

REVISTA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA



SENADO FEDERAL
SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS

ABRIL A JUNHO DE 1973 — ANO X — NÚMERO 38

EXEMPLAR ÚNICO

SUMÁRIO

COLABORAÇÃO

	Pág.
"O Poder Legiferante do Presidente da República" — (Prof. Otto Gê)	3
"Autarquias e Empresas Públicas" — (A. B. Cotrim Neto)	25
"Inexistência das Fundações Públicas" — (Gervásio Leite)	45
"Desempenho Normativo da Jurisprudência do S. T. F." — (Rubem Nogueira)	57
"A Defensoria Pública no Brasil" — (Armida Bergamini Miotto)	71
"Questão de Contagem em Dobro de Férias Não Gozadas, Por Necessidade de Serviço" — (Jardas Maranhão) ..	105
"O Orçamento e o Desenvolvimento Nacional" — (Márcio Antônio Inacarato)	111
"Da Ordem Econômica e Social — Análise das principais alterações introduzidas neste capítulo da Constituição, de 1946 a 1966" — (Alman Nogueira da Gama)	119

PESQUISA

"Furto de Uso" — (Sara Ramos de Figueiredo)	123
---	-----

DOCUMENTAÇÃO

"Trânsito" — (Subsecretaria de Edições Técnicas)	129
--	-----

PUBLICAÇÕES

Obras editadas pela Subsecretaria de Edições Técnicas	441
---	-----

EDITADA PELO
SENADO FEDERAL
SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS

FUNDADORES:

SENADOR AURO MOURA ANDRADE
Presidente do Senado Federal
(1961-1967)

E

DR. ISAAC BROWN
Secretário-Geral da Presidência
do Senado Federal
(1946-1967)

DIREÇÃO

LEYLA CASTELLO BRANCO RANGEL

CHEFE DE REDAÇÃO

ANA VALDEREZ AYRES NEVES DE ALENCAR

Composta e Impressa no
Centro Gráfico do Senado Federal
Brasília — D.F.

SENADO FEDERAL

MESA

Presidente:

Paulo Torres (ARENA — RJ)

1.º-Vice-Presidente:

Antônio Carlos (ARENA — SC)

2.º-Vice-Presidente:

Adalberto Sena (MDB — AC)

1.º-Secretário:

Ruy Santos (ARENA — BA)

2.º-Secretário:

Augusto Franco (ARENA — SE)

3.º-Secretário:

Milton Cabral (ARENA — PB)

4.º-Secretário:

Benedito Ferreira (ARENA — GO)

Suplentes de Secretários:

Geraldo Mesquita (ARENA — AC)

José Augusto (ARENA — MG)

Antônio Fernandes (ARENA — BA)

Ruy Carneiro (MDB — PB)

O PODER LEGIFERANTE DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Professor OTTO GIL

INTRODUÇÃO

TEMA 1

- O que se tem denominado “crise do Poder Legislativo” — análise e crítica.

TEMA 2

- A modernização do processo legislativo:
 - Os Atos Institucionais n.ºs 1 e 2.
 - A Emenda Constitucional n.º 17.
 - A Constituição de 1967.
 - A Emenda Constitucional n.º 1, de 1969.

TEMA 3

- O poder legiferante do Presidente da República:
 - A iniciativa das leis no regime republicano.
 - A promulgação das leis — O poder de veto.

TEMA 4

- Os decretos-leis no regime do Estado Novo.

TEMA 5

- A delegação de poderes e as leis delegadas.
(Constituição de 1967, art. 55)
(Emenda Constitucional n.º 1, arts. 52-54).

TEMA 6

- Os decretos-leis baixados pelo Presidente da República “ad referendum” do Congresso Nacional, no sistema legislativo da Constituição de 1967 e no da Emenda n.º 1, de 1969.

TEMA 7

- As decisões normativas e o poder de legislar do Ministro da Fazenda sobre matéria tributária.
 - As Resoluções do Banco Central.

TEMA 8

- A jurisprudência predominante do STF não será, também, uma forma de legislar?

CONCLUSÃO

INTRODUÇÃO

(O que se tem denominado “crise do Poder Legislativo” —
Análise e Crítica.)

1. A função do Estado, de impor normas gerais, à obediência de todos os cidadãos, para garantia da ordem jurídica, já não pode ser obra, apenas, do Poder Legislativo. Há que ter a co-participação, efetiva e oportuna, do Poder Executivo, como responsável que é pela manutenção da ordem jurídica e pelo desenvolvimento econômico, social e político da Nação.

2. Daí, os expedientes os mais diversos de que a técnica constitucional contemporânea tem lançado mão para atender aos reclamos desta fase histórica, da necessidade inelutável de um Executivo forte e modernizado. Essa assertiva que assustaria aos constitucionalistas do início do século é, hoje, aceita pacificamente por todos os que estudam o Direito Constitucional.

3. PONTES DE MIRANDA, no estudo que fez sobre “ASSEMBLÉIAS E LEGISLAÇÃO”, aponta alguns dos erros que conduziram à chamada “crise da legislatura”, e, entre os erros, menciona o que está ligado à “técnica da repartição dos poderes”, dizendo: “Se é certo que as assembleias, ainda as mais representativas, não oferecem garantia do acerto da tecnicidade da lei, porque os eleitos não são técnicos, se é certo que as escolhas de comissões, parlamentares ou extraparlamentares, provaram não serem suficientes para assegurar a adoção das leis que devem ser votadas e impedir a de regras desaconselhadas ou reprováveis, e se é certo que a lei com o só requisito da origem popular do órgão elaborador não basta — o de que se precisa é corrigir o sistema de repartição dos poderes e alcançar-se, com seguros métodos, a verdade das normas de direito”.

E prossegue:

“Nos Estados democráticos ou menos democráticos existe o mesmo propósito da lei que sirva, da lei útil ao homem e à vida social. Para isso quebram-se os velhos moldes da separação dos poderes.” (In “Com. à Constituição de 1946”, Vol. 2, pág. 481).

4. A imagem do pouco rendimento do Poder Legislativo resulta muito diretamente do *formalismo* e da *preocupação oratória*, que cavaram um fosso entre os eleitores e seus representantes no Congresso.

O Deputado DANIEL FARACO, em substancioso trabalho que o *Diário do Congresso Nacional* — Seção I — de 29 de agosto de 1972, divulgou, a fls. 3.039/42, sustenta — a meu ver com inegável procedência — a necessidade de maior divulgação dos trabalhos parlamentares, notadamente dos debates organizados dos projetos de lei; das emendas e dos *pareceres das comissões técnicas* de ambas as Casas do Congresso Nacional.

A visão de um Congresso operante foi ofuscada pela perda de objetividade e pela demora excessiva no exame de certos projetos de lei de indiscutível relevância e de interesse imediato da Nação.

5. “Uma característica importante neste fim de século”, disse o Prof. **DIOGO DE FIGUEIREDO**, na Escola Superior de Guerra, “é a tendência a situar o Poder Legislativo não como órgão elaborador das leis, mas como fiscal político de sua conveniência e oportunidade, perdendo o monopólio da legislação para ficar com o da política legislativa.” (Notícia da Conferência do Prof. Diogo de Figueiredo, em “O Globo”, de 6-6-72).

6. Essa afirmativa não se distancia muito da que fez **PONTES DE MIRANDA**, nos seus “Comentários à Constituição de 1946”, *in verbis*:

“... o de que se tem que cuidar é de — funções legislativas e, não, Poder Legislativo. Um poder que ordinariamente legisle, porém que não monopolize a feitura da lei. Tal o que a Sociologia reclama e tal o que vemos, com alegria, ir realizar-se na vida hodierna. As formas imperfeitas das câmaras legislativas onipotentes, contudo deficientes dentro de Constituições que lhes davam a exclusividade da função legislativa, vimos sucederem-se as menos imperfeitas da lei elaborada pelo Poder Legislativo, pelo povo e, na ausência do Parlamento, pelo Poder Executivo ou pelas comissões parlamentares. Mais: a lei elaborada pelo Chefe de Estado ou pelo Governo e submetida diretamente ao povo. Foi evidente, para quem medite, a evolução operada.” (In “Comentários à Constituição de 1946” — Vol. II — página 482).

7. Os que falam, à boca cheia, de esvaziamento do Poder Legislativo deviam, antes, meditar nestas ponderações do Deputado **DANIEL FARACO**:

“... O Parlamento soberano e independente já não existe mais em lugar nenhum do mundo. É um conceito romântico — diz o Deputado Daniel Faraco — o de que o Legislativo faz as leis e o Executivo as põe em prática, com uma perfeita e nítida demarcação de áreas.”

“Em todo o mundo contemporâneo, o poder do Estado avançou-se muito por toda a parte. O crescimento do Executivo tem sido vertiginoso, com evidente desvantagem para o Legislativo.” (In “Jornal do Brasil” de 13-10-71).

8. Outro parlamentar, o Deputado arenista **MARCO ANTÔNIO MACIEL**, teve oportunidade de salientar, em discurso na Câmara, que:

“... o problema da competência legislativa e da técnica da elaboração das leis sofreu acentuadas transformações, devido à progressiva passagem de um Estado, em suas concepções clássicas, para o que se convencionou chamar de “estado de cultura”, cada vez mais habilitado a influir no complexo círculo de atividades humanas que o Governo é convocado a regular.” (Notícia no “Correio da Manhã”).

9. A evolução parlamentar foi bem focalizada pelo Deputado **PEIREIRA LOPES**, Presidente da Câmara dos Deputados, no discurso que

proferiu, em 4 de fevereiro de 1971, ao ser investido nessas funções. Nessa oportunidade, S. Ex^a declarou que:

“... o debate sobre a evolução, no decurso do século, das instituições parlamentares e de representação política, não é apenas nosso, *antes, é universal*, mas exclusivo do mundo democrático.” (*Diário do Congresso Nacional* — Seção I — de 4 de fevereiro de 1971 — pág. 21.)

