uva, às margens do São Francisco; de cebola, de frutas cítricas, de manga; tudo isso, para exportação e consumo interno também, será mais do que decuplicado; será multiplicado por um número que não sabemos qual é. E com esse desenvolvimento, com esse aproveitamento e nova aquisição, que é a produção de frutas, poderemos fazer o que o Chile já faz há anos: dar um reforço substancial à economia deste País, que hoje se esvai numa monocultura de soja; que enfraquece a sua cultura canavieira. O coco já não atende às necessidades da produção industrial no Brasil, estamos buscando coco na África. Ora, se conseguirmos ampliar esses horizontes, se conseguirmos aumentar nossa produtividade, custe o que custar ao País, esse projeto tem de ser executado. Lembro-me de que Jânio Quadros dizia que o Brasil tem que gastar com os brasileiros; que se o Banco do Brasil perdesse dinheiro com brasileiros e com o Brasil, não estaria perdendo, mas gastando o dinheiro que o povo brasileiro foi capaz de fazer com o seu próprio trabalho. Não há que se discutir preços; há que se discutir o fator de desenvolvimento e o fator de integração social, que é o mais importante que essa obra pode fazer, encarando-a, principalmente, como uma primeira etapa para que todo o Nordeste, de uma certa forma, se incorpore ao Norte e ao resto do País no seu desenvolvimento global. Eram essas as considerações que gostaria de ter feito, porque sou daqueles que acreditam que só a irrigação feita científica e corajosamente pode dar ao Nordeste a sua recuperação.

O SR. ANTONIO MARIZ – Muito obrigado, Senador Rollemberg, são extremamente significativas as palavras de V. Ex^a, que dá uma contribuição inestimável ao pronunciamento que estou fazendo.

Há um aspecto que me parece essencial e foi registrado pelo Senador Mansueto de Lavor e, agora, por V. Ex^a: é o da necessidade de assegurar a continuidade das obras; é tomar essa primeira transposição das águas do rio São Francisco como um exemplo de outras obras sucessivas que poderão ser feitas utilizando-se águas que vêm do Norte. Fala-se frequentemente nas águas do Tocantins, do Parnaíba, e assim por diante. É fundamental assegurar que essa obra não vai parar ao final do Governo Itamar Franco. Daí a pressa do Ministro Aluízio Alves, uma certa ansiedade em estabelecer o marco inicial desta obra, a vontade de superar obstáculos para concluir a primeira etapa e, assim, garantir o seu prosseguimento.

Temos exemplos trágicos, no passado, de obras abandonadas. Vivemos uma experiência, no Governo Epitácio Pessoa, de grandes iniciativas na construção, no Nordeste, das primeiras barragens, mas, para agravar o sofrimento nordestino, essas grandes obras foram todas paralisadas na transmissão do cargo de Presidente da República ao representante de Minas, ao Presidente mineiro que sucedeu Epitácio Pessoa.

O que se vê no Nordeste, ainda hoje, passados quase 70 anos, são os sinais dos destroços de máquinas que ficaram décadas abandonadas à margem desses açudes inacabados. Somente na década de 30, com a Revolução e a ascensão de um ministro também paraibano ao Ministério de Viação e Obras Públicas, é que foram retomadas essas ações. Esse grande açude a que me referi, na Paraíba, o Coremas-Mãe-d'Água, iniciado no tempo de Epitácio Pessoa, foi concluído apenas no Governo de Juscelino Kubitschek, passados mais de 30 anos. Foi Juscelino quem após a placa inaugural do Coremas Mãe d'Água.

São exemplos como esse que revelam a angústia que se apodera do povo nordestino, pela inconseqüência das ações administrativas, pela descontinuidade das ações de Governo. Agora, portanto, é basilar que o Ministro Aluizio Alves e o Presidente Itamar Franco consigam impulsionar com celeridade essa obra, de tal modo que ela se torne irreversível. Daí a preocupação do Ministério da Integração Regional em completar, até o final de dezembro, a primeira etapa dessa transposição: levar as águas de Cabrobó, no sertão pernambucano, até o divisor de águas dos três Estados – Pernambuco, Ceará e Paraíba –, na Serra do Jati, ponto culminante desse sistema de relevo nordestino, e que permitirá que, a partir daí, por gravidade, as águas do São Francisco cheguem a Fortaleza, cheguem ao interior da Paraíba, ao interior do Rio Grande do Norte e, posteriormente, com algumas ações complementares de custo relativamente baixo, perenizem igualmente rios no Estado de Pernambuco. Isso é fundamental, para que não se repita o que se viu em 1926, quando Arthur Bernardes, insensível à seca, à irregularidade climática do Nordeste, simplesmente paralisou todas as obras e com isso trouxe prejuízos que se multiplicaram ao longo dos anos.

Temos, infelizmente, a experiência das iniciativas inconclusas dos grandes projetos que não saem do papel e, quando o fazem, não têm conclusão, não terminam pela realização completa do projeto. Essa, a trágica memória do povo nordestino.

Esperamos que agora seja diferente, porque, de fato, uma série de circunstâncias convergem para que a obra se realize. Vivemos um instante em que no Ministério da Integração Regional está um homem do Rio Grande do Norte; no Ministério do Planejamento, um cearense; na Presidência do Congresso Nacional, do Senado da República, um paraibano; da Câmara dos Deputados, um pernambucano.

Então, se não nos valermos dessa circunstância meramente casual, que põe nas mãos de homens do Nordeste, que conhecem em profundidade os seus problemas, a oportunidade; se não nos valermos dessa circunstância para impulsionar efetivamente ações da grandeza da transposição das águas do São Francisco, realmente teremos perdido um momento histórico, que não se repetirá em breve.

Esse projeto tem metas ambiciosas. Ele vai canalizar rios. Na primeira etapa, em quatro Estados: Rio Grande do Norte, Ceará, Paraíba e Pernambuco. Abrange as bacias dos rios da Brígida, da Terra Nova e Pajeú, em Pernambuco; Jaguaribe, Pirangi e Choró, no Ceará; Piranhas e Açu, na Paraíba e no Rio Grande do Norte; Piancó, na Paraíba; Apodi, no Rio Grande do Norte.

É uma realização realmente fantástica, que vai alcançar não somente o objetivo de multiplicar riquezas pela irrigação das ter-

ras, fecundas, como assinalava, há pouco, o Senador Francisco Rollemberg, terras apropriadas ao recebimento dessas águas e à produção agrícola conseqüente, mas também o abastecimento das cidades. Na terrível seca que viveu a região em 1993, a maior, a mais dramática do século, segundo as avaliações de órgãos do Governo como a SUDENE e o DNOCS.

Nessa terrível seca do ano passado, não somente a questão diretamente econômica da produção agrícola, a perda das lavouras, a provocação do êxodo rural como efeito dessa calamidade, mas o próprio abastecimento das cidades foi afetado gravemente.

O País inteiro assistiu ao drama de Fortaleza, à situação crítica de Recife. Esta cidade esteve até há pouco – não sei se assim continua – em regime de racionamento de água, que vem sendo oferecida periódica mas descontinuamente em uma das maiores cidades brasileiras.

Fortaleza foi salva por um canal realizado a toque de caixa num prazo de noventa dias, recorrendo-se a todas as formas modernas de técnica para que pudesse ser concluído, sob pena de a cidade ter vivido um colapso. Uma cidade de milhões de habitantes ameaçada de forma grave da carência absoluta de água potável!

À medida que passa o tempo e crescem as cidades, as populações, tomam-se mais urgentes as soluções para a questão da água: água para irrigar, para abastecer as cidades, para gerar energia. Esse projeto contempla igualmente a hipótese de geração de energia valendo-se dos desníveis que uma ação desse porte, um percurso tão longo necessariamente estabelece.

É preciso apoiar o Governo para que realize esse grande empreendimento. É preciso também – como dizia o Senador Mansueto de Lavoura – cobrar dos candidatos à Presidência da República a sua visão do problema; a forma como hão de encarar a continuação dessa obra; qual a opinião sobre a transposição do São Francisco, sobre a filosofia dessa obra, que não deve esgotar-se em si mesma, mas deve servir de modelo a outras iniciativas do gênero. E o Brasil não estará fazendo nada de novo.

Ainda, há pouco, citava o Senador Francisco Rollemberg a experiência americana, a experiência na região, sobretudo na Califórnia e no Colorado e em tantos outros pontos do território agreste, situado na fronteira mexicana. E quantos outros países fizeram isso? A China tem um fantástico canal que liga Pequim ao mar, utilizando-se de dois rios. São centenas de quilômetros. A França, no século passado, ainda no Império de Napoleão II, construiu centenas, quem sabe milhares de quilômetros de canais laterais aos rios com o duplo objetivo, então, de favorecer a prática agrícola e de assegurar o transporte fluvial. São canais que ladeiam os rios, que poderiam ter sido considerados, numa visão estritamente técnica, talvez até desnecessários. Na verdade, representaram a regularização do curso de inúmeros rios e permitiram um notável impulso às atividades econômicas na França.

Mas aqui tudo são problemas, objeções de toda ordem, invocações técnicas, alegações de que o rio já não teria o volume suficiente para tal ação do Governo, pois seria prejudicada a geração de energia assim como seriam prejudicadas as regiões mais favoráveis à utilização da água. Isso tudo são balelas. Não podemos aceitar esse tipo de críticas, de obstáculos que procuram antepor à realização desse canal. O rio está lá há quinhentos anos com as suas águas só parcialmente utilizadas, esta grande iniciativa do Vale do São Francisco, algo recente historicamente.

É preciso ampliar a abrangência dessas águas e levá-las efetivamente a outros Estados. Há iniciativas consideráveis no Estado de Sergipe, que representa aqui o Senador Francisco Rollemberg, e no Estado de Alagoas. Já no Estado de Pernambuco, pela construção de adutoras que abastecem cidades, há iniciativas limitadas. Entretanto, é preciso ter a visão global do Nordeste; ter uma pers-

pectiva mais ampla dos problemas que nos afligem. E a construção do grande canal que parte de Cabrobó e vai alcançar a cidade de Fortaleza é, sem dúvida alguma, uma obra essencial à integração territorial do País, à redução das disparidades do desenvolvimento regional, à criação de condições que permitam elevar o nível de vida das populações nordestinas desde que paralelamente às obras civis se desenvolva uma obra social, que preveja e que assegure o acesso dos pequenos proprietários, dos trabalhadores rurais, das populações marginalizadas aos frutos do progresso que daí certamente advirão.

Cito alguns números dessa grande iniciativa do Governo Federal, para que se possa ter idéia das suas dimensões. Requer-se, para a realização desse canal, uma vazão mínima de 150 metros cúbicos por segundo no projeto total e de apenas 50 metros cúbicos por segundo nessa primeira etapa que está sendo atacada pelo Ministério da Integração Regional. Serão 2.000km de extensão, mas apenas 200km de obras civis. Os 1.800km restantes serão objeto simplesmente da utilização dos leitos secos dos rios nordestinos. São apenas 200km de obras de arte e 1.800km de aproveitamento das condições naturais do terreno.

Nesta primeira etapa, levar-se-á água à Serra do Jati, como disse, divisor dos três Estados e que permite que, por gravidade, sejam alcançados o Ceará, a Paraíba e o Rio Grande do Norte. Para alcançar o Jati será necessário apenas 121km de obras de arte.

O valor do projeto total é de dois bilhões de dólares, importância insignificante se comparada a outras grandes obras realizadas no País. Mas nem isso é necessário. Basta comparar este valor ao que se gastou nas frentes de emergência do Nordeste de forma meramente paliativa. Foi uma iniciativa da maior urgência e da maior necessidade, pois as frentes de emergência acodem uma aflição aguda das populações atingidas pela seca e, por isso, torna-se absolutamente irremediável e inadiável. Entretanto, são ações provisórias que não deixam resultados de ordem material, que não contribuem para a solução do problema da seca, para lançar as bases de uma ação conseqüente, consentânea com a realidade social e política da região. São recursos que saciam momentaneamente a fome e a sede da população expulsa do campo pela inclemência do tempo, mas que não lançam os fundamentos de soluções definitivas para o problema.

