

## PARECER Nº , DE 2017

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 97, de 2017 (nº 3.108, de 2015, na Casa de origem), do Deputado Pedro Cunha Lima, que *altera a Lei nº 1.081, de 13 de abril de 1950, a fim de limitar o uso de automóveis oficiais para representação oficial, e dá outras providências.*

Relator: Senador **RICARDO FERRAÇO**

### I – RELATÓRIO

Vem à apreciação dessa Comissão o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 97, de 2017 (PL nº 3.108, de 2015, na origem), de autoria do Deputado Pedro Cunha Lima, que *altera a Lei nº 1.081, de 13 de abril de 1950, a fim de limitar o uso de automóveis oficiais para representação oficial, e dá outras providências.*

A proposição compõe-se de quatro artigos.

O art. 1º é apenas uma repetição literal da ementa.

O art. 2º revoga as alíneas “a” e “b” do art. 2º da Lei nº 1.081, de 13 de abril de 1950, e institui os incisos I e II em seu lugar. De acordo com o proposto, o uso de automóveis oficiais será permitido exclusivamente à Presidência e Vice-Presidência da República, à Presidência do Senado Federal, à Presidência da Câmara dos Deputados, à Presidência do Supremo Tribunal Federal, aos Ministros de Estado, aos Comandantes da Marinha, do Exército e da Aeronáutica e ao Chefe de Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, desde que para representação oficial.

O teor do novo inciso II, na realidade, é idêntico ao da alínea “b” que se propõe revogar. Tal dispositivo faculta o uso de automóvel oficial *a quem tenha necessidade imperiosa de afastar-se, repetidamente, em razão*



SF/17431.25782-58

*do cargo ou função, da sede do serviço respectivo, para fiscalizar, inspecionar, diligenciar, executar ou dirigir trabalhos que exijam o máximo de aproveitamento de tempo.*

O art. 3º da proposição determina que os *automóveis atualmente utilizados para representação oficial deverão ser destinados ao uso nas áreas de segurança pública, educação e saúde.*

Já o art. 4º contém a cláusula de vigência, segundo a qual a lei entrará em vigor na data de sua publicação.

De acordo com a justificação da matéria, o uso corrente de veículos oficiais de representação não tem suficiente amparo legal, dando-se, *strictu sensu*, ao largo do que determina o art. 6º da Lei nº 1.081, de 1950, e da própria intenção do legislador original.

Na prática, ocorre uma confusão entre uso em serviço e uso de representação, que se espalhou por todos os poderes e órgãos, até mesmo porque a própria Presidência da República, ao regulamentar a matéria, a torna ainda mais permissiva.

O projeto foi recepcionado no Senado Federal no dia 29 de agosto de 2017, tendo sido distribuído às Comissões de Assuntos Econômicos (CAE); de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor (CTFC); e de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ). Na CAE, fui designado relator da matéria em 12 de setembro de 2017.

## II – ANÁLISE

À luz do art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à CAE tratar dos aspectos econômico e financeiro das matérias a ela submetidas.

O tema do uso inadequado, por vezes abusivo, de veículos oficiais tem sido recorrente na discussão sobre a racionalização e moralização da Administração Pública no Brasil. Atualmente, a matéria é regida pela Lei nº 1.081, de 1950, e pelo Decreto nº 6.403, de 2008, com alterações promovidas por meio do Decreto nº 8.541, de 2015.

Nos termos do art. 2º da referida Lei, só pode utilizar automóveis oficiais quem tiver uma *obrigação constante de representação*



*oficial, pela natureza do cargo ou função. Adicionalmente, o uso é facultado quando há necessidade imperiosa de afastar-se, repetidamente, em razão do cargo ou função, da sede do serviço respectivo, para fiscalizar, inspecionar, diligenciar, executar ou dirigir trabalhos, que exijam o máximo de aproveitamento de tempo. Vale dizer, há uma hipótese de uso de representação e outra de uso em serviço.*

No entanto, o Decreto nº 6.403, de 2008, elenca um rol de possibilidades de acesso aos veículos oficiais que indica tanto um problema de interpretação pouco estrita dos limites legais quanto o de uma insuficiente clareza da própria lei.

De fato, por exemplo, o Decreto nº 6.403, de 2008, institui a categoria de “veículos de transporte institucional”, a serem utilizados, conforme seu art. 5º, por (i) ocupantes de cargo de Natureza Especial; (ii) dirigentes máximos das autarquias e fundações da administração pública federal; (iii) ocupantes de cargo do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores (DAS) nível 6 ou equivalente; (iv) chefes de gabinete de Ministro de Estado, de titulares dos órgãos essenciais da Presidência da República e de autoridades equiparadas a Ministro de Estado; (v) dirigentes estaduais ou regionais de órgãos ou entidades, do mais elevado nível hierárquico na respectiva jurisdição, da administração pública federal, quando autorizados pelo respectivo Ministro de Estado ou pelo dirigente máximo da respectiva entidade; e (vi) familiares do Presidente e do Vice-Presidente da República, se razões de segurança o exigirem.

Isso posto, somos levados a concordar com o autor da proposição em comento, quando argumenta que a interpretação que vem sendo dada à Lei nº 1.081, de 1950, extrapola não só o texto em si, mas também a própria intenção do legislador original.

Nesse sentido, a iniciativa em análise tem inegável mérito, mas, sobretudo, é preciso destacar o valor simbólico de que se reveste a mudança proposta, neste momento quando toda a sociedade vem sendo chamada a fazer amplos sacrifícios em prol da estabilidade financeira do Estado e do equilíbrio da economia nacional.

De acordo com reportagem recente do portal “Contas Abertas”, em 2016, o custo com serviços relacionados a carros oficiais foi de R\$ 1,6 bilhões para o Erário. Tal valor é, sem dúvida, muito relevante e maior do que o orçamento atual de alguns ministérios.



Em suma, o PLC nº 97, de 2017, é uma iniciativa que aperfeiçoa a legislação vigente, poupa recursos públicos e ainda emite uma mensagem positiva de compromisso do Congresso Nacional com a austeridade fiscal e a moralidade no uso dos equipamentos públicos.

### **III – VOTO**

Diante do exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 97, de 2017.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