10. *O Labirinto Legal*

Não obstante as queixas do Poder Legislativo, de “esvaziamento” de suas funções, já se conta por 120.000 as leis que compõem o atual sistema legislativo brasileiro, razão que leva o Governo a projetar a Consolidação legislativa, incorporando-se num único diploma toda a legislação que estiver dispersa sobre o mesmo assunto, citando-se, como exemplo, a do Imposto de Renda, que, através de uma só lei, substituirá as 100 (cem) que hoje existem. (Notícia das providências do Ministro da Justiça, no “Jornal do Brasil” de 20-7-72, para consolidação das leis vigentes.)

11. Afinal de contas, em que consistiria essa redução de atribuições?

A resposta se encontra em despretencioso, porém oportuno, escrito de JOSÉ AUGUSTO GUERRA, nos seguintes termos:

“O esvaziamento do Poder Legislativo consiste, segundo a crítica da Oposição, na ampliação do poder legiferante do Presidente da República, que se tem por exacerbado, depois da Revolução de 1964.

Há, não há dúvida, muito de exagero nessa assertiva dos sectários indefesos do velho princípio da rígida separação dos poderes, que a técnica constitucional contemporânea tem hoje por envelhecido e . . . ultrapassado. Ainda não faz muito tempo, o operoso Deputado Daniel Franco, contestando os que afirmam que o nosso Congresso está apático, abúlico e anêmico, declarou que os tempos são outros, bem diversos daqueles da fórmula de independência dos três poderes, a qual já não serve à nossa época.” (*In* JOSÉ AUGUSTO GUERRA — “Revista Bancária Brasileira” — 1972.)

12. Lembraríamos aos congressistas que se queixam de “não ter o que fazer” a elaboração que o País há muito reclama, das chamadas *Leis Complementares à Constituição*, as quais são de iniciativa do Poder Legislativo, e não do Executivo. (Emenda Constitucional nº 1, de 1969, art. 46, nº II, c/ o art. 50.)

Com a elaboração das leis complementares terá o Congresso assinalado, perante a opinião pública, a sua atuação política. E, note-se, são cerca de duas dezenas de leis a complementar a Constituição Federal!

13. Além do que, como muito bem declarou o Senador WILSON GONÇALVES (ARENA-CE), Membro da Comissão de Justiça da Câmara Alta, que:

“... a perda da iniciativa do Congresso de legislar em matéria que produza despesas foi compensada pela atual Constituição

com duas missões que a meu ver são da mais alta importância, pois, se bem executadas, suprirão, com vantagem, aquela outra que lhe foi retirada: as participações do Legislativo nas elaborações dos planos nacionais e nos planos regionais de desenvolvimento.

Isto lhe permite uma colaboração direta na estruturação da atividade governamental, e a fiscalização de todos os atos do Executivo, inclusive no que se refere à administração indireta” — frisou, acrescentando:

“O que está faltando, realmente, é o aparelhamento adequado da Câmara e do Senado para o exato cumprimento dessas duas missões constitucionais, sendo, entretanto, de justiça salientar que as Mesas das duas Casas já adotaram importantes providências tendentes a essa capacitação, que assegurará aos congressistas uma visão própria das matérias de natureza técnica enviadas pelo Executivo”. (In “O Globo” de 20-10-1972.)

14. Encerramos esta “Introdução”, repetindo palavras do Deputado CÉLIO BORJA, acatado Professor de Direito Constitucional na Faculdade de Direito Cândido Mendes:

“O Congresso não morre, MUDA.” (Vide: Item 1 da Entrevista na Revista “VEJA”, reproduzida no “Diário do Congresso Nacional” — Seção II — de 1-7-72, págs. 1926/1928.)

TEMA 2: A MODERNIZAÇÃO DO NOSSO PROCESSO LEGISLATIVO:

- Os Atos Institucionais nºs. 1 e 2.
- A Emenda nº 17 à Constituição de 1946.
- O processo legislativo na Constituição de 1967.
- A Emenda Constitucional nº 1, de 1969.

A) *Análise do art. 4º do Ato Institucional nº 1, baixado pelo Comando Supremo da Revolução.*

A) *Análise do art. 4º do Ato Institucional nº 1, baixado o Ato Institucional nº 1, espécie de Constituição Provisória de Governo ou modificação parcial e transitória de alguns dos preceitos da Constituição Federal de 1946.*

2. Esse Ato Institucional inscreveu, nos seus artigos 3º e 4º, normas de competência especial do Presidente da República para oferecer projetos de lei (inclusive de emendas à própria Constituição Federal), como de votação rápida dos projetos de lei (art. 4º).

3. Declara, de fato, esse art. 4º que — “O Presidente da República poderá enviar ao Congresso Nacional *projetos de lei sobre qualquer matéria*, os quais deverão ser apreciados dentro de 30 (trinta) dias, a contar do seu recebimento na Câmara dos Deputados, e de igual prazo no Senado Federal; caso contrário, serão tidos como aprovados”.

Acrescentando, no seu parágrafo único, que — “O Presidente da República, se julgar urgente a medida, poderá solicitar que a apreciação do projeto se faça em 30 (trinta) dias, em sessão conjunta do Congresso Nacional”.

B) Atividades do Congresso, em decorrência do art. 4º do Ato Institucional nº 1. (1)

4. Em consequência da introdução, no nosso regime constitucional, dessas normas especiais, pôde o Congresso Nacional examinar e votar, em 1964, diversas leis de máxima relevância econômico-social e política, como foram as leis tributárias (Imposto de Renda, de Selo e de Consumo); as que criou as Obrigações do Tesouro de valor reajustável e introduziu a correção monetária; a Lei do Inquilinato; a Lei do Plano Nacional de Habitação; o Estatuto da Terra; a Lei de Incorporação de Imóveis e de Condomínios etc.

4. Por outro lado, o Congresso apressou a votação de alguns projetos de lei, antigos, que careciam de aprovação, como o da Reforma Bancária; a Regulamentação do Direito de Greve; a Lei do Imposto Único sobre Minerais; a nova Lei de Imposto sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos; tendo o Executivo, por sua vez, baixado decretos regulando a remessa de lucros para o exterior; o dos coeficientes de depreciação de bens do ativo das indústrias etc., etc.

5. O ilustre Jurista Dr. CARLOS MEDEIROS SILVA pronunciou, na C.N.C., em maio de 1964, uma erudita Conferência, versando, exatamente, a problemática da elaboração legislativa em face do Ato Institucional, de 9 de abril de 1964.

C) O Processo Legislativo na Emenda Constitucional nº 1, de 1969 (Arts. 46 a 69).

6. Os Congressistas, investidos, por força de deliberação do Poder Revolucionário, de “Poderes Constituintes”, inscreveram, na Constituição do Brasil, preceitos que os Atos Institucionais nºs. 1 e 2 já haviam consagrado, para apressar e modernizar o chamado “processo legislativo”.

7. Assim é que, no art. 46 (da Emenda nº 1/69, correspondente ao art. 49 da Constituição de 67) ficou assentado que o *processo legislativo* compreende a elaboração de:

- a) emendas à Constituição;
- b) leis complementares à Constituição;
- c) leis ordinárias;
- d) leis delegadas;
- e) decretos-leis;
- f) decretos legislativos;
- g) resoluções.

1. Discursando na Câmara, o Deputado LAERTE VIEIRA já proclamava, em novembro de 1964, “a alta contribuição do Ato Institucional para o bom andamento dos trabalhos legislativos”, opinião que consoa com a do Prof. MIGUEL REALE, in verbis:

“É inegável que o Ato Institucional pôs à mostra um dos males mais graves imperantes nas democracias, que é a falta de correspondência, em termos de urgência, entre os planos de ação do Governo e a morosidade, intencional ou não, da ação legislativa.” (Conferência na Câmara, publicada no vol. “Reforma do Poder Legislativo no Brasil”, ed. 1966, pag. 103.)

8. Foi mantida a tramitação abreviada para sua apreciação pela Câmara e pelo Senado (45 dias para cada uma), segundo o art. 51 (art. 54 da Constituição de 67).

Se o Presidente da República julgar a medida urgente, poderá solicitar que a apreciação do projeto se faça em 40 (quarenta) dias, em sessão conjunta do Congresso Nacional (art. 51, § 2º — art. 54, § 3º, da Constituição de 67).

D) *A Emenda Constitucional nº 17, de 26 de novembro de 1965.*

9. Já depois de baixados, pelo Governo da Revolução de Março de 1964, os Atos Institucionais nºs 1 e 2, respectivamente de 9 de abril de 1964 e de 27 de outubro de 1965, Ato esses que, como se sabe, reformularam, radicalmente, o processo legislativo, estipulando prazos para a tramitação e aprovação dos projetos de lei, o Congresso Nacional, tomando por base de seus trabalhos o “Seminário sobre a Reforma do Poder Legislativo”, realizado pela Universidade de Brasília, de 18 de agosto a 23 de setembro de 1965 (e no qual se fizeram ouvir autorizados constitucionalistas estrangeiros, como o Prof. A. PEITZER; o Prof. G. GRIFFITH e o Prof. G. BETTIOL, e os Juristas brasileiros CARLOS MEDEIROS SILVA, MIGUEL REALE, RAUL MACHADO HORTA, ORLANDO DE CARVALHO e vários outros) promoveu sério estudo sobre a Reforma do Congresso Nacional, do qual foi Relator o Senador JOSAPHAT MARINHO, concluindo pela redação de uma Emenda à Constituição de 1946, emenda essa que tomou o nº 17, foi promulgada em 26 de novembro de 1965 e publicada no *Diário Oficial* de 6 de dezembro de 1965.

10. Essa emenda introduziu algumas modificações no sistema legislativo, entre as quais mencionamos estas:

a) estipulação de prazos razoáveis, com possibilidade de prorrogação curta pelas próprias Casas do Congresso, a modo de fornecer a eficiência do trabalho legislativo;

b) com esse intuito, facultou-se à Câmara e ao Senado deferir a Comissões Especiais o preparo e a votação de projetos definitivos de lei: é a denominada *delegação interna* a Comissões Especiais, com resguardo para o *Plenário* de deliberação final sobre o projeto.

11. A emenda manteve o prazo de 45 (quarenta e cinco) dias para a discussão e votação dos projetos de iniciativa do Presidente da República, em uma e outra das Casas do Congresso. Esgotado o prazo, sem deliberação pelo Senado, o projeto considerar-se-ia aprovado tal como proveio da Câmara dos Deputados. Era esse, aliás, o prazo estabelecido pelo art. 5º do Ato Institucional nº 2, de 1965.