São dois bilhões de dólares para o projeto total e 500 milhões de dólares para essa primeira etapa. Essa importância equivale ao que se gastou na seca de 1993. Serão beneficiados noventa e nove Municípios em quatro Estados: Paraíba, Ceará, Pernambuco e Rio Grande do Norte.

Na primeira etapa obter-se-á uma área irrigada de 43 a 63 mil hectares, além do abastecimento de água de vários núcleos urbanos. A abrangência do projeto total é de 1 milhão e 600 mil hectares, sendo 600 mil hectares de boa qualidade para a irrigação.

A população beneficiada seria de 4 milhões de habitantes, além do abastecimento das cidades já referidas.

Na primeira etapa, serão novecentos e quarenta e cinco mil habitantes, os que residem nas áreas alcançadas pelo projeto, com uma produção estimada de duzentos e quinze milhões de dólares ao ano, enquanto que, no projeto direto, essa produção elevar-se-ia a dois bilhões de dólares/ano, gerando setecentos e oitenta mil empregos diretos e quatrocentos e vinte mil empregos indiretos.

É preciso salientar que esse projeto foi alvo de minucioso exame, de severo escrutínio, não só nos órgãos técnicos nacionais, mas também internacionais; aprovado também no Banco Mundial; analisado em todas as instâncias internas e externas e referendado por essas instâncias; e aprovado por esses organismos técnicos.

Então, impõe-se a sua realização. Impõe-se trazer a solidariedade de toda a nossa representação regional a essa iniciativa

formidável do Ministério da Integração Regional. São um milhão e quinhentos mil quilômetros quadrados de área nordestina; quarenta e quatro milhões de habitantes que sentem-se, à medida em que se sucedem os governos e passa o tempo, como simplesmente filhos adotivos do Brasil, rejeitados do País, pela indiferença e pela insensibilidade que tem marcado a ação dos governos.

Concluo as minhas palavras, Sr. Presidente, Srs. Senadores, reiterando a minha afirmativa inicial: é preciso transformar o discurso em atos, os compromissos públicos em ações de Governo.

A solidariedade nacional, imprescindível à grandeza do País, traduz-se também em obras como essa, em iniciativas de governo semelhantes. A transposição das águas do São Francisco vem concretizar uma longa aspiração, um sonho interminável, e pode trazer, com absoluta certeza, a redenção para milhares e milhares de pessoas que hoje vegetam na indigência, pode criar condições de vida digna para essas populações, multiplicar a riqueza e tornar mais solidário o Brasil, mais unido o nosso povo.

Muito obrigado, Sr. Presidente. (Muito bem! Palmas.)

Durante o discurso do Sr. Antonio Mariz, o Sr. Chagas Rodrigues, 1º Vice-Presidente, deixa a cadeira da presidência, que é ocupada pelo Sr. Carlos Patrocínio, suplente de Secretário.

COMPARECEM MAIS OS SRS:

Antonio Mariz – Carlos Patrocínio – Dario Pereira – Dirceu Carneiro – Divaldo Suruagy – Esperidião Amin – Hugo Napoleão – Humberto Lucena – Jonas Pinheiro – José Paulo Bisol – Marco Maciel – Meira Filho.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Patrocínio) – Sobre a mesa, Ofício que será lido pelo Sr. 1º Secretário.

É lido o seguinte

OF.nº 196/GLPSDB/94

Brasília, 18 de maio de 1994

Senhor Presidente,

Valho-me do presente para indicar o nobre Senador REGINALDO DUARTE para compor, na qualidade de titular, na vaga do Senador BENI VERAS, a Comissão Mista de Orçamento.

Na oportunidade, renovo protestos de elevada estima e distinta consideração. – Senador Mário Covas, Líder do PSDB.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Patrocínio) – Será feita a substituição solicitada.

Sobre a mesa, projeto de lei que será lido pelo Sr. 1º Secretário.

É lido o seguinte

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 34, DE 1994

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 2º da Lei nº 7.986, de 28 de dezembro de 1989, que "Regulamenta a concessão do benefício previsto no art. 54 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e dá outras providências", passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

"Art. 2º

§ 1º Para os efeitos exclusivos desta lei, consideram-se carentes todos aqueles que, em qualquer idade, percebam a renda mensal de até dois salários mínimos.

§ 2º A relação dos dependentes, para os fins da transferência do benefício, observado o disposto no caput deste artigo, enquadrar-se-á nos mesmos moldes daquela prevista para os dependentes do militar, conforme expressa nos §§ 2º, 3º e 4º do art. 50 da Lei nº 6.880, de 9 de dezembro de 1980.

§ 3º Obedecida a precedência da viúva e da filha ou filho portador de deficiência, na ordem de sucessão do benefício integral, tal poderá ser dividido pelos demais beneficiários carentes, desde que a cada um deles não corresponda valor mensal inferior a meio salário mínimo."

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

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

Justificação

O Projeto de Lei que ora se propõe visa a ampliar o amparo oferecido àqueles que, recrutados pelo Governo do Presidente Getúlio Vargas, desempenharam papel estratégico no esforço da II Guerra Mundial, na produção de látex na Amazônia, destinado a material bélico, em virtude do acordo feito com o governo americano. A estes seringueiros, os chamados "Soldados da Borracha", foi prometida uma contrapartida pelos serviços prestados, em forma de plano assistencial (Decreto-Lei nº 9.882, de 16-9-46), cuja consecução só ocorreu de fato com o advento da Constituição Federal de 1988, a qual lhes garantiu pensão mensal vitalícia de dois salários mínimos (art. 54 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias).

Tal benefício, no entanto, uma vez regulamentado pela Lei nº 7.986, de 28 de dezembro de 1989, não se equipara, no que se refere à sua transferência para os dependentes (art. 2º), às garantias previdenciárias asseguradas aos militares, razão pela qual julgamos necessário expandir seus efeitos, no sentido de um amparo mais efetivo.

Assim, ao se assegurar aos dependentes do "Soldado da Borracha" o mesmo tratamento dispensado aos dependentes dos militares em geral, aplicando-se os mesmos critérios para transferência do benefício a que fazem jus, em se aprimorando o dispositivo regulamentador hoje vigente, estar-se-á decerto reconhecendo, na justa medida, a inestimável contribuição destes simples porém grandes homens trabalhadores que, expostos a toda sorte de moléstias, enfrentaram os enormes riscos e incertezas da selva, nos longínquos seringais amazônicos, atendendo ao chamado patriótico na luta mundial contra o nazi-fascismo.

Pelos argumentos acima expendidos, esperamos contar com o pleno apoio dos ilustres Pares, no sentido da aprovação do presente projeto, uma vez que a ampliação dos benefícios previdenciários conferidos ao Soldado da Borracha, tal como se aqui expressa, representa, a nosso ver, mais um expressivo avanço social, rumo a uma distribuição de renda mais justa às populações que mais carecem.

Sala das Sessões, 23 de maio de 1994. – Senador Aluízio Bezerra.

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 7.986, DE 28 DE DEZEMBRO DE 1989

Regulamenta a concessão do benefício previsto no art. 54 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e dá outras providências.

Art. 2º O benefício de que trata esta lei é transferível aos dependentes que comprovem o estado de carência.

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.

Art. 54. Os seringueiros recrutados nos termos do Decreto-Lei nº 5.813, de 14 de setembro de 1943, e amparados pelo Decreto-Lei nº 9.882, de 16 de setembro de 1946, receberão, quando carentes, pensão mensal vitalícia no valor de dois salários mínimos.

§ 1º O benefício é estendido aos seringueiros que, atendendo a apelo do Governo brasileiro, contribuíram para o esforço de guerra, trabalhando na produção de borracha, na região amazônica, durante a Segunda Guerra Mundial.

§ 2º Os benefícios estabelecidos neste artigo são transferíveis aos dependentes reconhecidamente carentes.

§ 3º A concessão do benefício far-se-á conforme lei a ser proposta pelo Poder Executivo dentro de cento e cinquenta dias da promulgação da Constituição.

LEI Nº 6.880, DE 9 DE DEZEMBRO DE 1990

Dispõe sobre o Estatuto dos Militares

Art. 50. São direitos dos militares:

b) subtenentes e suboficiais, quando transferidos para a inatividade, terão os proventos calculados sobre o soldo correspondente ao posto de segundo-tenente, desde que contem mais de 30 (trinta) anos de serviços; e

c) as demais praças que contem mais de 30 (trinta) anos de serviço, ao serem transferidas para a inatividade, terão os proventos calculados sobre o soldo correspondente à graduação imediatamente superior.

§ 2º São considerados dependentes do militar:

I – a esposa;

II – o filho menor de 21 anos ou inválido ou interdito;

III – a filha solteira, desde que não receba remuneração;

IV – o filho estudante, menor de 24 anos, desde que não receba remuneração;

V – a mãe viúva, desde que não receba remuneração.

VI – o enteado, o filho adotivo e o tutelado, nas mesmas condições dos itens II, III e IV;

VII – a viúva do militar, enquanto permanecer neste estado, e os demais dependentes mencionados nos itens II, III, IV, V e VI deste parágrafo, desde que vivam sob a responsabilidade da viúva;

VIII – a ex-esposa com direito à pensão alimentícia estabelecida por sentença transitada em julgado, enquanto não contrair novo matrimônio.

§ 3º São, ainda, considerados dependentes do militar, desde que vivam sob sua dependência econômica, sob o mesmo teto, e quando expressamente declarados na organização militar competente:

a) a filha, a enteada e a tutelada, nas condições de viúvas, separadas judicialmente ou divorciadas, desde que não recebam remuneração;

b) a mãe solteira, a madrasta viúva, a sogra viúva ou solteira, bem como separadas judicialmente ou divorciadas, desde que, em qualquer dessas situações, não recebam remuneração;

c) os avós e os pais, quando inválidos ou interditos, e respectivos cônjuges, estes desde que não recebam remuneração;

d) o pai maior de 60 (sessenta) anos e seu respectivo cônjuge, desde que ambos não recebam remuneração;

e) o irmão, o cunhado e o sobrinho, quando menores ou inválidos ou interditos, sem outro arrimo;

f) a irmã, a cunhada e a sobrinha, solteiras, viúvas, separadas judicialmente ou divorciadas, desde que não recebam remuneração;

g) o neto, órfão, menor inválido ou interdito;

h) a pessoa que viva, no mínimo há cinco anos, sob a sua exclusiva dependência econômica, comprovada mediante justificação judicial;

i) a companheira, desde que viva em sua companhia há mais de cinco anos, comprovada por justificação judicial; e

j) o menor que esteja sob sua guarda, sustento a responsabilidade, mediante autorização judicial.

§ 4º Para efeito do disposto nos §§ 2º e 3º deste artigo, não serão considerados como remuneração os rendimentos não provenientes de trabalho assalariado, ainda que recebidos dos cofres públicos, ou a remuneração que, mesmo resultante de relação de trabalho, não enseje ao dependente do militar qualquer direito à assistência previdenciária oficial.

(À Comissão de Assuntos Sociais – Decisão Terminativa.)

O SR. PRESIDENTE (Carlos Patrocínio) – O projeto que acaba de ser lido será publicado e remetido à comissão competente.

A Presidência, nos termos do art. 174 do Regimento Interno, dispensa o período correspondente à Ordem do Dia da sessão de hoje.

Volta-se à lista de oradores.

Concedo a palavra ao nobre Senador Aureo Mello.

O SR. AUREO MELLO (PRN – AM. Pronuncia o seguinte discurso.) – Sr. Presidente, Sr^s e Srs. Senadores, recebi ofício firmado pelo Sr. Capitão-de-Mar-e-Guerra e Chefe da Assessoria Parlamentar, Isidério de Almeida Mendes, informando que o seu Ministério encaminhou ao Presidente da República exposição de motivos, onde foi proposta a criação de uma nova organização militar na estrutura organizacional da Marinha. Trata-se do Comando Naval da Amazônia Ocidental, com sede na cidade de Manaus, Amazonas.