12. A emenda não reproduziu o disposto no § 3º do art. 5º do Ato Institucional, no referente aos casos em que o Presidente da República, julgando urgente a medida proposta ao Congresso, solicitava a apreciação do projeto no prazo de 30 (trinta) dias, em sessão conjunta do Congresso Nacional.

Tentativas, de várias espécies, para reformular o processo legislativo:

a) *Dos prazos para apreciação dos projetos de lei.*

13. Sentindo de perto os efeitos nocivos sobre a opinião pública, da inércia (aparente, algumas vezes) quanto à tramitação de certos projetos de lei, o Deputado pela GB, JG DE ARAÚJO JORGE, apresentou à Câmara o Projeto nº 35, de 1972, estabelecendo *prazos para apreciação dos projetos de lei apresentados* por Deputado ou oriundo do Senado, e cominando, como penalidade, pela falta de deliberação de qualquer das Comissões, a aprovação do projeto de lei. ("Diário do Congresso Nacional" — Seção I — de 3-6-72 — págs. 1.406/7.)

b) *O processo de elaboração legislativa, segundo o Projeto de Lei Complementar nº 1, de 1971.*

14. Em 1971, o Deputado HENRIQUE TURNER apresentou à Câmara um importante projeto de lei complementar, dispondo sobre o processo de elaboração legislativa, sobre normas técnicas para numeração, alteração e controle das leis, guardados, no concernente aos prazos de elaboração, os estabelecidos no § 2º do art. 51 da Constituição de 1969.

15. Digno de especial referência o disposto no artigo 8º do projeto, relativamente à Consolidação anual, num único diploma (o da lei considerada básica), das alterações que lhe tenham sido feitas durante o exercício anterior.

c) *O processamento de dados.*

16. A conveniência de aplicar a nova técnica de processamento eletrônico de dados à elaboração legislativa também encontrou eco nas duas Casas do Congresso, sendo que o Senado Federal já possui, em regular funcionamento, um computador de dados para o mister de pronta e completa informação legislativa. Em discurso de 3 de dezembro de 1971, o Senador PETRÔNIO PORTELLA, o afirma. (*Diário do Congresso Nacional* — Seção II — de 1º-12-72.)

Inaugurado no dia 12 de outubro de 1972, o *computador* já está apto a cumprir a sua missão, funcionando como órgão de consulta para obtenção de informações diversas sobre o Legislativo, informações bibliográficas e sobre a tramitação de matérias no Parlamento. (Notícia sobre o Centro de Processamento de Dados — o PRODASEN — no *Correio da Manhã*, de 22-10-72.)

17. Entre *outras sugestões* (e não são poucas as que têm sido alvitradas para reformulação do processo legislativo), são de considerar as seguintes:

a) fixação do teto máximo de proposições a serem apresentadas pelos parlamentares, pondo-se termo a certa euforia no oferecimento de projetos de interesse personalista ou eleitoreiro. (De uma notícia de *O Globo* de 15-12-71);

b) instituição de uma Assessoria capaz de oferecer aos parlamentares o respaldo de uma qualificada assistência técnica, a modo de poder o Congresso continuar como um centro de decisões políticas, credenciado perante a opinião pública pela ele-

vação do nível de debates com o Executivo. (Opinião do Deputado GERALDO GUEDES, *O Estado de São Paulo*, de 9-12-70); c) a triagem de projetos no Congresso, proposta pelo Senador FILINTO MÜLLER, da ARENA, consistiria em possibilitar às lideranças políticas uma triagem dos assuntos, de modo a permitir a tramitação, tão-somente, daquelas proposições que atendam, efetivamente, aos altos interesses nacionais e coletivos, evitando, com isso, o ridículo de projetos puramente demagógicos. (Notícia em *O Globo*, de 3-5-72). Consona, de alguma forma, com certo dispositivo da Carta de 1937 (o Estatuto do Estado Novo), cujo art. 64, § 1º, dispunha: “A nenhum membro de qualquer das Câmaras caberá a iniciativa de projetos de lei. A iniciativa só poderá ser tomada por um terço de Deputados ou de membros do Conselho Federal.”

Em editorial de 6 de maio de 1972, *O Globo* aplaudiu essa idéia de triagem, fundando a sua opinião na necessidade de valorizar a iniciativa legislativa dos Congressistas, considerando que o Poder Legislativo retido pelo Congresso é de natureza residual e complementar.

d) apurando-se, de forma desenganadora, que as *Comissões Técnicas* do Congresso (Câmara e Senado) não podem exercer, regimentalmente, nenhum controle quanto à apresentação de projetos de lei, eis que “a iniciativa das leis cabe a qualquer Membro . . . da Câmara ou do Senado” (art. 56 da Emenda Constitucional nº 1, de 1969), salvante as exceções previstas no subseqüente art. 57, nºs I a VI, e no seu parágrafo único, e considerando, por outro lado, que a norma jurídica afeta a todos, razão pela qual todos devem ser ouvidos, iniciou-se, recentemente, na Câmara e no Senado, a permissão do *Lobbying*, velha instituição dos U.S.A., já admitida, inclusive, pela Ordem dos Advogados do Brasil, na I Conferência Nacional dos Advogados, realizada no Rio de Janeiro, de 4 a 11 de agosto de 1958.

e) do *Lobbying* dão notícia as reformas dos regimentos da Câmara e do Senado, nos quais, embora sem a referência a esse vocábulo, a atividade que ele expressa passa a ser lícita através da implantação do regime de “audiência pública”, a fim de que os projetos apresentados possam ser amplamente discutidos e bem avaliadas as suas finalidades imediatas e sua repercussão. A idéia de se instituir o sistema misto do *Lobbying* e de audiência, manifestada pelo Deputado PEREIRA LOPES, agora se concretiza, pois há sugestão de se instituir, entre nós, o *Lobby* que funciona nos U.S.A., sem oferecer o perigo das “pressões indébitas” sobre as iniciativas e deliberações do Legislativo; para isto, o *Projeto de Resolução nº 21/72*, do Senado Federal (autoria do Senador Franco Montoro), manda incluir, no seu Regimento Interno, dispositivo que assegura “aos órgãos sindicais das categorias profissionais ou econômicas e às autarquias controladoras do exercício profissional o direito de se manifestarem perante o Relator e por escrito sobre as proposições

do interesse da respectiva classe". (*Diário do Congresso Nacional*, Seção II, de 17-6-72, pág. 1.524). Da mesma forma o novo Regimento Interno da Câmara dos Deputados inscreve, no seu art. 52, o *Lobbying*, condicionando-o, todavia, à *iniciativa* das Comissões Permanentes da Câmara dos Deputados.

18. Outras opiniões são merecedoras de registro, quando se quer avaliar o empenho sincero de reformulação do Poder Legislativo. Assim:

a) o ex-Senador JOSAPHAT MARINHO, em entrevista ao *Correio da Manhã*, de 19-6-60, manifestou-se francamente pela reformulação do Poder Legislativo, mas sugerindo que se aguardasse melhor época para as reformas. Disse S. Ex^a: "Num mundo em transformação, todas as instituições vivem num processo contínuo de reforma. Mas é preciso distinguir entre transformação espontânea e transformação planejada, para que esta última só se efetive quando as instituições políticas tenham condição de fazê-la com autonomia e liberdade";

b) o eminente Senador, que foi MILTON CAMPOS, declarava ao *Jornal do Brasil*, de 23 de dezembro de 1970:

"... quando se fala em reforma do Poder Legislativo, o que se procura é mais o seu revigoramento, para que ele retome a posição que lhe compete no quadro das instituições. Há muita matéria que lhe cabia e que ele não precisa reivindicar para se fortalecer. Assim, o *monopólio da iniciativa na elaboração das Leis*. Verifica-se no mundo moderno que a vertigem dos nossos dias não permite mais, em nenhum país, a lenta elaboração das normas, como acontecia nos tempos repousados de outrora. Hoje tudo é acelerado, e, também, na área da legislação, verifica-se uma preocupação ou mesmo necessidade de técnicas para o aperfeiçoamento dos trabalhos. Isso não exclui a participação do Poder Legislativo, mas envolve a perda do monopólio da iniciativa legiferante que lhe era característico. De outro lado, outras atribuições lhe competem, que, se exercidas devidamente, determinarão o seu revigoramento."

19. O eminente Professor da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo — GOFFREDO DA SILVA TELLES JUNIOR, ofereceu, em data recente, estas sugestões para a reforma do Legislativo:

1 — Fixação da competência do Parlamento em rigorosa consonância com a natureza desse órgão.

A ele compete, essencialmente, defender os direitos do homem contra a prepotência do Poder Executivo, ser intérprete dos anseios populares junto ao Governo e exercer vigilância sobre o cumprimento das leis por parte dos órgãos oficiais.

2 — Atribuição das funções de elaborar as leis a um órgão legislativo, rigorosamente público, chamado Departamento Legislativo Nacional, que se comporia de um número reduzido de legisladores ou legistas, e de assessorias técnicas. Tais legisladores seriam diplomados por escola de alto nível universitário. Como a escola de diplomatas se chama Instituto Rio Branco, a dos legisladores poderia ser chamada Instituto Rui Barbosa.

3 — Entrega da iniciativa das leis às fontes naturais da lei, ou seja, aos grupos a que as mesmas dizem respeito, e ao Chefe do Governo. Cada categoria de atividades seria representada por uma instituição. Essas instituições, em nome dos grupos que representassem, é que teriam a iniciativa das leis que lhe dissessem respeito. (*O Globo*, de 14-9-70.)

20. A necessidade de reformas, tanto da estrutura dos Parlamentos, como no processo de legislar, fez objeto da tese de concurso com a qual o Prof. MANOEL GONÇALVES FERREIRA FILHO conquistou a Cadeira de Direito Constitucional na Faculdade de Direito da Universidade Federal de São Paulo.

Nesse trabalho, a cuja leitura remetemos os que quiserem aprofundar-se na matéria, o Prof. Ferreira Filho, escreveu estas considerações que, por sua adequação ao tema que analisamos, vão, a seguir, reproduzidas:

“A necessidade de reformas, tanto na estrutura dos Parlamentos, como no processo de legislar, para que o Legislativo possa desempenhar suas tarefas à altura das exigências do Estado contemporâneo, tem sido universalmente sentida. As próprias Câmaras, numa autocrítica louvável, isso reconheceram e cuidaram de estudar as medidas apropriadas, temendo, talvez, que, a continuarem as coisas como estavam, as mudanças se fizessem contra elas, aniquilando o que restava de sua combatida influência nos negócios públicos.

Exemplo disso é o esforço do Congresso brasileiro que, em 1965, deu todo apoio a seminário promovido pela Universidade de Brasília, sobre a Reforma do Poder Legislativo (...). Os ensinamentos aí hauridos não foram desperdiçados, já que, em parte, ao menos, foram utilizados quando da discussão da Emenda nº 17 à Constituição de 1946, promulgada a 26 de novembro de 1965 e, depois, quando do debate sobre a nova Constituição.

O ponto capital de toda reforma do Legislativo pode ser resumido numa pergunta formulada pelo Prof. GRIFFITH: “Como pode um grupo de não-especialistas, eleitos como representantes do eleitorado, realmente funcionar numa época tecnológica e especializada?” (*Congress: its contemporary role*, pág. 53.) “Observa FINER (*The Theory and Practice of Modern Government* — pág. 445): na feitura de leis implica não só “o domínio do conhecimento de sua substância”, mas, também, a “capacidade de formular os resultados com um mínimo de precisão sem contradição com outras leis”. Há, assim, um aspecto técnico na redação das leis que escapa muita vez a tecnocratas desavisados ou levianos, mas que é fundamental para o êxito das medidas propugnadas.” (Prof. MANOEL GONÇALVES FERREIRA FILHO — “Do Processo Legislativo” — S. Paulo, 1968, págs. 110-111.)

21. A *Comissão de Juristas* que — por nomeação do Presidente NEREU RAMOS — preparou, em 1956, um anteprojeto de reforma constitucional, assim justificou a reforma que propôs do processo de elaboração legislativa:

“As modificações sugeridas pela *Comissão de Estudos da Reforma Constitucional*, no Capítulo — *Do Poder Legislativo*, tem por fim assegurar ao processo de elaboração das leis andamento mais consentâneo com a eficiência da ação do Congresso. Tudo indica que o prestígio do Congresso se reforçará na opinião pública, desde que sua tarefa legiferante se apresente em condições técnicas de atender a tempo e a hora as soluções legais reclamadas pelo Corpo Social.” (*apud*, “Diário do Congresso Nacional” — Seção I — de 30-8-72 — pág. 3.060.)

22. O que não resta dúvida é que desde esse trabalho dos Juristas incumbidos, em 1956, da reforma constitucional, até o trabalho realizado, em 1966, pela própria Câmara dos Deputados, sob a Presidência BILAC PINTO, muito se tem trabalhado para efetivar essa reforma.

23. Referência especial merece o mais recente estudo sobre “o esvaziamento do Poder Legislativo”, que foi realizado, sob a forma de “pesquisa”, pela Universidade de Brasília, no qual se buscou, segundo o orientador do trabalho, Professor GLÁUCIO DILLON SOARES, “a realidade brasileira, no particular”. (Notícia no “Jornal do Brasil”, de 23 de outubro de 1972.)

24. Encerramos este capítulo de nosso trabalho, anotando a informação divulgada pela imprensa, de que, no início do ano de 1971, a Câmara dos Deputados arquivou mais de 1.600 projetos de lei, sendo que a maioria (1.355) foi para o arquivo porque a legislatura mudou sem que chegasse a ser examinado o mérito dos projetos pelas Comissões Técnicas respectivas. (Do “Jornal do Brasil”, de 14-2-1971.)

25. Assim, enquanto não se efetiva substancial modificação no processo de elaboração legislativa, cuidando-se de melhor técnica na redação dos projetos, e maior celeridade no atendimento dos que aspiram a atualização e a reformulação do sistema legislativo, não é fora de vila e termo que se reconheça a conveniência da dilatação do poder legiferante do Presidente da República.

TEMA 3: O PODER LEGIFERANTE DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA: A INICIATIVA DAS LEIS, NO REGIME REPUBLICANO. A SANÇÃO DAS LEIS E O PODER DO VETO.

1. O poder de legislar, confiado, nas democracias, aos Parlamentos, nunca impediu que o Executivo participasse do processo de elaboração das leis, desde a *iniciativa*, até a *sanção* ou ao *veto*.

2. A não ser a Constituição de 1891 (que não incluiu entre os poderes do Presidente da República a iniciativa das leis, vide arts. 36/40, c/c o art. 48), todas as demais Constituições sempre incluíram, entre as atribuições do Presidente da República, a de propor ao Congresso

a feitura de leis, como se colhe do exame dos seguintes dispositivos constitucionais:

Constituição de 1934: arts. 41/49; Constituição de 1937: arts. 64/66; Constituição de 1946: arts. 67 a 72; Constituição de 1967: art. 54; Ato Institucional nº 1: arts. 3º, 4º e 5º; Ato Institucional nº 2: arts. 2º, nº II, e 4º; Emenda Constitucional nº 1/69: art. 51.

3. A Emenda Constitucional nº 1/1969, além da iniciativa das leis, que menciona nos seus arts. 56 e 57, faculta ao Presidente da República propor *emendas à Constituição*: art. 47, nº II, tal como já o permitia o art. 3º do Ato Institucional nº 1.

4. Mas a presença do Presidente da República no processo legislativo não se verifica, apenas, no que toca à iniciativa das leis, mas, também, no ato solene da sanção, da promulgação (art. 59, § 3º) ou do veto.

É o que dispõe o art. 43 da Emenda Constitucional nº 1:

“Art. 43. Cabe ao Congresso Nacional, *com a sanção do Presidente da República*, dispor sobre todas as matérias de competência da União.”

E mais:

5. Se o Presidente da República aquiescer com o projeto votado pelo Congresso, o sancionará. Se julgar o projeto, no todo ou em parte, inconstitucional ou contrário ao interesse público, veta-lo-á, total ou parcialmente: art. 59, § 1º

6. Finalmente, nos casos de *veto*, comunicado este ao Presidente do Senado Federal, ele convocará as duas Câmaras para, em sessão conjunta, dele conhecerem. Se o projeto for aprovado pelo voto de dois terços dos membros de cada uma das Casas, será enviado ao Presidente da República para *promulgação* (art. 59, § 3º, da Emenda nº 1/69).

TEMA 4: OS DECRETOS-LEIS NO REGIME DO ESTADO NOVO: A CARTA DE 1937 E SEUS ARTIGOS 13, 14 E 180.

1. Os decretos-leis que a Constituição de 1967 incluiu como processo legislativo (art. 49, nº V), e que a Emenda Constitucional nº 1, de 1969, manteve, não constituem, a bem dizer, uma novidade em nosso Direito Constitucional, pois, enquanto vigorou o Estado Novo, a sua legislação foi feita através de decretos-leis e decretos expedidos pelo Presidente da República. Força do disposto no art. 13 da Carta de 1937, o Presidente da República, nos períodos de recesso do Parlamento, poderia, se o exigissem as necessidades do Estado, expedir decretos-leis sobre matérias de competência legislativa da União, com exceção de algumas matérias que o art. 13 enumerava. Mas essa mesma Carta, no art. 180, dispunha que:

“Enquanto não se reunisse o Parlamento Nacional, o Presidente da República tinha o poder de expedir decretos-leis sobre todas as matérias de competência legislativa da União.”

E, porque o Parlamento jamais se reuniu na vigência do Estado Novo, em todo o período de sua duração foram baixados centenas de

decretos-leis, incluindo vários Códigos, que ainda hoje vigoram, e, até, normas de interesse pessoal, de efêmera duração.

2. Mas esses decretos-leis, força do disposto no art. 180 da Carta de 1937, não se assemelham, senão na denominação, aos decretos-leis da Constituição de 1967 e aos da Emenda Constitucional nº 1, de 1969, estes tendo como suporte a urgência na expedição da norma de direito positivo ou o interesse público relevante a exigí-la (art. 55 da Emenda nº 1/69). Nem substituição *à lei*, como na Carta de 1937, nem amplitude de matérias, como se permitia no Estado Novo.

TEMA 5: A DELEGAÇÃO DE PODERES E AS LEIS DELEGADAS

(Constituição de 1967, arts. 55/57) (Emenda nº 1/69, arts. 52/54)

A) *A Delegação de Poderes: Vedação Constitucional (art. 36, § 2º, da Constituição de 1946).*

1. A Constituição Federal de 1946 vedava, de maneira terminante, a Delegação de Poderes, quando declarava, no § 2º do art. 36, ser "*vedado a qualquer dos poderes delegar atribuições*": "*Delegata potestas, delegari non potest*".

2. Não obstante, o Poder Legislativo sempre encontrou meios e modos de contornar esse preceito, concedendo ao Executivo autorizações amplas para regular certos fenômenos econômicos de certas necessidades do serviço público, como aconteceu com as conhecidas "Instruções" que eram baixadas pela SUMOC e que passaram a ser pelo Banco Central da República. Da mesma forma acontece quando o Legislativo inscreve, nas leis, as chamadas *normas em branco*, cujo preenchimento cabe ao Executivo, como se verifica com as leis de defesa da economia popular, que transferem ao Executivo não só a conceituação do que sejam gêneros de primeira necessidade, como a fixação dos respectivos preços.

3. O Poder Executivo, por sua vez, ao usar da faculdade que a Constituição Federal lhe conferia, de expedir decretos para "fiel execução das leis" (art. 87, nº I), se excedia e, o que vimos, foi que, entre nós, os Regulamentos, notadamente em matéria tributária, inovaram, chegando, até mesmo, a criar penalidades onde a lei fora omissa ou não o autorizava.

4. É óbvio que esse *abuso de poder*, afrontando a Constituição, acarreta, para a norma legal que de tal abuso resulta, o vício de inconstitucionalidade a ser apreciado e julgado pelos Tribunais, sob invocação do prejudicado, ao pedir adequada proteção jurisdicional para os seus direitos e interesses, eventualmente atingidos pela norma inconstitucional.