Sua criação foi aprovada pelo Senhor Presidente e será comandado por um contra-almirante e teve como necessidade geradora a melhor distribuição de responsabilidades e competências nas tarefas executadas na Região Amazônica, área jurisdicional do Comando do 4º Distrito Naval, sediado em Belém do Pará, ora em fase de crescente complexidade, não apenas no que concerne a operações conjuntas, mas, em futuro próximo, em face da implantação do Sistema de Proteção da Amazônia – SIPAM, e do Sistema de Vigilância da Amazônia – SIVAM.

Verificou-se, assim, ser adequada a criação de um Comando Naval naquela região responsável pela Amazônia Ocidental, congregando todas as organizações militares da Marinha dos Estados do Amazonas, Acre, Rondônia, Roraima e subordinado ao Comando do 4º Distrito Naval.

A linha de ação adotada pela Marinha do Brasil, com a recente criação do 3º Esquadrão de Helicópteros do Emprego Geral, em Manaus, e agora a implementação do Comando Naval da Amazônia Ocidental vem demonstrar, segundo o Capitão Isidério de Almeida Mendes, a importância estratégica que esta região representa para a Marinha.

Dessa forma, o Ministério da Marinha espera continuar contando com o inestimável apoio dos Parlamentares desta Casa."

Sr. Presidente, há dias havia feito uma manifestação desta tribuna, elogiando justamente a fiscalização aérea que já está sendo feita pelo Ministério da Marinha na Amazônia. Agora, a criação do Comando Naval da Amazônia Ocidental representa mais um passo de progresso decisivo em favor da região que tenho a honra de representar.

As minhas sinceras congratulações ao Sr. Ministro da Marinha por esse evento tão auspicioso.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Patrocínio) – Concedo a palavra ao nobre Senador Marco Maciel.

O SR. MARCO MACIEL (PFL – PE. Pronuncia o seguinte discurso.) – Sr. Presidente, Sr^s e Srs. Senadores, a arte torna o mundo mais rico. Exalta e dignifica o ser humano. Por meio dela, o artista debruça-se sobre as coisas sensíveis e fecunda-as com os germes de sua criatividade.

Teço essas considerações, Sr. Presidente, Srs. Senadores, a propósito da fecunda atividade artística do pintor, escultor, ceramista, muralista, gravador e tapeceiro pernambucano Francisco de Paula Coimbra de Almeida Brennand, a quem, no início deste ano, a Organização dos Estados Americanos – OEA, outorgou o Prêmio Interamericano de Cultura Gabriela Mistral correspondente ao ano de 1993. Essa distinção, tida como a mais alta importância no mundo das artes plásticas e literárias, ciências e filosofia, Brennand compartilha-a com o artista equatoriano Eduardo Kigman.

Os agraciados são, na expressão do júri internacional que os elegeu, "artistas que têm consagrado suas vidas à criação permanente de expressões artísticas inspiradas nos aspectos sociológicos, históricos e mágicos da realidade americana".

O Prêmio Gabriela Mistral é galardão que se concede anualmente, de forma rotativa, a expoentes das atividades culturais relacionadas à literatura e filosofia; ciências e artes musicais; ciências e artes plásticas. Busca distinguir uma ou mais pessoas ou instituições em um Estado – Membro da OEA cuja obra tenha contribuído para a identificação e enriquecimento da cultura própria da América e de suas regiões, ou, ainda, individualidades culturais, pela expressão de seus valores ou pela assimilação e incorporação a ela de valores universais da cultura.

Seus admiradores de há muito, já o sabemos um artista que tem lugar assegurado no clube dos principais da arte contemporânea, conforme palavras de Jorge Amado em artigo publicado em A Tarde, edição de 30 de abril último, intitulado "Brennand, mestre brasileiro".

Jorge Amado acentua que a cerâmica de Brennand "é toda brasileira na imensa aventura criadora, nada nela é cópia ou imitação". E ainda: "Brasileira, do barro à concepção, da técnica ao sonho, do forno à inventiva, a arte de Brennand nada deve ao que se faz em outras plagas". E por isso, conclui o escritor, Brennand "é tão importante, que, sozinho, proclama a universalidade que decorre da originalidade nacional".

Sr. Presidente, Srs. Senadores, Francisco Brennand, cuja obra Ariano Suassuna considerou "bela, forte e brasileira", nasceu em 1927 em Recife, onde iniciou estudos de pintura com Álvaro Amorim. Aperfeiçoou-se, posteriormente, na Europa. Discípulo de Lhote e Léger, é artista muitas vezes premiado, tendo sido consagrado na Bienal de Veneza com o título de "sumo sacerdote".

É autor de trabalhos murais em edifícios de Recife, Salvador e outras cidades brasileiras e do exterior. É dele a Batalha de Guararapes, executado em cerâmica e localizado na capital pernambucana.

Em verdade, Brennand é artista extremamente versátil. É, em sua singularidade, convergente e múltiplo. Difícil se torna, assim, em consequência, a enumeração de todos os seus trabalhos e a classificação dos que apresentam maior importância.

Ele próprio, em entrevista que concedeu à revista Projeto, edição de dezembro de 1988, menciona alguns de seus melhores trabalhos: a Batalha de Guararapes, o mural que se encontra em Miami, o painel que se encontra no aeroporto de Recife e o trabalho realizado no Hospital Aliança, de Salvador, tão bem descrito por Jorge Amado no artigo que já mencionei. Localizado em Reci-

fe, ele destaca também o obelisco na estação central do Metrotec. Em São Paulo, lembra um painel no Ginásio de Itanhaém, cujo tema é Anchieta.

A concessão do Prêmio Interamericano de Cultura Gabriela Mistral a Brennand é justa e merecida homenagem a um artista que, segundo o abalizado juiz de Jorge Amado, é hoje "o principal artista do Brasil, um dos grandes da arte contemporânea".

O SR. PRESIDENTE (Carlos Patrocínio) – Concedo a palavra ao nobre Senador Aluizio Bezerra.

O SR. ALUIZIO BEZERRA (PMDB – AC. Pronuncia o seguinte discurso.) – Sr. Presidente, Sr's e Srs. Senadores, há pouco tempo, participamos em Quito, no Equador, do Seminário Regional sobre Biodiversidade, evento organizado pela comunidade das nações amazônicas.

Como Presidente do Parlamento Amazônico, tivemos a honra de contribuir diretamente nos debates e preocupações daquele importante Encontro, do qual as oito nações dentro das quais está situado o bioma amazônico fomos membros-participantes. Os debates foram ricos, todos eles em torno de um tema que nos toca muito de perto, e é sobre isso que quero, aqui, destacar alguns elementos.

Desde a nossa chegada no Equador, tratamos de destacar aquela que entendemos ser a preocupação maior quando tratamos de um tema de tamanha magnitude e complexidade como é, atualmente, o da diversidade biológica da Amazônia.

Nossos países amazônicos possuem, de certa maneira, uma vocação comum, uma singular identidade como defensores da mais importante floresta tropical e formadores do maior ecossistema natural do planeta. No entanto, essa região tão grande e de tão vasto potencial, apresenta um quadro de extrema miséria e marginalidade que é incompatível com aquela realidade natural. Isso se choca frontalmente com a inteligência humana.

Essas foram as nossas primeiras palavras em Quito, amplamente acolhidas e debatidas pela mídia naquele momento. Não temos a menor dúvida de que é precisamente esse o grande desafio. O Seminário sentiu de dentro esse desafio. Diante de tamanha riqueza (maior banco genético natural do mundo; maior província mineral do planeta; maior ecossistema mundial), sentimos claramente que nosso dever é o de protegê-la, mas, ao mesmo tempo, dela extrairmos elementos, contrapartida para o desenvolvimento social, ambientalmente sustentado.

Não podemos permitir que se perpetue o atual fluxo no comércio internacional, onde nós apenas perdemos. Ao mesmo tempo em que existe o desafio ambiental, existe o premente desafio do empobrecimento absurdo dos povos da Amazônia. Pobreza em cima da riqueza. O Seminário formulou avaliações a esse respeito, ao constatar que o atual fluxo é de pura sangria: nossos recursos genéticos amazônicos estão sendo levados para os países ricos, para as múltiplas, sem qualquer benefício para os países da Bacia Amazônica. A relação que se perpetua é de exploração.

Essa foi, de certa forma, uma das direções dos debates desenvolvidos naquele Seminário. Ou seja, temos que encontrar as formas de conservação e uso da biodiversidade de fauna e de flora, isso é inegável. Mas deve ser feito de tal forma, que haja uma justa e urgente contrapartida por parte dos países que dispõem dos recursos que nos faltam. Contrapartida que alavanque nosso progresso, nossa superação da miséria. Com total respeito à nossa soberania. Como encontrar os princípios, as regras para que isso aconteça, foi exatamente esse o propósito do Seminário.

Tanto assim, que produziu, ao final, um documento bem definido a esse respeito, reiterando os princípios da reciprocidade, da via de mão dupla nas relações entre as nações. E não mais como tem sido até hoje, onde os países ricos (o Grupo dos Sete indus-

trializados) levam nossas espécies nativas, nossas plantas, micro-organismos, levam nossos recursos genéticos com os quais suas multinacionais produzem medicamentos, cosméticos, alimentos, essências, que depois temos que comprar a peso de ouro. E ainda por cima, pagando royalties, patentes, por aquilo que saiu das nossas florestas...

Os mais de 40 parlamentares dos oito países amazônicos que debatemos amplamente essas questões, coincidimos plenamente nesses princípios gerais. Estão todos formulados no documento final. Lá ficou estabelecido que recurso genético amazônico é patrimônio da comunidade amazônica. Não pode sofrer uso comercial (entrar no mercado) em detrimento das nações amazônicas. Muito menos em desrespeito à sua soberania. Temos que ter nossos próprios bancos genéticos, organizados por cada governo e cooperando entre si. Temos que planejar e garantir nosso zoneamento econômico-ecológico. Nossas leis específicas. E sobretudo, o acesso a recursos genéticos por parte de terceiros, de outros países, só deve ser permitido em bases mutuamente benéficas.

A riqueza genética que está em pauta é incalculável. Só para se ter uma idéia, basta analisar o quadro abaixo, que aborda apenas parte dos elementos que foram divulgados e discutidos no Seminário:

- 90% da biodiversidade do planeta está nas regiões tropicais e subtropicais dos países não-industrializados.

- 40% da economia de mercado mundial se baseia diretamente em produtos e processos biológicos.

Dois terços das 35 mil plantas medicinais que se estima que existam no mundo, encontram-se nos países em desenvolvimento.

Calcula-se que a pirataria de direitos de patente dos países do chamado Terceiro Mundo com relação aos do Norte (industrializado) equivale a uns 2,7 bi de dólares. No entanto, a pirataria do Norte em relação aos conhecimentos do Sul empobrecido, chega a algo em torno de 5 bi de dólares, dos quais 20% é de plantas medicinais e o restante, de recursos genéticos em geral.

Há previsões de que biotecnologia vai movimentar 50 bi de dólares só nos EUA, no ano 2000.

Por exemplo, se os grupos econômicos do chamado Primeiro Mundo querem utilizar nosso banco genético para produzirem seus medicamentos, sua biotecnologia que depois nos resulta caríssima, muito bem, mas temos que estabelecer acordos. É preciso que haja a contrapartida, que pode ser de transferência de tecnologia, ou o pagamento de royalties, ou o financiamento de projetos de interesse para nossos países, e assim por diante. Se não há contrapartida, é espoliação. E se continuar assim, nunca nos beneficiaremos da biotecnologia produzida dos recursos genéticos da nossa região. Se quisermos ir mais longe, vamos cair na questão seguinte: por que patentear seres vivos, processos biológicos? Por que aceitar patenteamento nesse campo? Esta é uma questão que vem inquietando, no Brasil, vários setores que estão preocupados com o desenvolvimento nacional. É um debate em aberto.

Ainda em termos do Seminário, vale a pena lembrar um ponto que lá mereceu destaque: é o próprio Tratado da Biodiversidade, assinado na Eco-92, em junho de 1992, quem estabelece aquela idéia da justa contrapartida. Dentro do espírito de cooperação. Nos seus artigos 15, 16 e 19, aquele acordo fala especificamente no acesso à biodiversidade, desde que em "condições mutuamente convenientes". Por isso mesmo, o Seminário trabalhou respaldado pela Eco-92. Trabalhou consciente de que essas injustas (e arcaicas) relações desiguais de troca entre as nações, são inaceitáveis. E que não se venha aqui falar em "modernidade", em "globalidade". Relação injusta é relação injusta, não importa a maquiagem.

Dentro desse espírito, foi que o Seminário procurou definir orientações legais para o acesso à biodiversidade e para sua conservação e uso, dentro daquele entendimento, ou seja, para começar, acesso à biodiversidade amazônica deve passar pelo total respeito à soberania de cada membro da comunidade amazônica. E deve passar também por aquela idéia da contrapartida, a que cada nação deve ter direito, para permitir a exploração dos seus recursos genéticos. Sendo que neste caso, cada Estado é que deve estabelecer as formas de acesso, de uso, de conservação, de manejo. O documento final, de Quito, em anexo, é rico em recomendações mais particularizadas nesse campo. E em recomendações válidas para uma legislação comum, regional.

Seria repetitivo citá-las aqui. O importante a ter em conta, é que foram concebidas invariavelmente dentro da preocupação da justiça social e do respeito às comunidades locais, desde as indígenas até a comunidade maior, de cada país. E do contexto do Tratado da Biodiversidade assinado no Rio em 1992. Aliás, esse nosso Seminário reiterou a recomendação de que os EUA devem assinar esse Tratado sem reservas. Como foi feito por quase duzentas nações. Assinar o Tratado do jeito que está sendo feito pelos Estados Unidos, isto é, pretendendo estabelecer reservas, restrições, é o mesmo que assinar para cumprir apenas a parte que lhe interessa. É assinar rasgando.

O Seminário recomendou especialmente aos EUA que acolhessem o Tratado integralmente, tal como foi resolvido pela Eco-92. Não dá para se aceitar que as regras nacionalistas só tenham validade para os Estados Unidos: eles podem recorrer ao nacionalismo para proteger seu poder e sua riqueza, mas quando se trata de países como os da Bacia Amazônica defenderem seus interesses — como no caso da biodiversidade — aí aparecem restrições, reservas, condicionantes, e assim por diante. Não dá para funcionar com dois pesos e duas medidas. Se formos aceitar que funcione assim, nunca sairemos do subdesenvolvimento, da miséria.

Essas foram as linhas gerais das conclusões e recomendações do Seminário sobre Biodiversidade. Devem ser levadas adiante, discutidas, adaptadas a cada país, levadas a cada Legislativo, a cada Executivo (através do Tratado de Cooperação Amazônica, membro ativo e essencial do Seminário sobre Biodiversidade). O que não podemos mais é continuarmos em um ritmo que nos põe em total descompasso seja com a magnitude do problema da biodiversidade no mundo moderno, seja com a urgência de termos, nesses recursos biológicos, uma das bases para nosso desenvolvimento sustentável. E socialmente justo.

Recursos genéticos possuem imenso valor econômico. Há quem os chame de "ouro do futuro". Essa economia gira bilhões de dólares para países do Grupo dos Sete, por exemplo, muito mais desenvolvidos em termos de capacidade de produzir biotecnologia a partir de recursos genéticos. Eles fazem isso, aproveitando o germoplasma amazônico, as espécies nativas, por exemplo, para melhorar variedades cultivadas. E muitas vezes patenteando novas variedades, novos processos biotecnológicos, que é onde começa todo o processo de espoliação.

Cito aqui apenas alguns dos exemplos a respeito dessa questão, e que foram mencionados no nosso Seminário, em Quito:

Em 1990, a Universidade da Flórida, patenteou um fungo brasileiro que é letal para a formiga vermelha (formiga de fogo). Vão ter lucros astronômicos.

A multinacional Monsanto firmou um acordo multimilionário com o Missionary Botanical Garden para coletar amostras vivas no Hemisfério Sul. Essa é outra rotina que tem redundado em prejuízo para nações como as amazônicas. Estão levando embora

espécies nativas, além do milenar conhecimento indígena sobre plantas medicinais, sobre essências, tudo.

No ano passado, 1993, uma corporação americana requisiou patente de uma espécie de algodão nativo do Peru que possui intensas cores naturais que chegam até o lilás.

A firma Agrocetus já patenteou dezenas de variedades de algodão do Terceiro Mundo. Como se sabe, o mercado mundial de algodão faz circular bilhões de dólares.

São exemplos claros de relações econômicas injustas. É preciso ir fundo nesse debate. E nossa recomendação vai no sentido de que essas discussões, realizadas no âmbito do Parlamento Amazônico sejam levadas adiante. E aprofundadas. Não se pode deixar esse debate em suspenso. Menos ainda quando tramita no Congresso Nacional, projeto de lei relativo a patenteamento de seres vivos, por exemplo, e que tem tudo a ver com o que foi abordado por aquele Seminário.

Em seguida àquele evento de Quito, tivemos várias reuniões de trabalho e visitas. Estivemos junto às autoridades de vários países da região, com quem fizemos contactos e reuniões proveitosas. Dentre outros, contactamos diretamente com o presidente da Assembléia Nacional (Câmara dos Deputados), o ministro das Relações Exteriores, e presidentes das Comissões de Meio Ambiente, e de Relações Exteriores, todos do Equador. No Peru, estivemos com o presidente e vice-presidente da Comissão de Relações Exteriores; e na Bolívia, com o Presidente da República, o Presidente do Congresso Nacional (que é Vice-Presidente da República), com o Presidente da Câmara dos Deputados e o Ministro das Relações Exteriores.

Através de reunião oficial, de um dia, definimos também a pauta e outros elementos de organização da próxima Assembléia do Parlamento Amazônico, a ser realizada em junho próximo, no Equador. Nessa Assembléia (será a VI Assembléia do nosso Parlamento) trataremos de aprofundar e encaminhar as conclusões e recomendações do Seminário sobre Biodiversidade. É com esse processo que estamos comprometidos. E, nesse momento, estamos em plena fase preparatória daquele próximo evento. Como sempre, dentro daquela preocupação mais profunda que nos motivou desde o nosso primeiro mandato: integração latino-americana, integração de todos os países da comunidade amazônica, com base num desenvolvimento que só merece esse nome se tiver como meio e como fim, a JUSTIÇA SOCIAL. Portanto, o fim dessa brutal desigualdade que ameaça nosso próprio futuro.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

DOCUMENTO A QUE SE REFERE O SR. ALUIZIO BEZERRA EM SEU DISCURSO:

O SR. PRESIDENTE (Carlos Patrocínio) — Nada mais havendo a tratar, está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 17h20min.)

TALLER REGIONAL SOBRE BIODIVERSIDAD AMAZONICA DEL PARLAMENTO AMAZONICO

Acta final

El Parlamento Amazónico, reunido en la ciudad de San Francisco de Quito del 22 al 24 de Febrero de 1994, con la participación de la Secretaria Pro Tempore del Tratado de Cooperación Amazónica y expertos de los países miembros, en cumplimiento de la Resolución V/31/Comisión I y la Resolución V/51/Comisión IV, emanadas de la V Asamblea Ordinaria (Brasilia, Mayo de 1993), después de analizar exhaustivamente los aspectos relacionados con la biodiversidad amazónica y la necesidad de coordinar acciones legislativas para la conservación y aprovechamiento sustentable de la misma, y contribuir a la promulgación de legislación

nes relativas a la biodiversidad en los países de la región, ha legado a las siguientes conclusiones y recomendaciones:

1.0 conclusiones

1. La diversidad biológica constituye una de las características más resaltantes de la región amazónica por la alta variedad de especies de flora, fauna y microorganismos; la diversidad de ecosistemas, y la variabilidad de los recursos genéticos presentes.

En esta extensión de territorio, compartida por los Países Miembros del Parlamento Amazónico, existen más de 60.000 especies de plantas superiores; al menos 2,5 millones de especies de artrópodos; más de 2.000 especies de peces; cerca de 1.500 especies de aves, y unas 300 especies de mamíferos, además de un número resaltante de anfibios, reptiles, y microorganismos, aún conocidos en forma escasa.

2. Los recursos biológicos de la región amazónica son de indiscutible importancia económica actual, tanto para el autoabastecimiento de las poblaciones humanas de la región como para la economía de los países.

Las poblaciones humanas amazónicas, especialmente indígenas, dependen en alto grado de los recursos biológicos para su autoabastecimiento de alimentos (pesca, caza, alimentos vegetales), medicinas (plantas medicinales), energía familiar (leña), agroforestería y otros productos (construcción, cosméticos, abonos, pesticidas naturales, utensilios, tintes y colorantes, etc.).

Asimismo, los recursos de la biodiversidad son trascendentales para la economía de los países, tanto a nivel nacional, regional y mundial como para la exportación, especialmente en lo referente a la producción agrícola y forestal como para la obtención de productos de los ecosistemas acuáticos, especialmente piscícolas, y de los bosques.

3. La región amazónica es, asimismo, depositaria de importantes recursos genéticos de plantas útiles y sus variedades, muchas de las cuales se han extendido ampliamente a otras regiones tropicales del mundo (yuca o mandioca, achioté, caucho, camote o batata dulce, ananás, maní, etc.), mientras otras sólo se encuentran en áreas muy localizadas de la región.

Estos recursos genéticos son conservados mayormente por las poblaciones locales, especialmente indígenas, que las conservan y tienen conocimientos sobre las mismas de gran importancia para el desarrollo futuro.

4. Los recursos de la diversidad biológica amazónica también constituyen un potencial enorme para el desarrollo sustentable futuro de la región en base a nuevas alternativas de uso, especialmente en lo referente a los recursos genéticos, las plantas medicinales, y los microorganismos, sin dejar de lado otras posibilidades como el ecoturismo; la acuicultura, en base a las especies nativas; la cría de animales para diversos fines, y el manejo forestal, entre otros.

Los recursos biológicos (plantas, fauna, microorganismos) ofrecen posibilidades importantes para el desarrollo futuro por el alto número presente en la región; las plantas medicinales y los conocimientos etnobotánicos existentes, y el creciente interés mundial al respecto para la obtención de nuevos fármacos para la cura de enfermedades a nivel mundial y regional.

Los recursos genéticos ofrecen posibilidades concretas para mejorar la productividad agroforestal, y recuperar las tierras degradadas de la región.

Los microorganismos (hongos, bacterias, virus y otros), aún escasamente conocidos, ofrecen un inmenso potencial para la agricultura y para procesos industriales en los países de la región, especialmente en lo relacionado al control biológico de insectos, plagas, vectores de dolencias y plantas dañinas; procesos fermentativos y fijación y/o solubilización de nutrientes.

5. El desarrollo científico y tecnológico alcanzado por los países, a través de sus instituciones públicas y privadas, ofrece una amplia y concreta posibilidad para una cooperación e intercambio a nivel regional entre los países y para beneficios mutuos.

6. De igual forma, se hace necesaria la cooperación internacional entre y los países de la región los extrarregionales en ciencia, tecnología y aspectos relacionados con la conservación, siempre resguardando la soberanía y los intereses de los países de origen de los recursos biológicos.

7. Los países de la región amazónica han realizado esfuerzos muy significativos en la legislación para la conservación y el aprovechamiento de los recursos biológicos, tanto con la aprobación de convenios y tratados internacionales como en legislaciones específicas nacionales al respecto.