5. Os Tribunais, vezes sem conta, têm declarado a inconstitucionalidade de decretos do Executivo, não só Federal, como Estadual e Municipal, pela ocorrência dessa violação da Carta Magna.

B) *Sugestões da Comissão extraparlamentar, que elaborou o projeto de reforma constitucional, no ano de 1956.*

6. Em março de 1956, o Ministro da Justiça, NEREU RAMOS, organizou uma Comissão de Juristas para elaborar sugestões para a Reforma Constitucional.

Essa Comissão, que era composta dos Professores F. C. DE SANTIAGO DANTAS, CARLOS MEDEIROS SILVA, ANTÔNIO GONÇALVES DE OLIVEIRA, FRANCISCO BROCHADO DA ROCHA e HERMES LIMA, considerando a inelutável necessidade de imprimir novos rumos à elaboração das leis em nosso País, sugeriu:

- a) restrição ao direito dos representantes do povo de emendar projetos de iniciativa do Poder Executivo;
- b) prazo para votação desses projetos de lei;
- c) proibição de criação ou aumento de despesas, sem indicação da fonte de receita correspondente;
- d) delegação legislativa (²), excluídas as seguintes matérias: eleitoral, orçamentária, minas, riquezas do subsolo e quedas d'água, ou ratificação de tratados;
- e) elaboração de projetos definitivos de lei, por Comissões Especiais criadas pela Câmara ou pelo Senado;
- f) aceleração dos trabalhos legislativos pelo encurtamento de prazos de revisão dos projetos adotados por uma das Câmaras, e do pronunciamento sobre as Emendas. (Ministério da Justiça e Negócios Interiores — Reforma Constitucional, Vol. I, 1956, págs. 23/24, e, notadamente, a Justificação, às páginas 25/27.)

2. Favorável à Delegação Legislativa, SEABRA FAGUNDES assim se manifestou, na Conferência sobre as "Reformas Essenciais ao Aperfeiçoamento das Instituições Políticas Brasileiras" (Jornal do Comércio, Rio, 30 de outubro de 1955): "A ação do Poder Executivo na feitura das leis tem sido admitida por todos os povos. A delegação é mais comum sob o regime parlamentar, porém nada impede, porque tudo é uma questão de criação do legislador constituinte, que, convido à prática do regime presidencial, sob este seja ela admitida. No campo das instituições políticas o que vale primordialmente é a funcionalidade, é a eficiência, é a utilidade das fórmulas na sua transplantação à realidade ambiente, e não a harmonia das regras com modelos teóricos. Nós mesmos já utilizamos as delegações, repetidas vezes, sob a Carta Magna de 1891, que não as instituiu, mas também não as vedava em texto expresso.

RUI BARBOSA, que pessoalmente se opunha à delegação legislativa, reconhecia, no entanto, o inelutável da sua prática aqui e mesmo nos Estados Unidos, mediante o eufemismo dos regulamentos delegados. Neste País, autores antigos e modernos referem a existência de atos legislativos emanados do Poder Executivo. GOODNOW, no seu "Comparative Administrative Law", a eles se reporta. CAR. MORRISON, BERNSTEIN e SNYDER observam que, apesar das alternativas de reação e aquiescência da Suprema Corte, perdura o uso das delegações, sendo o "Lend-Lease Act", de 1941, o exemplo mais recente e significativo neste sentido.

O que se afigura "deslize intolerável", como o classificou o Sr. AFONSO ARINOS, em discurso na Câmara dos Deputados, é pretender delegação do Congresso ao Presidente da República, em face do teor atual do art. 36, parágrafo 2.º, da Constituição, onde há uma vedação peremptória e ineludível às transferências de competência entre os três poderes do Estado.

A delegação indiscriminada e plena não se justifica. É perigosa, podendo conduzir a um amesquinçamento do papel do órgão legiferante, como regulador do equilíbrio do regime. Desde, porém, que se limite o seu conteúdo (se for apenas para a complementação de lei de diretrizes gerais, já elaborada pelo Congresso), ou se delixe condicionado o trabalho do Executivo à ratificação, ou veto global pelo Parlamento, concilia as necessidades do processo de legislar com a preservação da autoridade do Poder Legislativo. Com esses limites só desandará em prática abusiva, se o Congresso mesmo quiser abdicar da sua relevante missão político-constitucional.

Aliás, há de ser bem aceitável, até para aqueles que, em princípio, se opõem às delegações, o reconhecimento constitucional da competência legislativa do Presidente da República, do que a prática viciosa, em que nos vimos arrastando há alguns anos, da regulação normativa de setores os mais importantes da vida nacional, como o do comércio exterior, no fluxo e refluxo da exportação e importação através de instruções de órgãos subalternos na hierarquia da administração pública."

C) *A Emenda Constitucional nº 4. Sua revogação em 1963 — Conseqüências.*

7. A Emenda Constitucional nº 4, de 2 de setembro de 1961, instituiu, entre nós, o Sistema Parlamentar de Governo, declarando, no seu art. 1º, que o Poder Executivo seria exercido pelo Presidente da República e pelo Conselho de Ministros, cabendo a este a direção e a responsabilidade da política do Governo, assim como da administração federal.

8. Inscreveu, esse sistema, entre os postulados que haviam de fundar a sua ação, a Delegação de Poderes, ao declarar, no seu *artigo 22*:

“Poder-se-á complementar a organização do sistema parlamentar de Governo ora instituído, mediante leis votadas, nas duas Casas do Congresso Nacional pela maioria absoluta de seus Membros”,

estabelecendo no *parágrafo único*:

“A legislação delegada poderá ser admitida por lei votada na forma deste artigo”.

9. Não tardaram as propostas de leis delegadas, algumas da maior importância política, como a da reestruturação da lei do Mandado de Segurança (em moldes de anular esse proveitoso *writ*, protetor dos direitos subjetivos dos cidadãos) e ampla reforma tributária (conforme se colhe dos projetos publicados no *Diário do Congresso Nacional*, Seção I, de 11 de agosto de 1962).

10. Tendo sido revogada, em 23/1/1963, a Emenda Parlamentarista, ficou riscada, do quadro das nossas instituições políticas, a delegação de poderes. Mas, as leis delegadas, promulgadas no período de vigência do Parlamentarismo, continuam a vigorar, até que outra lei as revogue, pois é esse o princípio inscrito no art. 2º da Lei de Introdução ao Código Civil.

11. Tanto a Constituição de 1967, como a Emenda Constitucional nº 1, de 1969, incluíram, no processo legislativo, *as leis delegadas*.

A Constituição de 1967, no seu art. 49, nº IV, explicitado pelos artigos 55, 56 e 57.

A Emenda Constitucional nº 1, de 1969, no seu art. 46, nº IV, assim explicitado pelos artigos 52, 53 e 54:

“*Art. 52* — As leis delegadas serão elaboradas pelo Presidente da República, Comissão do Congresso Nacional ou de qualquer de suas Casas”.

“*Art. 53* — No caso de delegação à Comissão Especial, sobre a qual disporá o regimento do Congresso Nacional, o projeto aprovado será remetido à sanção, salvo se, no prazo de dez dias da sua publicação, a maioria dos membros da Comissão, ou um quinto da Câmara dos Deputados ou do Senado Federal, requerer a sua votação pelo Plenário”.

“Art. 54 — A delegação ao Presidente da República terá a forma de resolução do Congresso Nacional, que especificará seu conteúdo e os termos do seu exercício”.

12. As leis delegadas ainda não apareceram nos nossos repertórios de leis, certamente porque, com a faculdade que tem o Poder Executivo de expedir decretos-leis, esta forma de legislar *supra* àquela. E, de alguma forma, *a supera*.

TEMA 6: OS DECRETOS-LEIS BAIXADOS PELO PRESIDENTE DA REPÚBLICA “AD REFERENDUM” DO CONGRESSO NACIONAL, NO SISTEMA LEGISLATIVO DA CONSTITUIÇÃO DE 1967 E NO DA EMENDA Nº 1, DE 1969.

1. Os decretos-leis na Constituição de 1967 haviam sido sugeridos, de começo, por forma muito mais ampla daquela que, afinal, foi inscrita no Anteprojeto Carlos Medeiros Silva e por ele apresentada ao Presidente Castello Branco. Basta confrontar os termos do art. 57 do Anteprojeto divulgado pelos jornais (“O Globo”, “Jornal do Brasil”, “O Estado de São Paulo”, de 7 de dezembro de 1966), com a publicação oficial do art. 57 do Anteprojeto oficial, para se verificar que, deste último, foi suprimida a expedição de decretos com força de lei sobre:

“III — a administração federal, do DF e dos Territórios, das autarquias, empresas públicas e sociedades de economia mista”.

2. Do mesmo modo, se compararmos a redação do art. 57 do Anteprojeto oficial com a redação do art. 58 da Constituição de 1967, vamos verificar que o Congresso Nacional introduziu uma modificação da maior relevância e que dilargou os poderes do Presidente da República, no tocante à expedição de decretos-leis, eis que, onde o próprio Governo propunha que permitido fosse baixar decretos-leis em casos de *urgência e de interesse público relevante* o Congresso substituiu a conjuntura e pela alternativa ou, e assim, ao invés de dois pressupostos, conjugados e inarredáveis: a urgência e o interesse público relevante, o Presidente da República pode, hoje, escolher entre a *urgência* ou o *interesse público relevante* para baixar os decretos-leis sobre segurança nacional ou finanças públicas. ⁽³⁾

Os pressupostos necessários para que o Presidente da República, na vigência da Constituição de 1967, pudesse baixar decretos-leis:

3. Ao contrário do que se estatuiu na Carta de 1937, o Presidente da República, na vigência da Constituição de 1967, podia baixar decretos-leis, *ainda quando em pleno funcionamento o Congresso Nacional*. Não

3. LEIS — Redação. O uso das conjunções “ou” e “e”. “Ou” é o tipo das conjunções disjuntivas, afirma NAPOLEÃO MENDES DE ALMEIDA, e transcrevendo CARNEIRO RIBEIRO escreve: “Há entre “e” e “ou” a seguinte diferença: a primeira estabelece ao mesmo tempo a junção de idéias e a junção material de palavras; a conjunção “ou”, muito pelo contrário, não é um elemento conetivo, senão porque estabelece materialmente a junção de uma proposição com outra, bem que as separe logicamente. Materialmente unem, mas formalmente desunem”. (“Gramática Metódica da Língua Portuguesa”, 4.ª ed., 447 — nota 6.)