Sin embargo, poco se ha hecho para ejercer el derecho soberano de cada Estado de regular el acceso a sus recursos biológicos; para beneficiarse de las tecnologías de conservación y de los resultados derivados de las tecnologías basadas en recursos biológicos, especialmente genéticos. Tampoco para adecuarse a la Convención de Diversidad Biológica, que establece claramente la responsabilidad de cada país.

8. Se ha podido constatar que los países de la región tienen una alta dependencia de recursos genéticos externos, que sustentan las actividades agrícolas, pecuarias y forestales, además de procesos industriales. Esta realidad implica el mantenimiento de un flujo constante de accesos genéticos a nivel mundial, sin detrimento de establecer mecanismos que impliquen beneficios para los países de origen de estos recursos, con respecto a materiales genéticos novedosos.

9. Un aspecto importante a tenerse en cuenta es la conservación y el rescate de los conocimientos de las poblaciones locales, especialmente indígenas. Para lograr esto será necesario implementar estrategias nacionales de cooperación mutua entre estas poblaciones y los organismos oficiales responsables de los recursos biológicos.

10. Finalmente, se reitera que los recursos naturales autóctonos en general y los de la diversidad biológica en particular, especialmente los genéticos, son patrimonio soberano de cada Estado.

Esta indiscutible soberanía implica una alta responsabilidad por parte de cada Estado para, por una parte, conservar los mismos, y, por otra parte, implementar alternativas científicas y tecnológicas para el desarrollo económico, social y ambiental en base a esos recursos.

2.0 Recomendaciones

2.1 Principios Básicos

1. Los recursos genéticos provenientes de los países miembros del Parlamento Amazónico son patrimonio nacional de cada uno de ellos, y su utilización sustentable debe favorecer prioritariamente el desarrollo socio-económico y científico-cultural de los países de la región.

2. Los países miembros del Parlamento Amazónico realizarán las acciones necesarias para que cada país cuente en un futuro inmediato con bancos de genes de recursos autóctonos.

3. Los países miembros del Parlamento Amazónico deben impulsar la utilización, la adaptación y la creación de normas nacionales necesarias para que en un corto plazo los países, que hagan uso de los recursos genéticos autóctonos, accedan a ellos en términos mutuamente beneficiosos, como la transferencia de tecnología y el financiamiento de proyectos en los países de origen, entre otros mecanismos.

4. Los miembros del Parlamento Amazónico promoverán la cooperación y transferencia de tecnologías relativas a la biodiversidad.

5. Los miembros del Parlamento Amazónico deben establecer un sistema efectivo y permanente de consulta, con el objeto de coordinar posiciones conjuntas para la utilización en términos mutuamente acordados de los recursos biológicos ante su extracción por parte de terceros países, con la participación de la comunidad científica nacional.

6. Los miembros de Parlamento Amazónico se comprometen a adoptar las normas necesarias para la adecuada conservación, protección y comercialización de sus recursos biológicos, así como de las especies de carácter singular y de las muestras suficientemente representativas de los diferentes tipos de ecosistemas.

7. Los Parlamentos de los Países Amazónicos fortalecerán los canales de cooperación interparlamentaria y vinculación con la Secretaría Pro Tempore del Tratado de Cooperación Amazónica con el objeto de contar con la asesoría técnica necesaria para la conservación y uso de la biodiversidad.

2.2 Legislaciones de los países amazónicos y acceso a los recursos de la biodiversidad

1. Los objetivos de las legislaciones de los países miembros deben ser los mismos del Convenio sobre la Diversidad Biológica, adoptado en Rio de Janeiro en junio de 1992. Estos son la conservación de la diversidad biológica; la utilización sostenible de sus componentes, y la participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos genéticos, mediante, entre otras cosas, un acceso adecuado a esos recursos y una transferencia apropiada de las tecnologías pertinentes, teniendo en cuenta todos los derechos sobre esos recursos y a esas tecnologías, así como mediante una financiación propia, sin perjuicio de la financiación internacional.

2. En cuanto a la conservación y uso de la diversidad biológica, esta implica, entre otras, acciones como:

a) El diseño de políticas ambientales con estrategias, planes o programas para la conservación y utilización sustentable de la diversidad biológica, e integrar estas consideraciones en los planes nacionales de desarrollo.

b) El fomento de acciones de conservación de recursos genéticos de especies, prioritarias en áreas naturales protegidas y fuera de ellas, con el consecuente reconocimiento legal para tales áreas.

c) El desarrollo de programas de educación ambiental para la población,

d) El control de riesgos derivados de la experimentación, utilización y liberación de organismos vivos modificados genéticamente.

e) Fomentar alternativas para la producción sustentable de las especies útiles y promisorias amazónicas como una base de producción económica, social y ambiental, a fin de evitar la extinción y la erosión genética.

f) Estudio y registro de los conocimientos, innovaciones y prácticas de las comunidades indígenas y locales, pertinentes para la conservación y utilización sustentable de la diversidad biológica.

Promover la protección adecuada a los pueblos amazónicos minoritarios y sus conocimientos, como al mismo tiempo la capacitación de miembros de las comunidades indígenas, con fines de fortalecer y difundir los conocimientos tradicionales sistematizados científicamente, sobre la conservación de los recursos naturales y del medio ambiente. Esta acción ofrecerá posibilidades concretas de control del uso de los recursos; así como, de cooperación hori-

zontal entre los pueblos locales y los organismos de ciencia y tecnología, que ha sido hasta el momento poco aprovechado para beneficio de los países y de la comunidad regional.

g) Fomentar la formación de recursos humanos.

h) Promover la investigación científica en sus países de origen y la generación y transferencia de tecnologías apropiadas a los mismos.

i) Fomentar la protección de las especies amenazadas en base a los distintos medios a disposición, tanto "in situ" como "ex situ".

j) La elaboración de inventarios biológicos.

3. Con relación a la utilización sustentable de los componentes de la diversidad biológica, se deberán adoptar medidas para evitar o reducir al mínimo los efectos adversos para la misma.

4. La participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos genéticos debe ser de competencia exclusiva de los Estados, e implica entre otras cosas, un acceso adecuado a esos recursos y una transferencia apropiada de tecnologías pertinentes, teniendo en cuenta todos los derechos sobre esos recursos, especialmente:

a) No limitar la explotación comercial de los recursos genéticos, sino más bien promover la misma en base al respeto de la propiedad intelectual sobre productos o procesos biotecnológicos, salvo las previsiones que en tal sentido contemplan las leyes especiales sobre dicha materia.

b) Prever en todo caso en los acuerdos que se suscriban al efecto las contraprestaciones y, en su caso, las regalías justas para la contraparte nacional por la explotación mundial de productos y procesos provenientes de recursos genéticos nacionales.

5. Las legislaciones deben prever sanciones para reprimir acciones en contra de la diversidad biológica.

6. Los Estados, en la regulación del acceso a sus recursos genéticos, buscarán que se establezcan claramente, entre otros elementos, los siguientes:

a) Los recursos a los que se pueda acceder.

b) Los beneficios que se puedan obtener por la recolección de muestras.

c) La distribución de estos beneficios al interior de cada país.

d) Las limitaciones para un uso ambientalmente adecuado de los recursos.

e) Las limitaciones a establecerse para el caso de las especies amenazadas o en peligro.

f) Los derechos de propiedad intelectual o análogos a reconocerse, y los derechos eventuales de participación o coautoría de los investigadores nacionales.

g) La forma en que se compartirán los resultados de las investigaciones.

h) La forma de acceso a las tecnologías aplicadas sobre dichos recursos.

i) Las autorizaciones, permisos o licencias que se requieran para la recolección.

7. Los Estados deben establecer los lineamientos y mecanismos que les permitan negociar en forma favorable "las condiciones mutuamente convenidas", a que se refieren los Arts. 15, 16 y 19 de la Convención de Diversidad Biológica.

2.3 Conservación de los recursos genéticos

La responsabilidad y la soberanía reconocida a los Estados por la Convención de Diversidad Biológica en relación a los recursos biológicos los obliga a tomar iniciativas que tiendan a conservar "in situ" y a preservar "ex situ" los recursos genéticos.

Para esto es urgente la implementación de reservas genéticas en las áreas de ocurrencia de alta variabilidad genética de especies prioritarias o centros de endemismos, y de bancos de germoplasma que preserven la variabilidad genética de especies de valor actual o potencial, de fundamental importancia para la sustentabilidad de la producción industrial y agroforestal.

La administración de los recursos genéticos debería estar a cargo de una autoridad gubernamental autónoma, con una amplia base de coordinación e integración nacionales.

2.4 Justicia social

Las concesiones para explotación, investigación y exploración con fines de desarrollo económico de recursos naturales en general y de recursos biológicos en particular en la Amazonia deben condicionarse estrictamente a las normas de justicia social y al fiel cumplimiento de las leyes vigentes, en respeto a sus ancestrales e inalienables derechos que detentan en relación a las áreas que tradicionalmente ocupan.

2.5 Otros instrumentos jurídicos internacionales

1. Se hace necesario adecuar la Decisión 345 del Acuerdo de Cartagena a los principios estipulados en la Convención de Diversidad Biológica, especialmente en lo concerniente al acceso a los recursos de la biodiversidad y al respeto a los derechos y beneficios de los países de origen.

2. Es de urgente necesidad integrar esfuerzos y establecer mecanismos de coordinación en la elaboración del Régimen Común sobre Acceso a los Recursos Genéticos y Garantía a la Bioseguridad a que se refiere la Tercera Disposición Transitoria de la Decisión 345 del Acuerdo de Cartagena, entre los Países Miembros de este y de la región, miembros del Tratado de Cooperación Amazónica y del Parlamento Amazónico.

25 FEBRERO - 1994

10-A

HECHOS

EL TELÉGRAFO

Se inauguró seminario de Parlamento Amazónico

Hacia una legislación sobre b

QUITO

Defendamos el uso sustentado de la diversidad biológica, pero también defendamos los derechos de la soberanía de los países donde se originan las especies.

Así se pronunció el presidente del Parlamento Amazónico, el brasileño Aluizio Bezerra, durante la inauguración del taller sobre biodiversidad al que asistieron 40 parlamentarios de los ocho países miembros.

Este acto de trascendencia para la humanidad, se apoya en la voluntad política y científica de la comunidad de las naciones amazónicas, en el sentido de hacer valer el espíritu de los objetivos de la Eco'92, especialmente en lo relacionado a la plena cooperación internacional.

La defensa de la preservación de la biodiversidad y la participación de la tecnología derivada, así como del acceso preferencial (no comercial) a tecnologías limpias, de preservación ambiental, es un objetivo de todos, aseguró Bezerra.

La posición conjunta de los estados miembros del Tratado de Cooperación Amazónica (TCA) fue muy clara al asegurar que era necesario defender el uso sustentable de la diversidad biológica, pero también defender los derechos

y la soberanía de los países donde se origina la biodiversidad.

La convención de la biodiversidad, en cierta forma, contempló y condició nuestras expectativas en ese sentido. "Teníamos conciencia de que la forma como trataba la convención este problema dejaba mucho que desear, pero representó una conquista para los países portadores de la mayor reserva de riqueza biológica de la tierra", sostuvo.

INTERESES NEOCOLONIALES.

A su vez, expresó la necesidad de que todos los países signatarios del Tratado de Cooperación Amazónica ejecuten políticas y leyes que eviten una nueva forma de colonialismo explotador que se deriva de un neoliberalismo que no tiene nada de liberal, ni de popular.

Comentó que son precisamente los Estados Unidos quienes han usufructuado, durante muchos años y con ganancias de miles de millones de dólares, la materia prima de los países del Tercer Mundo que han debido entregar sus recursos sin beneficio alguno por la falta de tecnología.