Além, é próprio da disjuntiva ou alternativa excluir uma das circunstâncias ou, pelo menos, não lhes atribuir necessária conexão. (Apud, Parecer de CARLOS C. DE BARROS JÚNIOR, in Revista de Direito Administrativo, vol. 90 — pág. 453.)

N.B.: Aplicável aos decretos-leis, na Constituição de 1967.

se requeria o *recesso do Parlamento*. Ao contrário: pressupunha-se o Congresso em pleno funcionamento, a modo de poder *aprovar ou rejeitar o decreto-lei* do Executivo, dentro de *sessenta dias*, admitindo-se a aprovação tácita, se o Congresso, naquele prazo, não tiver dito *sim* ou *não*.

4. Mas o Presidente só poderia expedir decretos-leis, com força de lei, atendendo a dois únicos pressupostos:

a) *urgência na decretação da norma de direito positivo;*

ou

b) *interesse público relevante, observando-se, tanto num caso como noutro, que do decreto-lei expedido não poderá resultar aumento de despesa, ainda que indiretamente, a nosso ver.*

5. E, quanto às matérias que podem constituir objeto dos decretos-leis, a Constituição limitou-as a duas classes: I) Segurança Nacional; ou II) Finanças públicas (art. 58).

6. A Segurança Nacional a que alude o art. 58 da Constituição é a mesma a que se refere o art. 89, quando declara que por ela são responsáveis todas as pessoas naturais ou jurídicas, conceito amplo, que a lei ordinária definirá.

Melhor seria que a própria Constituição, para evitar o arbítrio, conceituasse o que se deve entender por *segurança nacional*. (4)

7. Quanto às *finanças públicas*, o conceito é amplo e compreende não só as normas gerais de direito financeiro (a que alude o art. 89, XVII, "c"), como todos os institutos que as leis e a doutrina admitem como integrantes das finanças do Estado.

Finanças Públicas, segundo a definição de ALIOMAR BALEEIRO (in "Uma Introdução à Ciência das Finanças"), é a disciplina que, pela investigação dos fatos, procura explicar os fenômenos ligados à obtenção e dispêndio do dinheiro necessário ao funcionamento dos serviços a cargo do Estado, ou de outras pessoas de direito público, *assim como os efeitos outros resultantes dessa atividade governamental.*

8. Invocando esses pressupostos, e com fundamento no artigo 58 da Constituição de 1967, foram baixados, até 8 de fevereiro de 1968, 32 decretos-leis (do Decreto-Lei nº 319, de 27 de março de 1967, ao Decreto-Lei nº 351, de 8 de fevereiro de 1968), sobre as mais variadas matérias, incluindo-se, na maior parte deles, a vinculação à Segurança Nacional ou ao interesse público, como aconteceu com a modificação da Lei nº 3.325/67, que instituiu a DUPLICATA FISCAL. E, depois, a extinguiu.

4. Ao propósito da conceituação de "Segurança Nacional", o Deputado PAULO SARASATE, ao se discutir, no Congresso, o anteprojeto que se converteu na Constituição de 1967, apresentou a seguinte emenda (n.º 368), que o Plenário rejeitou:

"Art. ... — O Presidente da República, em casos de urgência e de interesse público relevante, poderá expedir decretos-leis sobre matérias referentes à segurança nacional, expressamente definidas em lei complementar."

"JUSTIFICAÇÃO

Parece dispensável atribuir ao Presidente da República a faculdade de baixar decretos-leis sobre finanças públicas, quando ao Poder Executivo são concedidos pelo projeto outros instrumentos que o capacitam a atingir com muita rapidez os objetivos collimados: as delegações de poder e os prazos fatais que beneficiam os projetos de sua iniciativa. "De outra parte, no que tange a matérias referentes à segurança nacional, parece aconselhável que elas sejam expressamente definidas em lei complementar. Com isso se evitará que, à sombra da amplitude do preceito, possam ser baixados decretos-leis sobre assuntos que, embora urgentes e de relevante interesse público, não se enquadrem no conceito restrito com que, no caso, deve ser encarada a segurança nacional."

9. Em um ano de vigência da Constituição de 1967 foram baixados trinta e dois decretos-leis que, conjugados à faculdade assegurada ao Presidente da República, de enviar ao Congresso Nacional projetos de lei para tramitação dentro de quarenta e cinco dias (como sucedeu com a alteração da lei de locação predial), dão bem idéia do aceleração do processo de elaboração legislativa que se iniciou com os Atos Institucionais nºs 1 e 2 e prossegue com os novos institutos adotados pela Constituição de 1967 e pela Emenda Constitucional nº 1, de 1969.

10. Confrontando o art. 58 (e seus incisos) da Constituição de 1967 com o art. 55 da Emenda Constitucional nº 1, de 1969 (que disciplina a expedição de decretos-leis pelo Presidente da República), verifica-se ter sido mantida a sua competência para expedir decretos-leis sobre a segurança nacional e finanças públicas, ampliando-se, quanto a estas, a de expedir decretos-leis sobre “normas de direito financeiro”: artigo 55, inciso II.

Acrescentou-se mais uma matéria sobre a qual o Presidente da República poderá baixar decretos-leis:

“a criação de cargos públicos e a fixação de vencimentos”.

11. Os decretos-leis baixados pelo Presidente da República, uma vez publicado o texto, têm vigência imediata, o que importa na sua *obrigatoriedade*, eis que esse é o efeito da publicação de qualquer lei.

12. Entendemos que o decreto-lei tem vida precária, entendido o vocábulo *precário* não no sentido de pouco durável (pois se aprovado pelo Congresso o texto será definitivo: art. 55, § 1º), mas o de que não se mostra efetivo, antes, é feito em caráter transitório, de *instabilidade* e *revogabilidade* que o acompanham desde o início, vale dizer, que só se torna definitivo se e quando aprovado pelo Congresso Nacional.

13. O decreto-lei pode ser rejeitado pelo Congresso Nacional. Já o foram alguns dos decretos-leis emitidos no decorrer do ano de 1967, como sucedeu com o Decreto-Lei nº 335, de 18-10-1967 (que alterou o Decreto-Lei nº 208, de 27-2-1967), que regulamentou a cobrança do I.C.M. sobre os derivados do petróleo e redistribuiu o Fundo Rodoviário Nacional (rejeitado, conforme consta da Resolução nº 60/68, da Câmara dos Deputados: *Diário do Congresso Nacional*, Seção I, de 5-4-1968); o Decreto-Lei nº 346, de 28-12-1967, que dispunha sobre a utilização facultativa dos serviços de despachantes aduaneiros (rejeitado: *Diário do Congresso Nacional*, Seção I, de 5-4-68); o Decreto-Lei nº 347, de 29-12-1967, que dispunha sobre a entrega das parcelas pertencentes aos Municípios, do Imposto sobre Circulação de Mercadorias (rejeitado, conforme publicação do *Diário do Congresso Nacional*, Seção I, de 5-4-68).

14. A rejeição do decreto-lei pelo Congresso Nacional importa na supressão do texto da *Coleção das Leis em vigor*. Mas, daí não se segue que se possa considerar “como se a lei nunca tivesse existido”. Existiu. Criou direitos e obrigações. Quanto aos direitos, se houve apenas expectativa de direitos, não surgirão maiores problemas. Mas, com relação aos *direitos adquiridos*, que a Constituição Federal garante aos bra-

sleiros e estrangeiros residentes no país, não admitindo a sua violação (art. 153, *caput*, e art. 153, § 3º), é óbvio que terão que ser respeitados. (5) A rejeição do decreto-lei, embora não seja o mesmo que revogação da lei sob alguns aspectos — ao rejeitar o que vigiu, *revoga*. Inúmeras são as questões que os decretos-leis, por sua vigência precária, poderão suscitar, como entre outras, estas duas que apenas afloramos, como desafio aos estudiosos:

1ª) O decreto-lei baixado pelo Presidente da República pode *revogar a lei* elaborada pelo Congresso Nacional? E se pode, a rejeição do decreto-lei, dentro do prazo fatal dos quarenta e cinco dias, restaura a lei anterior ou lhe dá o efeito repristinatório, a que alude o § 3º do art. 2º da nossa Lei de Introdução ao Código Civil?

2ª) Se o Congresso aprova decreto-lei, cujo teor não se enquadra na autorização constitucional, convalidaria a nulidade que lhe é intrínseca?

PONTES DE MIRANDA já se manifestou sobre a questão, declarando, nos seus breves comentários ao art. 59 da Constituição de 1967: "Se a matéria não é de Segurança Nacional, ou de finanças públicas, nula é a aprovação, como nulo é o decreto-lei". ("Com. à Constituição de 1967", Vol. 3, pág. 157).

15. Pode suceder que o decreto-lei, submetido ao Congresso Nacional, venha a ser por ele aprovado, expressamente, dentro do prazo fatal estabelecido no § 1º do art. 55, como poderá resultar a aprovação tácita, por omissão do Congresso. Mas, também poderá ser rejeitado. Destarte, ao legislar por meio de decretos-leis, o Poder Executivo não é incontrolável, nem arbitrário, eis que as *matérias* sobre as quais poderão ser baixados decretos-leis estão enumeradas, *taxativamente*, no art. 55 da Emenda Constitucional nº 1, de 1969.

Da mesma forma, no exercício dessa atribuição constitucional, o Chefe do Governo não se transmuda em ditador, *pois é o Congresso Nacional* que dá a última palavra sobre os decretos-leis, aprovando-os ou rejeitando-os. (Constituição Federal — Emenda nº 1, de 1969, art. 55, § 1º).

Por outro lado,

16. A aprovação tácita ou expressa não dá ao decreto-lei validade absoluta, de modo a torná-lo *imune de apreciação pelo Poder Judiciário*, eis que, segundo o disposto no art. 153, § 4º, da Constituição, nenhuma lei poderá excluir da apreciação do Poder Judiciário qualquer lesão de direito individual.

E, se o Poder Judiciário pode apreciar a lei, e pô-la em confronto com a Constituição Federal (art. 119 — III, "a"), desse confronto poderá resultar a decretação de inconstitucionalidade do decreto-lei, ex-

5. O art. 55, § 2º, da Emenda Constitucional nº 1, declara: "A rejeição do decreto-lei não implicará a nulidade dos atos praticados durante a sua vigência".

pedido pelo Poder Executivo, ratificado pelo Poder Legislativo, mas reprovado pelo Poder Judiciário. (6)

TEMA 7: AS DECISÕES NORMATIVAS E O PODER DE LEGISLAR DO MINISTRO DA FAZENDA SOBRE MATÉRIA TRIBUTÁRIA:

1. Clama a Oposição contra “o esvaziamento do Congresso”, levando-o à conta da hipertrofia do Executivo, pelo seu poder legiferante.

Entendemos que muito mais sério do que esse Poder do Chefe do Governo (de baixar decretos-leis que são submetidos à aprovação ou rejeição do Congresso), é o poder que usufrui o Ministro da Fazenda, de baixar “*decisões normativas*”, com a mesma força obrigatória das leis tributárias” (Código Tributário Nacional — Lei nº 5.172, de 25-10-1966, arts. 96 e 100, nºs I e II).

2. Da mesma forma, o Ministro da Fazenda, sem nenhuma ofensa ao comando genérico do art. 153, § 29, da Constituição Federal, poderá alterar, no decorrer do exercício financeiro, e *independente de lei votada pelo Congresso Nacional*, as alíquotas da tarifa alfandegária; do imposto sobre produtos industrializados e nos demais casos previstos na Constituição Federal: art. 153, § 29, parte final.

3. Além da alteração da alíquota desses impostos, o Poder Executivo pode, nas condições e limites estabelecidos em lei, alterar as alíquotas ou bases de cálculo do imposto sobre operações de crédito, câmbio e seguros e sobre operações relativas a títulos e valores imobiliários, para ajustá-lo aos objetivos da política monetária: Código Tributário Nacional — art. 65.

4. Da mesma forma, não é despicienda a competência do Conselho Monetário, por intermédio do Banco Central do Brasil, baixar *Resoluções* com força de lei: Lei nº 4.595, de 1964, arts. 4º e 5º.

A Lei do Mercado de Capitais como que funciona sob o impulso dessas Resoluções, cada vez mais numerosas, a regular tudo que está para ser disciplinado na Lei de Mercado de Capitais.

5. E, por que, no Congresso, ninguém reclama contra essas Resoluções? Não será porque se reconhece serem elas necessárias para impulsionar o desenvolvimento econômico do País, que não mais poderá ficar à mercê da demora, pelo Congresso Nacional, da aprovação de

6. OS DECRETOS-LEIS NA CONSTITUIÇÃO DE 1967 (Decisão do STF) — O Supremo Tribunal Federal, ao apreciar, em Sessão de 23 de agosto de 1967, o Recurso Extraordinário n.º 62.731, da Guanabara, em que se levantou a questão da inconstitucionalidade do Decreto-Lei n.º 322, de 7 de abril de 1967 (que modificou a lei de locação predial), decidiu pela inconstitucionalidade do art. 5.º daquele decreto-lei, em Acórdão que traz a seguinte ementa e de que foi Relator o Ministro ALIOMAR BALEIRO:

“1 — A apreciação dos casos de “urgência” ou de “interesse público relevante”, a que se refere o art. 58 da Constituição de 1967, assume caráter político e está entregue ao discricionarismo dos juízes de oportunidade ou de valor, do Presidente da República, ressalvada apreciação contrária, e também, discricionária, do Congresso.

2 — Mas, o conceito de “segurança nacional” não é indefinido e vago, nem aberto àquele discricionarismo do Presidente ou do Congresso. “Segurança Nacional” envolve toda a matéria pertinente à defesa da integridade do território, independência, sobrevivência e paz do País, suas instituições e valores materiais ou morais contra ameaças externas ou internas, sejam elas atuais e imediatas ou ainda em estado potencial próximo ou remoto.

3 — Repugna à Constituição que, nesse conceito de “segurança nacional”, seja incluído assunto múdo de Direito Privado, que apenas joga com interesses também múdos e privados de particulares, como a purgação da mora nas locações contratadas com negociantes como locatários.”

medidas urgentes, como acentua o ex-Ministro *L. G. NASCIMENTO SILVA*, ao propósito da rapidez com que o Governo da República alterou, em 1969, o funcionamento da PETROBRÁS: ("Jornal do Brasil", de 25 de julho de 1969).

TEMA 8: A JURISPRUDÊNCIA PREDOMINANTE DO S. T. F. :

1. E, quando tanto se fala na usurpação dos poderes de legislar do Congresso Nacional, não pode ficar sem uma referência o fato, contra o qual não reclamam os Congressistas, que é o das *Súmulas da Jurisprudência do S.T.F.*, que fixam, de modo inarredável, as condições de interposição do recurso extraordinário previsto no art. 119, nº III, da Constituição Federal (Emenda nº 1).

Da mesma forma, a Emenda ao Regimento Interno do S.T.F. (hoje art. 308), através da qual o S.T.F. preencheu a norma em branco da Emenda Constitucional nº 1, e fixou o critério de alçada (artigo 308, nº IV) para a interposição do Recurso Extraordinário.

E, acaso, não será fazer do Juiz — *Legislador* — ao assegurar-lhe tal prerrogativa o *art. 114* do Código de Processo Civil, ao declarar "quando autorizado a decidir por equidade, o Juiz aplicará a norma que estabelecerá se fosse legislador" E não será permitir ao Juiz que se afaste da letra da lei, criando, ele próprio, a norma aplicável ao fato, quando a Lei de Introdução lhe confere o poder de, na aplicação da lei, atender aos fins sociais a que ela se dirige e às exigências do bem comum? Por esse dispositivo resulta, fora de dúvida, como faz notar *ALÍPIO SILVEIRA*, in "O Fator Político-Social na Interpretação das Leis", que "se a letra da lei colidir com os fins sociais a que ela se destina ou com as exigências do bem comum que ela visa satisfazer, o intérprete poderá afastar-se da letra da lei". (Ob. cit., pág. 41).

E não será, também, interferência no processo legislativo, a de mandar riscar do corpo de leis a lei inconstitucional, autorizando o litigante que invocou a inconstitucionalidade, a deixar de observar tal ou qual lei, ou tal ou qual dispositivo de lei?

CONCLUSÃO

A divisão dos poderes, tal como a imaginou MONTESQUIEU, é coisa do passado: a realidade de cada País exige a harmonização dos poderes, visando o bem comum. Não há mais nem por que pugnar pela separação, quando, no Estado Moderno, todos os Poderes devem contribuir para o desenvolvimento econômico, para a paz social e para o bem-estar de todos os cidadãos.

BIBLIOGRAFIA

- PONTES DE MIRANDA — "Comentários à Constituição Brasileira de 1946", Vol. II.
 Prof. MANOEL GONÇALVES FERREIRA FILHO — Do Processo Legislativo — Tese — S. Paulo, 1963.
 Prof. JOSE AFONSO DA SILVA — Princípios do Processo de Formação das Leis no Direito Constitucional — Tese de Concurso — S. Paulo, 1964.
 C. KEMP ALLEN — Law in the Making — 7.ª ed. — Oxford, 1966.
 "REFORMA DO PODER LEGISLATIVO NO BRASIL" — publicado pela Câmara dos Deputados — Brasília, 1966.
 FINER — "The Theory and Practice of Modern Government" — London, 1956.
 ESTUDO sobre o funcionamento dos Parlamentos da Grã-Bretanha, República Federal Alemã, França, Itália, U.S.A., México e Peru, elaborado pelo Senador MILTON CAMPOS e Deputado NELSON CARNEIRO, in "Diário do Congresso Nacional", Seção II, de 3 de fevereiro de 1967.
 ESTUDOS CONSTITUCIONAIS — PODER LEGISLATIVO: Mesa Redonda — Fundação Getúlio Vargas — Ano 1956.
 FINLEY & SANDERSON — "The American Executive & Executive Methods", N. York, 1906 — pág. 72 (... da participação do Presidente na responsabilidade legislativa).

AUTARQUIAS E EMPRESAS PÚBLICAS

A. B. COTRIM NETO

Professor na Faculdade de Direito
da Universidade Federal do Rio de Janeiro
Membro da Academia Nacional de Direito

1. Características sociológicas do intervencionismo no Estado Antigo, no Estado de Direito e no contemporâneo Estado Social de Direito.
2. O interesse universal pelo estudo dos expedientes da chamada Administração Indireta.
3. Problemas resultantes da colocação de entidades da Administração Indireta no Direito Privado.
4. Conceito brasileiro atual de "autarquia" — entidade puramente administrativa.
5. Trajano de Miranda Valverde divulgou a "sociedade de economia mista" no Brasil; Bilac Pinto divulgou a "empresa pública".
6. A sociedade de economia mista alterna em preferência e descrédito.
7. O que se entender por empresa pública.
8. Literatura jurídica brasileira sobre a matéria.
9. Seu estudo, em face das instituições da Itália.
10. e 11. *Idem*, da França.
12. *Idem*, da República Federal da Alemanha.
13. Elogio do tipo de empresa pública implantado no Brasil.
14. 15 e 16. Defeitos a corrigir na empresa pública brasileira.

1. O estado fático da liberdade, no caso do homem primitivo, transforma-se numa situação juridicamente reconhecida, quando se passa a admitir que o homem suporte uma certa e limitada sujeição. Entretanto, quando o indivíduo começou a sentir opressão nas medidas de que resultavam tal sujeição, isso originaria historicamente o reconhecimento de alguns direitos à liberdade. Ter-se-á de admitir, não obstante, através de

reflexões mais detalhadas, que, aqui, ainda não se trata de **direitos individuais** mas, somente do reconhecimento de algumas espécies particulares de **liberdade individual**, a qual — por sua própria natureza — terá de ser entendida como unitária e característica da posição do indivíduo que se acha liberto da determinação de sua conduta por parte do Estado. E deste entendimento sobre a posição da personalidade é que teria de surgir, posteriormente, a exigência de supressão de todas as disposições estatais lesivas da liberdade individual.