Consideró que el tema de la biodiversidad se convierte en un acto de responsabilidad con la vida y la humanidad, puesto que las dos terceras partes

de las especies animales y vegetales del mundo están en la región Amazónica y su explotación generará inmensos recursos económicos que beneficien a los más pobres de nuestros países, pero mediante el uso sustentado de la diversidad biológica con respecto a la soberanía de cada nación.

FALTA LEGISLACION

El parlamentario brasileño aseguró que hace falta una legislación específica. Eso es justamente uno de los objetivos fundamentales de este taller, en términos de países amazónicos. No obstante, la convención de la biodiversidad es un primer paso.

Expresó que cuando la convención presentó como uno de sus principales beneficios, la previsión de ayuda financiera y tecnológica de los países ricos para la preservación ambiental, Brasil fue el primero en firmar esa resolución. Desde entonces se ha insistido, en los foros internacionales, para que ese compromiso fuese suscrito también por los países ricos, empezando por EE.UU., porque son los que más han disfrutado de la biodiversidad mundial con ganancias millonarias, pero se resistieron.

Asimismo, el presidente del Congre-

2.6 Otras recomendaciones

El Parlamento Amazónico recomienda y urge al Congreso de los Estados Unidos de América a ratificar la Convención de Diversidad Biológica sin reservas, en observancia al Art. 37 de la misma, reiterando la exhortación contenida en la Resolución V/33/Comisión I del Parlamento Amazónico.

3.0 Agradecimientos

El Parlamento Amazónico expresa su agradecimiento a las siguientes instituciones, por haber hecho posible la realización del mismo:

1. Al Honorable Congreso de la República del Ecuador.
2. A la Secretaría Pro Tempore del Tratado de Cooperación Amazónico.
3. Al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).
4. A la Comisión Asesora Ambiental de la Presidencia de la República del Ecuador.
5. A los medios de comunicación del Ecuador.
6. A los expertos de los países participantes.

Firmado en la Ciudad de San Francisco de Quito el 24 de Febrero de 1994. Sendor Aluizio Bezerra - Presidente de Parlamento Amazónico, Senador Hans Dellien Salazar - Vicepresidente del Parlamento Amazónico, Dip. Angel Nunez - Vicepresidente del Parlamento Amazónico, Cong. Genaro Colchado A. - Vicepresidente del Parlamento Amazónico, Dip. Rafael Rodriguez A. - Vicepresidente del Parlamento Amazónico, Dip. José Dutra - Vicepresidente del Parlamento Amazónico e Lic. Alejandro Martiniz U. - Secretario Ejecutivo del Parlamento Amazónico.

so Nacional, Samuel Billeluzzi Zedén, destacó la importancia que tiene para la humanidad la conservación y el uso sustentable de la biodiversidad, lo que compromete a todos los países que tienen conciencia de la soberanía de los recursos naturales, a buscar una legislación acorde con la demanda del nuevo siglo.

El Presidente de la Legislatura, saludó la iniciativa del Parlamento Amazónico encaminada a convocar a los países de la región para analizar detenidamente los factores que intervienen en el manejo de la diversidad biológica frente al desarrollo de los pueblos.

Recordó que un marco jurídico tendiente a resguardar los intereses de nuestras naciones en el campo de la biodiversidad tiene que responder a la conciencia de responsabilidad frente al presente y al futuro de la relación hombre-naturaleza.

De allí, sostuvo la importancia de un taller de trabajo que tiene entre sus temas fundamentales el uso de los recursos naturales, la trascendencia económica, patética, y los principios básicos de la biodiversidad a fin de estructurar nuevas legislaciones en los países de la Cuenca Amazónica.

O SR. PRESIDENTE (Carlos Patrocínio) – Nada mais havendo que tratar, está encerrada a sessão.

(Levanta-se a sessão às 17h20min.)

ATOS DO PRESIDENTE

ATO DO PRESIDENTE Nº 211, DE 1994

O Presidente do Senado Federal, no uso da sua competência regimental e regulamentar, de conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato da Comissão Diretora nº 2, de 4 de abril de 1973, e tendo em vista o que consta do Processo nº 006.912/94-0, resolve aposentar, voluntariamente, o servidor **LEONARDO CORDEIRO DA ROCHA**, Técnico Legislativo, Área de Apoio Técnico ao Processo Legislativo Nível II, Padrão 30, do Quadro de Pessoal do Senado Federal, nos termos do artigo 40, inciso III, alínea a, da Constituição da República Federativa do Brasil, combinado com os artigos 186, inciso III, alínea a, 67, e 250, da Lei nº 8.112, de 1990, bem assim com os artigos 34, § 2º, e 37, da Resolução (SF) nº 42, de 1993, com proventos integrais, observado o disposto no artigo 37, inciso XI, da Constituição Federal.

Senado Federal, 19 de maio de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

ATO DO PRESIDENTE Nº 212, DE 1994

O Presidente do Senado Federal, no uso da sua competência regimental e regulamentar, de conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato da Comissão Diretora nº 2, de 4 de abril de 1973, e tendo em vista o que consta do Processo nº 007.574/94-0, resolve aposentar, voluntariamente, o servidor **RONALDO BAYMA ARCHER DA SILVA**, Assessor Legislativo, Área de Assessoramento Legislativo, Nível III, Padrão 45, do Quadro de Pessoal do Senado Federal, nos termos do artigo 46, inciso III, alínea a, da Constituição da República Federativa do Brasil, combinado com os artigos 186, inciso III, alínea a, e 67, da Lei nº 8.112, de 1990, bem assim com os artigos 34, § 2º, 37, e 38, da Resolução (SF) nº 42, de 1993, com proventos integrais, observado o disposto no artigo 37, inciso XI, da Constituição Federal.

Senado Federal, 19 de maio de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

ATO DO PRESIDENTE Nº 213, DE 1994

O Presidente do Senado Federal, no uso da sua competência regimental e regulamentar, de conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato da Comissão Diretora nº 2, de 4 de abril de 1973, e tendo em vista o que consta do Processo nº 007.387/94-6, resolve aposentar, voluntariamente, o servidor **MANOEL ALVES DE ARAÚJO**, Técnico Legislativo, Área de Apoio Técnico ao Processo Legislativo Nível II, Padrão 30, do Quadro de Pessoal do Senado Federal, nos termos do artigo 40, inciso III, alínea a, da Constituição da República Federativa do Brasil, combinado com os artigos 186, inciso III, alínea a, e 67, da Lei nº 8.112, de 1990, bem assim com os artigos 34, § 2º, 37 e 41, da Resolução (SF) nº 42, de 1993, com proventos integrais, observado o disposto no artigo 37, inciso XI, da Constituição Federal.

Senado Federal, 19 de maio de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

ATO DO PRESIDENTE Nº 214, DE 1994

O Presidente do Senado Federal, no uso da sua competência regimental e regulamentar, de conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato da Comissão Diretora nº 2, de 4 de abril de 1973, e tendo em vista o que consta do Pro-

cesso nº 007.903/94-4, resolve aposentar, voluntariamente, a servidora **FRANCISCA VILMA CARVALHO MANDETTA**, Técnico Legislativo, Área de Apoio Técnico ao Processo Legislativo, Nível II, Padrão 30, do Quadro de Pessoal do Senado Federal, nos termos do art. 40, inciso III, alínea c, da Constituição da República Federativa do Brasil, combinado com os arts. 186, inciso III, alínea c; 193, e 67, da Lei nº 8.112, de 1990, bem assim com os arts. 34, § 2º, e 37, da Resolução (SF) nº 42, de 1993, com proventos proporcionais ao tempo de serviço, observado o disposto no art. 37, inciso XI, da Constituição Federal.

Senado Federal, 19 de maio de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

ATO DO PRESIDENTE Nº 215, DE 1994

O Presidente do Senado Federal, no uso de suas atribuições, em conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato da Comissão Diretora nº 2, de 1973, e tendo em vista o disposto no § 2º do art. 15 da Lei nº 8.112, de 1990, resolve exonerar **ADILSON DE ALMEIDA VASCONCELOS** do cargo de Técnico Legislativo, Nível II, Área de Apoio Técnico Administrativo, Especialidade de Datilografia, Padrão 16, do Quadro de Pessoal do Senado Federal, para o qual foi nomeado pelo Ato do Presidente nº 12, de 1994, em virtude de não haver cumprido o prazo previsto para entrar em exercício, de acordo com o disposto no § 1º do art. 15 da Lei nº 8.112, de 1990.

Senado Federal, 19 de maio de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

ATO DO PRESIDENTE Nº 216, DE 1994

O Presidente do Senado Federal, no uso de suas atribuições, em conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato da Comissão Diretora nº 2, de 1973, e de acordo com o § 6º do art. 13 da Lei nº 8.112, de 1990, resolve tomar sem efeito a nomeação de **CÁSSIO MURILO ROCHA** para o cargo de Técnico Legislativo, Nível II, Área de Polícia, Segurança e Transporte, Especialidade de Transporte, Padrão 16, do Quadro de Pessoal do Senado Federal, constante do Ato do Presidente nº 79, de 1994, em virtude de não haver cumprido o prazo previsto para posse no referido cargo, de acordo com o disposto no art. 13, § 1º, da Lei nº 8.112, de 1990.

Senado Federal, 19 de maio de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

ATO DO PRESIDENTE Nº 217, DE 1994

O Presidente do Senado Federal, no uso da sua competência regimental e regulamentar, de conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato da Comissão Diretora nº 2, de 4 de abril de 1973, e tendo em vista o que consta do Processo nº 003.495/94-9, resolve aposentar, voluntariamente, o servidor **NEWTON CASTRO**, Técnico Legislativo, Área de Polícia, Segurança e Transporte, Nível II, Padrão 30, do Quadro de Pessoal do Senado Federal, nos termos do art. 40, inciso III, alínea a, da Constituição da República Federativa do Brasil, combinado com os arts. 186, inciso III, alínea a, 67, e 192, inciso II, da Lei nº 8.112, de 1990, bem assim com os artigos 34, § 2º, 37, e 39 da Resolução (SF) nº 42, de 1993, com proventos integrais, observado o disposto no art. 37, inciso XI, da Constituição Federal.

Senado Federal, 19 de maio de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

(*) ATO DO PRESIDENTE Nº 95, DE 1994

O Presidente do Senado Federal, no uso da sua competência regimental e regulamentar, de conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato da Comissão Diretora

nº 2, de 4 de abril de 1973, e tendo em vista o que consta do Processo nº 002768/94-1, resolve aposentar, voluntariamente, **MARIA DE GUADALUPE COSTA TELXEIRA**, Assessor Legislativo, Área de Assessoramento Legislativo, Nível III, Padrão 45, do Quadro de Pessoal do Senado Federal, nos termos do artigo 40, inciso III, alínea c, da Constituição da República Federativa do Brasil, combinado com os artigos 186, inciso III, alínea c, e 67, da Lei nº 8.112, de 1990, bem assim com os artigos 34, § 2º, 37 e 38, da Resolução (SF) nº 42, de 1993, com proventos proporcionais ao tempo de serviço, observado o disposto no artigo 37, inciso XI, da Constituição Federal.

Senado Federal, 8 de março de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

(*) Republicado por haver saído com incorreção no DCN II, de 10-3-94.

(*) ATO DO PRESIDENTE Nº 98, DE 1994

O Presidente do Senado Federal, no uso da sua competência regimental e regulamentar, de conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato da Comissão Diretora nº 2, de 4 de abril de 1973, e tendo em vista o que consta do Processo nº 002912/94-5, resolve aposentar, voluntariamente, **LÍDICE BOTELHO VIANNA**, Analista Legislativo, Área de Apoio Técnico ao Processo Legislativo, Nível III, Padrão 45, do Quadro de Pessoal do Senado Federal, nos termos do artigo 40, inciso III, alínea c, da Constituição da República Federativa do Brasil, combinado com os artigos 186, inciso III, alínea c, e 67, da Lei nº 8.112, de 1990, bem assim com os artigos 34, § 2º, 37, e 41, da Resolução (SF) nº 42, de 1993, com proventos proporcionais ao tempo de serviço, observado o disposto no artigo 37, inciso XI, da Constituição Federal.

Senado Federal, 8 de março de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente

(*) Republicado por haver saído com incorreção no DCN II, de 10-3-94.

(*) ATO DO PRESIDENTE Nº 105, DE 1994

O Presidente do Senado Federal, no uso de suas atribuições, em conformidade com a delegação de competência que lhe foi outorgada pelo Ato da Comissão Diretora nº 2, de 1973, de acordo com a Resolução do Senado Federal nº 42, de 1993, e com o Ato da Comissão Diretora nº 53, de 1993, resolve nomear **ADEMAR FERREIRA GOMES** para o cargo de Técnico Legislativo, Nível II, Área de Apoio Técnico Administrativo, Especialidade de Datilografia, Padrão 16, do Quadro de Pessoal do Senado Federal, em virtude de aprovação em concurso público, homologado pelo Ato do Presidente nº 448, de 1993, publicado no *Diário Oficial da União*, Seção I, de 10 de setembro de 1993.

Senado Federal, 9 de março de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

(*) Republicado por haver saído com incorreção no DCN II, de 10-3-94.

(*) ATO DO PRESIDENTE Nº 181, DE 1994

O Presidente do Senado Federal, no uso de suas atribuições regimentais e de acordo com a competência que lhe é conferida pelo artigo 6º, 2º, da Resolução nº 42, de 1993, resolve:

Art. 1º Designar os servidores **ESPEDITO MARQUES DE AZEVEDO**, Analista Legislativo, Área de Apoio Técnico ao Processo Legislativo, Especialidade Processo Legislativo, Nível III, Matrícula 1784, e, na sua ausência, **SYLVIO VIEIRA PEIXOTO NETO**, Técnico Legislativo, Área de Apoio Técnico ao Processo Legislativo, Especialidade Processo Legislativo, Nível II, Matrícula 4073, para substituírem o Diretor da Subsecretaria de Adminis-

tração Financeira, durante os seus impedimentos legais e eventuais.

Art. 2º Este Ato entra em vigor na data de sua publicação, revogados o Ato do Presidente nº 567, de 1993, e demais disposições em contrário.

Senado Federal, 26 de abril de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

(*) Republicado por haver saído com incorreções no DCN II, de 27-4-94.

ATO DO PRESIDENTE Nº 166, DE 1991

Que aposentou **CÂNDIDA MEDEIROS MARIZ**, Analista Legislativo, Classe "1ª", Padrão I.

APOSTILA

Fica alterada a fundamentação legal do presente Ato, para conceder a aposentadoria a partir de 12-12-90, com efeitos financeiros a partir de 1º-1-91.

Senado Federal, 19 de maio de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

ATO DO PRESIDENTE Nº 185, DE 1991

Que aposentou **OSWALDO SOARES**, Técnico Legislativo, Classe "Especial", Padrão III.

APOSTILA

Fica alterada a fundamentação legal do presente Ato, para conceder a aposentadoria a partir de 12-12-90, com efeitos financeiros a partir de 1º-1-91.

Senado Federal, 19 de maio de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

ATO DO PRESIDENTE Nº 674, DE 1991

Que manteve aposentado **PAULO ROBERTO PENIDO AYRES**, Analista Legislativo, Classe "Especial", Padrão III.

APOSTILA

No presente Ato, onde se lê: "com as vantagens da Resolução SF nº 21, de 1980, a partir de 7-5-91", leia-se: "com as vantagens da Res. SF nº 21, de 1980, a partir de 24-5-90."

Senado Federal, 19 de maio de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

ATO DO PRESIDENTE Nº 118, DE 1992

Que aposentou **VALDIR MOURÃO**, Técnico Legislativo, Classe "Especial", Padrão III.

APOSTILA

Fica alterado o fundamento legal da concessão de aposentadoria a que se refere o presente ato, para incluir a Resolução SF nº 42/93.

Senado Federal, 19 de maio de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

ATO DO PRESIDENTE Nº 117, DE 1994

Publicado no DCN, Seção II, de 15 de março de 1994, que aposentou a servidora **DULCE CAMPELO FAUSTINO**.

APOSTILA

Fica alterado o fundamento legal da concessão de aposentadoria a que se refere o presente Ato, para incluir o artigo 192, inciso I, da Lei nº 8.112, de 1990.

Senado Federal, 19 de maio de 1994. – Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

ATO DO PRESIDENTE Nº 124, DE 1994

Que aposentou JOSÉ FAUSTINO DA COSTA, Técnico Legislativo, Nível II, Padrão 30.

APOSTILA

Fica alterado o presente Ato de aposentadoria para excluir da fundamentação legal o artigo 41 da Resolução SF nº 42, de 1993, e incluir o art. 193 da Lei nº 8.112, de 1990.

Senado Federal, 19 de maio de 1994. – Senador Humberto Lucena, Presidente.

(*) ATO DO DIRETOR-GERAL Nº 25, DE 1994

O Diretor-Geral do Senado Federal, no uso da atribuição que lhe foi conferida pelo art. 10 do Ato do Presidente nº 252, de 1993, e tendo em vista o que consta do Processo nº 002.010/93, resolve homologar, para fins do disposto no artigo 20 da Lei nº

8.112, de 1990, a avaliação de desempenho dos seguintes servidores em estágio probatório:

Nome do(a) Servidor(a)	Matrícula	Média Final
Elaine Ricevich Bastos de Oliveira	04.632	188
Carlos Alberto de Almeida	04.637	188
Flávio Antônio da Silva Mattos	04.638	188
Marilena Chiarelli	04.647	188

Senado Federal, 8 de março de 1994. – Manoel Vilela de Magalhães, Diretor-Geral.

(*) Republicado por haver saído com incorreção no DCN II, de 10-3-94.

MESA Presidente Humberto Lucena _ PMDB _ PB 1º Vice-Presidente Chagas Rodrigues _ PSDB _ PI 2º Vice-Presidente Levy Dias _ PTB _ MS 1º Secretário Júlio Campos _ PFL _ MT 2º Secretário Nabor Júnior _ PMDB _ AC 3º Secretário Júnia Marise _ PRN _ MG 4º Secretário Nelson Wedekin _ PDT _ SC Suplentes de Secretário Lavoisier Maia _ PDT _ RN Lucídio Portella _ PDS _ PI Beni Veras _ PSDB _ CE Carlos Patrocínio _ PFL _ TO LIDERANÇA DO GOVERNO Líder Pedro Simon	LIDERANÇA DO PMDB Líder Mauro Benevides Vice-Líderes Cid Sabóia de Carvalho Garibaldi Alves Filho José Fogaça Ronaldo Aragão Mansueto de Lavor LIDERANÇA DO PSDB Líder Mário Covas Vice-Líder Jutahy Magalhães LIDERANÇA DO PFL Líder Marco Maciel Vice-Líderes Odacir Soares LIDERANÇA DO PSB Líder José Paulo Bisol LIDERANÇA DO PTB Líder Jonas Pinheiro	Vice-Líder Valmir Campelo LIDERANÇA DO PDT Líder Magno Bacelar LIDERANÇA DO PRN Líder Ney Maranhão Vice-Líder Áureo Bello LIDERANÇA DO PP Líder Irapuan Costa Júnior LIDERANÇA DO PPR Líder Epitácio Cafeteira Vice-Líderes Affonso Camargo Esperidião Amin Moisés Abrão LIDERANÇA DO PT Líder Eduardo Suplicy
--	--	---

COMISSÃO DE EDUCAÇÃO _ CE

(27 Titulares e 27 Suplentes)
 Presidente: Valmir Campelo
 Vice-Presidente: Juvêncio Dias

Titulares

Suplentes

PMDB

João Calmon	ES-3154/55	Cid Sabóia de Carvalho	CE-3058/59
Flaviano Melo	AC-3493/94	Antônio Mariz	PB-4345/46
Mauro Benevides	CE-3052/53	Onofre Quinan	GO-3148/49
Wilson Martins	MS-3114/15	Marcio Lacerda	RJ-3029/30
Juvêncio Dias	PA-3050/4393	Ronaldo Aragão	RO-4052/53
Mansueto de Lavor	PE-3182/83	Amir Lando	RO-3110/11
José Fogaça	RS-3077/78	Ruy Bacelar	BA-3160/61
Pedro Simon	RS-3230/31	Alfredo Campos	MG-3237/38
Iram Saraiva	GO-3134/35	Nelson Carneiro	RJ-3209/10

PFL

Josaphat Marinho	BA-3173/74	Dario Pereira	RN-3098/99
Marco Maciel	PE-3197/98	Odacir Soares	RO-3218/19
Alvaro Pacheco	PI-3085/86	Francisco Rollemberg	SE-3032/33
Raimundo Lira	PB-3201/02	Carlos Patrocínio	TO-4058/68
Bello Parga	MA-3069/72	Henrique Almeida	AP-3191/92

PSDB

Almir Gabriel	PA-3145/46	Beni Veras	CE-3242/43
Eva Blay	SP-3119/20	Mário Covas	SP-3177/78
Teotônio V. Filho	AL-4093/94	José Richa	PR-3163/64

PTB

Valmir Campelo	DF-3188/89	Luiz A. Oliveira	PR-4058/59
Jonas Pinheiro	AP-3206/07	Marluce Pinto	RR-4062/63
Lourenberg N. R.	MT-3035/36	Carlos De' Carli	AM-3079/80

PDT

Darcy Ribeiro	RJ-4229/30	Magno Bacelar	MA-3074/75
---------------	------------	---------------	------------

PRN

Aureo Mello	AM-3091/92	Albano Franco	SE-4055/56
Ney Maranhão	PE-3101/02	Saldanha Derzi	MS-4215/18

PDC

Moisés Abrão	TO-3136/37	Epitácio Cafeteira	MA-4073/74
--------------	------------	--------------------	------------

PDS

Jarbas Passarinho	PA-3022/23	Esperidião Amin	SC-4206/07
-------------------	------------	-----------------	------------

PP

Meira Filho	DF-3221/22	João França	RR-3067/68
-------------	------------	-------------	------------

PT/PSB

Eduardo Suplicy	SP-3213/15	José Paulo Bisol	RS-3224/25
-----------------	------------	------------------	------------

Secretária: Mônica Aguiar Inocente
 Ramais: 3496/3497

Reuniões: Quintas-feiras, às 14 horas

Local: Sala nº 15, Ala Senador Alexandre Costa _ Ramal 3121

PSDB

Beni Veras	CE-3242/43/44	Almir Gabriel	PA-3145/47
José Richa	PR-3163/64	Dirceu Carneiro	SC-3179/80
Mário Covas	SP-3177/78	Vago	

PTB

Afonso Camargo	PR-3062/63	Lourenberg N. Rocha	MT-3035/36
Valmir Campelo	DF-3188/89/4061	Luiz A. Oliveira	PR-4059/60
Jonas Pinheiro	AP-3206/07	Marluce Pinto	RO-4062/63

PDT

Magno Bacelar	MA-3074/75	Lavoisier Maia	RN-3239/40
---------------	------------	----------------	------------

PRN

Albano Franco	SE-4055/56	Saldanha Derzi	MS-4215/18
Ney Maranhão	PE-3101/02	Aureo Mello	AM-3091/92

PDC

Moisés Abrão	GO-3136/37/3522	Gerson Camata	ES-3203/04
--------------	-----------------	---------------	------------

PDS

Esperidião Amin	SC-4206/07	Jarbas Passarinho	PA-3022/24
-----------------	------------	-------------------	------------

PP

Meira Filho	DF-3222/05	Irapuan C. Júnior	GO-3089/90
-------------	------------	-------------------	------------

PT/PSB

Eduardo Suplicy	3213/15/16	José Paulo Bisol	3224/25
-----------------	------------	------------------	---------

Secretário: Dirceu Vieira M. Filho
Ramais: 311-3515/3516/4354/3341
Reuniões: Terças-feiras, às 10 horas
Local: Sala das Comissões; Ala Senador Alexandre Costa _ Ramal 4344

**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES
E DEFESA NACIONAL _ CRE**

(19 Titulares e 19 Suplentes)
Presidente: Alfredo Campos
Vice-Presidente: Hydekél Freitas

Titulares

Suplentes

PMDB

Ronan Tito	MG-3039/40	Mauro Benevides	CE-3052/53
Alfredo Campos	MG-3237/38	Flaviano Melo	AC-3493/94
Nelson Carneiro	RJ-3209/10	Ganbaldi A. Filho	RN-4382/92
Divaldo Suruagy	AL-3185/86	Mansueto de Lavor	PE-3182/83
João Calmon	ES-3154/55	Gilberto Miranda	AM-3104/05
Ruy Bacelar	BA-3160/61	Cesar Dias	RR-3064/65

PFL

Guilherme Palmeira	AL-3245/46	Francisco Rollemberg	SE-3032/34
Hydekél Freitas	RS-3064/65	Josaphat Marinho	BA-3173/74
Lourival Baptista	SE-3027/28	Raimundo Lira	PB-3200/3201
Alvaro Pacheco	PI-3085/86	Marco Maciel	PE-3197/98

PSDB

Dirceu Carneiro	SC-3179/80	Jutahy Magalhães	BA-3171/72
José Richa	PR-3163/64	Eva Blay	SP-3119/20

PTB

Luiz A. Oliveira	PR-4058/59	Valmir Campelo	DF-3188/89
Marluce Pinto	RR-4062/63	Jonas Pinheiro	AP-3206/07

PDT

Darcy Ribeiro	RJ-4230/31	Magno Bacelar	MA-3074/75
---------------	------------	---------------	------------

PRN

Albano Franco	SE-4055/56	Saldanha Derzi	MS-3255/4215
---------------	------------	----------------	--------------

PDC

Gerson Camata	ES-3203/04	Eptácio Cafeteira	...A-4073/74
---------------	------------	-------------------	--------------

PP

Irapuan Costa Júnior	3088/3089	Pedro Teixeira	3127/3128
----------------------	-----------	----------------	-----------

PDS

Jarbas Passarinho	PA-3022/23	Lucídio Portella	PI-3055/56
-------------------	------------	------------------	------------

Secretário: Paulo Roberto Almeida Campos

Ramais: 3496 e 3497

Reuniões: Quintas-feiras, às 10 horas

Local: Sala das Comissões, Ala Senador Alexandre Costa _ Anexo das Comissões _ Ramal 3546

**COMISSÃO DE SERVIÇOS DE
INFRA-ESTRUTURA _ CI**

(23 Titulares e 23 Suplentes)
Presidente: Dario Pereira
Vice-Presidente: Teotônio Vilela Filho

Titulares

Suplentes

PMDB

Flaviano Melo	AC-3493/94	Amir Lando	RO-3110/11
Mauro Benevides	CE-3194/95	Ruy Bacelar	BA-3161/62
Aluizio Bezerra	AC-3158/59	Ronaldo Aragão	RR-4052/53
Onofre Quinan	GO-3148/49	Ronan Tito	MG-3039/40
Gilberto Miranda	AM-3104/05	Juvêncio Dias	PA-3050/53
Alfredo Campos	MG-3237/38	Antonio Mariz	PB-4345/46
Marcio Lacerda	MT-3029/30	Wilson Martins	MS-4345/46
Vago		Vago	

PFL

Dario Pereira	RN-3098/99	Raimundo Lira	PB-3201/02
Henrique Almeida	AP-3191/92	João Rocha	TO-4071/72
Elcio Alvares	ES-3131/32	Carlos Patrocínio	TO-4068/69
Bello Parga	MA-3069/72	Guilherme Palmeira	AL-3245/46
Hydekél Freitas	RJ-3082/83	Vago	

PSDB

Dirceu Carneiro	SC-3179/80	Beni Veras	CE-3242/43
Teotônio V. Filho	AL-4093/94	Jutahy Magalhães	BA-3171/72
José Richa	PR-3163/64	Vago	

PTB

Lourenberg N. R.	MT-3035/36	Afonso Camargo	PR-3062/63
Marluce Pinto	RR-4062/63	Vago	

PDT

Lavoisier Maia	RN-3239/40	Magno Bacelar	BA-3074/75
----------------	------------	---------------	------------

PRN

Saldanha Derzi	MT-4215/18	Albano Franco	SE-4055/56
----------------	------------	---------------	------------

PDC

Gerson Camata	ES-3203/04	Moisés Abrão	TO-3136/37
---------------	------------	--------------	------------

PDS

Lucídio Portella	PI-3055/56	Esperidião Amin	SC-4206/07
------------------	------------	-----------------	------------

PP

João França	RR-3067/68	Meira Filho	DF-3221/22
-------------	------------	-------------	------------

Secretário: Celson Parente _ Ramais 3515 e 3516

Reuniões: Terças-feiras, às 14 horas

Local: Sala das Comissões, Ala Senador Alexandre Costa _ Anexo das Comissões _ Ramal 3286

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO, JUSTIÇA E CIDADANIA _ CCJ

(23 Titulares e 23 Suplentes)
Presidente: Iram Saraiva
Vice-Presidente: Magno Bacelar

Titulares		Suplentes	
PMDB			
Amir Lando	RO-3111/12	César Dias	RR-3064/65
Cid S. de Carvalho	CE-3058/59	Mansueto de Lavor	PE-3183/84
José Fogaça	RS-3077/78	Garibaldi A. Filho	RN-4382/92
Iram Saraiva	GO-3134/35	Gilberto Miranda	AM-3104/05
Nelson Carneiro	RJ-3209/10	Marcio Lacerda	MT-3029/30
Antônio Mariz	PB-4345/46	Aluizio Bezerra	AC-3158/59
Pedro Simon	RS-3230/31	Divaldo Suruagy	AL-3185/86
Wilson Martins	MS-3114/15	Alfredo Campos	MG-3237/38
PFL			
Josaphat Marinho	BA-3173/74	Hydekel Freitas	RJ-3082/83
Francisco Rollemberg	SE-3032/33	Marco Maciel	PE-3197/98
Carlos Patrocínio	TO-4058/68	Henrique Almeida	SP-3191/92
Odacir Soares	RO-3218/19	Lourival Baptista	SE-3027/28
Elcio Alvares	ES-3131/32	João Rocha	TO-4071/72
PSDB			
Eva Blay	SP-3119/20	Almir Gabriel	PA-3145/46
Jutahy Magalhães	BA-3171/72	Teotônio Vilela Filho	AL-4093/94
Mário Covas	SP-3177/78	Vago	
PTB			
Luiz Alberto	PR-4059/60	Afonso Camargo	PR-3062/63
Carlos De'Carli	AM-3079/80	Lourenberg N. Rocha	MT-3035/36
PDT			
Magno Bacelar	MA-3073/74	Lavoisier Maia	RN-3239/40
PRN			
Aureo Mello	AM-3091/92	Ney Maranhão	PE-3101/02
PDC			
Epitácio Cafeteira	MA-4073/74	Gerson Camata	ES-3203/04
PDS			
Esperidião Amin	SC-4206/07	Jarbas Passarinho	PA-3022/24
PP			
Pedro Teixeira	DF-3127/28	João França	RR-3067/68

Secretária: Vera Lúcia Lacerda Nunes _ Ramais 3972 e 3987
Reuniões: Quartas-feiras, às 10 horas
Local: Sala das Comissões, Ala Senador Alexandre Costa
Anexo das Comissões _ Ramal 4315

COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS _ CAS

(29 Titulares e 29 Suplentes)
Presidente: Beni Veras
Vice-Presidente: Lourival Baptista

Titulares		Suplentes	
PMDB			
Amir Lando	RO-3111/12	Aluizio Bezerra	AC-3158/59
Antônio Mariz	PB-4345/46	João Calmon	ES-3154/55
César Dias	RR-3064/65	Onofre Quinan	GO-3148/49
Cid Sabóia de Carvalho	CE-3058/60	Pedro Simon	RS-3230/32
Divaldo Suruagy	AL-3180/85	José Fogaça	RS-3077/78
Juvêncio Dias	MA-3050/4393	Ronan Tito	MG-3038/39
Ronaldo Aragão	RR-4052/53	Nelson Carneiro	RJ-3209/10
Garibaldi A. Filho	RN-4382/92	Iram Saraiva	GO-3133/34

Marcio Lacerda	MT-3029	Vago	
Vago		Vago	
PFL			
Lourival Baptista	SE-3027/28	Dario Pereira	RN-3098/99
João Rocha	TO-4071/72	Alvaro Pacheco	PI-3085/87
Odacir Soares	RO-3218/19	Bello Parga	MA-3069/70
Marco Maciel	PE-3197/99	Hydekel Freitas	RJ-3082/83
Carlos Patrocínio	TO-4058/68	Elcio Alvares	ES-3131/32
Francisco Rollemberg	SE-3032/33	Guilherme Palmeira	AL-3245/46
PSDB			
Almir Gabriel	PA-3145/46	Dirceu Carneiro	SC-3179/80
Beni Veras	CE-3242/43	Eva Blay	SP-3117/18
Jutahy Magalhães	BA-3171/72	Teotônio V. Filho	AL-4093/94
PTB			
Mariuce Pinto	RO-4062/63	Valmir Campelo	DF-3188/89
Afonso Camargo	PR-3062/63	Luiz Alberto Oliviera	PR-4059/60
Jonas Pinheiro	AP-3206/07	Carlos De'Carli	AM-3079/81
PDT			
Lavoisier Maia	RN-3240/41	Nelson Wedekin	SC-3151/53
PRN			
Saldanha Derzi	MS-4215/16	Ney Maranhão	PE-3101/02
Aureo Mello	AM-3091/92	Albano Franco	SE-4055/56
PDC			
Epitácio Cafeteira	MA-4073/74	Moisés Abrão	TO-3136/37
PDS			
Lucídio Portella	PI-3055/57	Jarbas Passarinho	PA-3022/23
PSB / PT			
Eduardo Suplicy	SP-3213/15	José Paulo Bisol	RS-3224/25
PP			
Pedro Teixeira	DF-3127/28	Meira Filho	DF-3221/22
Secretário: Luiz Cláudio/Vera Lúcia			
Telefones: Secretaria: 3515/16/4354/3341			
Sala de reuniões: 3652			
Reuniões: Quartas-feiras, às 14 horas.			
Sala nº 09 _ Ala Alexandre Costa			

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS _ CAE

(27 Titulares e 27 Suplentes)
Presidente: João Rocha
Vice-Presidente: Gilberto Miranda

Titulares		Suplentes	
PMDB			
Ronan Tito	MG-3038/39/40	Mauro Benevides	CE-3194/95
Garibaldi A. Filho	RN-4382/92	José Fogaça	RS-3077/78
Ruy Bacelar	BA-3161/62	Flaviano Melo	AC-3493/94
Ronaldo Aragão	RR-4052/53	Cid S. de Carvalho	CE-3058/59
César Dias	RO-3064/65/66	Juvêncio Dias	PA-3050/4393
Mansueto de Lavor	PE-3182/83/84	Pedro Simon	RS-3230/32
Aluizio Bezerra	AC-3158/59	Divaldo Suruagy	AL-3185/86
Gilberto Miranda	AM-3104/05	João Calmon	ES-3154/56
Onofre Quinan	GO-3148/50	Wilson Martins	MS-3114/15
PFL			
Carlos Patrocínio	TO-4058/68	Odacir Soares	RO-3218/19
Raimundo Lira	PB-320/02	Bello Parga	MA-3069/70
Henrique Almeida	AP-3191/92/93	Alvaro Pacheco	PI-3085/87
Dario Pereira	RN-3098/99	Elcio Alvares	ES-3131/32
João Rocha	MA-4071/72	Josaphat Marinho	BA-3173/75