Esta foi a dinâmica do processo que resultou na formação dos chamados **direitos fundamentais**, segundo o ponto de vista expressado, há cerca de três quartos de século, por GEORG JELLINEK, na sua clássica "Teoria Geral do Estado" e lembrado pelo Professor KARL HEINRICH FRIAUF, de Colônia, num excelente estudo recentemente publicado pela revista "Deutsches Verwaltungsblatt" (fascículo 18, de setembro de 1971, pág. 674 e segs.) sob o título "Zur Rolle der Grundrechte im Interventions und Leistungsstaat".

Ocorre, todavia, que essa concepção dos direitos fundamentais, apresentada sobre o que outros juristas alemães, como FRITZ FLEINER, chamariam de "status negativus", por significar pura e simplesmente a impugnação de qualquer atividade do Estado no que fosse pertinente ao comportamento do indivíduo, era típico do pensamento liberal dominante no século XIX, mas será inadmissível em nossos dias.

Não obstante, segundo o mesmo Professor FRIAUF, uma das características essenciais do moderno Estado Prestacionista de Serviço ("Leistungsstaat") resulta da escolha dos meios que esta entidade utiliza para cumprir sua função de sujeito devotado ao bem-estar social. No período histórico anterior, quando fato excepcional impunha ao Estado intervir em qualquer setor do processo social, ele o fazia mediante uma diminuição de garantias de liberdade, através de uma intervenção de soberania em forma de normatividade coativa. Essa forma de intervenção direta, essa expedição de comandos imperativos, paulatinamente foi sendo superada e o seu lugar passou a ser ocupado pelo que o Professor de Colônia chama de "instrumentos de direção global" ("Instrumente der Globalsteuerung") os quais não intervêm no sentido tradicional, isto é, "não determinam aquilo que é objetivado e não proíbem aquilo que se visa a suprimir".

Certamente que ainda remanescem, contemporaneamente, algumas formas de intervenção que foram características do período inicial do ataque ao Estado liberal. É que foi muito rápida a transição do Liberalismo para o Intervencionismo, do Estado de Direito para o "Estado Social de Direito", denominação que os juristas alemães recém-criaram e inscreveram na "Lei Fundamental" da República Federal da Alemanha, de 1949, para identificar a novel estrutura funcionalista do Estado. Todavia, o que hoje ficou notório, no comportamento do Estado, segundo ainda KARL HEINRICH FRIAUF, foi a ampliação de sua função material, mediante a extensão — um "aumento de conteúdo" — da atividade estatal, no sentido da Administração prestadora de serviços ("Leistungsverwaltung"),

a qual se estendeu do campo da previdência social até a intervenção no plano econômico.

Em outros termos, e agora usamos do pensamento de um dos mais conspícuos administrativistas germânicos da coevidade, o Prof. ERNST FORSTHOFF, de Heidelberg, o que caracteriza o Estado contemporâneo, e o que sobretudo o distingue do Estado burguês ou liberal de Direito, é que sua Administração tem especiais relações com a ordem social: enquanto no segundo caso o Estado apenas defrontava a ordem social que, por princípio, estava imune de suas interferências, em nossos dias o Estado age num processo de “intervenção conformadora” (“gestaltende Eingriff”) para modificar a totalidade ou parte considerável da ordem pública, isto é, procede de modo que sua ação ultrapassa o âmbito da intervenção concreta (in “Lehrbuch des Verwaltungsrechts”, 9a. ed., C.H. Beck’sche, Munique—Berlim, 1966, pág. 60).

Conforme o Professor FORSTHOFF, a função **conformadora** do Estado deste limiar do século XXI se manifesta de duas maneiras: pela conformação estatal da ordem social ou pela participação ativa do próprio Estado, ou de outro sujeito da Administração Pública, nas funções da vida social, convertendo-se o Estado em produtor, comerciante ou transportador de bens (in ob. cit., pág. 69).

Ocorre porém — e aqui é onde surge a problemática jurídica — que as maneiras de agir do Estado contemporâneo são multifárias: contudo, grande parte dos serviços da Administração estatal não mais pode ser classificada, sem violência, na categoria do direito público que lhe era tradicional, pois hoje o Estado faz muito uso de formas privatísticas, para a sua ação como sujeito de prestações. É certo que — e continuamos na trilha de FORSTHOFF (ob. cit., págs. 476/477) — a utilização de formas privatísticas resultou da permutabilidade nas relações jurídicas entre o Estado e a vida social, especialmente em matéria econômica.

2. São múltiplas, com efeito, as instituições de que o Estado se utiliza em seus expedientes de Administração Indireta, isto é, de Administração que exorbita dos padrões clássicos, da chamada Administração Direta. E muitas delas advenientes do Direito Privado.

Em obra publicada nos fins de 1966 e editada pela Livraria Freitas Bastos, “Direito Administrativo da Autarquia” — à qual demos o subtítulo de “Um estudo sobre os expedientes da Administração Indireta no Estado Contemporâneo” — tivemos ensejo de, longamente, desenvolver a apreciação jurídica do enorme elenco de entidades que se acham integradas na constelação dos órgãos componentes do sistema da estabilidade. Nos mais recentes anos, outros estudos têm aparecido, a propósito de **autarquias**, de **fundações públicas**, de **sociedades de economia mista** ou de **empresas governamentais**, trazendo o timbre de eminentes juristas como — entre outros — BANDEIRA DE MELLO, o moço (CELSO ANTONIO), MANUEL DE OLIVEIRA FRANCO SOBRINHO, HOMERO SENNA-CLOVIS ZOBARAN MONTEIRO e CARVALHO BRITTO DAVIS: enfim, no Brasil, uma densa literatura jurídico-administrativa tem surgido, a propósito de aspectos parciais do tema — Administração Indireta.

Mas o interesse pela matéria não se circunscreve ao Brasil, tanto que em França — onde o Direito Administrativo é lecionado em três anos de um curso de bacharelado que é de 4 anos — dedica-se o terceiro ano desse Direito Administrativo, exclusivamente, ao estudo da Administração Indireta, com um aprofundamento de que se pode ter idéia na leitura do III volume do livro de curso do Professor ANDRÉ DE LAUBADÈRE ("Traité Elementaire de Droit Administratif". O citado vol. III tem quase 800 páginas e é dedicado aos "Grands Services Publics et Enterprises Nationales"; editora L.G.D.J., de Paris, 1966).

Na Alemanha Ocidental, na República Federal, também se faz sério estudo da Administração Indireta, tanto que o Professor HANS WOLFF, da Universidade de Muenster, em seu livro de curso de Direito Administrativo, aprecia os variados aspectos da matéria em todos os 3 volumes que tem a obra e, no volume III — quando estuda a "Administração Prestadora de Serviços" ("Leistungsverwaltung") — dedica-lhe a metade do livro (cfr. "Verwaltungsrecht", ed. C.H. Beck'sche, Munique, 1967).

Temos de convir, porém, não ser fácil o estudo sistemático de quanto caiba neste tema.

3. Efetivamente, é difícilíssima a sistematização do estudo das entidades empregadoras ou criadas pelo Estado contemporâneo para sua complementação funcional, sobretudo quando algumas delas foram instituídas em regime jurídico privado. E semelhante estudo é sobretudo difícil, porque a utilização até de instituições civilistas implicou em agravamento da velha dificuldade de conceituação do Direito Administrativo, que FORSTHOFF já teve ensejo de registrar assim: "A escassa medida em que o moderno Direito Administrativo pode considerar-se um sistema de alguma unidade e estrutura coerente, também se deduz da circunstância de que o referido Direito já não tem fronteiras claras, suscetíveis de serem determinadas. Concordamos em que as fronteiras do Direito Administrativo em nenhum tempo foram completamente improblemáticas; nesse problema esteve implicada a velha e dificultosa questão dos limites ou fronteiras entre Direito Privado e Direito Público. Porém, a mistura de Direito Administrativo e Direito Civil, dentro dos mais importantes setores da moderna Administração, isto é sem dúvida algo novo e extremamente significativo para a valoração do Direito Administrativo atual" (In "Sociedad Industrial y Administración Pública", trad. esp. da Escuela Nacional de Administración Pública, Madrid, 1967, págs. 91/92).

Atendo-nos simplesmente ao que se verifica no Brasil, observemos as mais destacadas espécies de entidades ancilares do Estado: **autarquia**, a **empresa pública** e a **sociedade de economia mista**. E observemos, ainda, a **fundação instituída pelo Estado, para atender a fins públicos**, que a Emenda Constitucional nº 1 excluiu de referência como entidade de Administração Indireta, mas que, nem por isso, deixará de ser entidade semi-estatal. Nesse quadro tão limitado, nós deparamos com uma única entidade de direito público, consoante nosso direito legislativo e doutrina, que é a **autarquia**; a **sociedade de economia mista**, que no

Brasil sistematicamente reveste a forma de sociedade anônima, agora, até por imposição de lei, tem a natureza de pessoa jurídica de Direito Comercial. No que concerne à **empresa pública**, à qual o art. 27 do Decreto-Lei nº 200, de 1967, assegurou condições de funcionamento (como às sociedades de economia mista) idênticas às atribuídas às empresas do setor privado, essa peculiar entidade ainda não teve deficinada sua classificação jurídica, em que pese o disposto no artigo 5º, II, do Decreto-Lei nº 200, de 1967 (com a redação modificada pelo Decreto-Lei nº 900, de 1969); e a **fundação instituída pelo Estado para atender a fins públicos**, apesar do repúdio doutrinário que a isso, entre outros, nós e o Professor MIGUEL REALE, expressamos em trabalhos escritos, tem sido considerada entidade regida pelo Direito Civil, embora colocada sob a supervisão e o controle do Estado, **ex vi** do preceituado no artigo 2º do Decreto-Lei nº 900, já citado.

4. A exata colocação jurídica das instituições depende menos de um enunciado legal que de sua própria natureza. E isso será tanto mais certo quanto mais complexa for a natureza da instituição ou entidade que o diploma normativo tiver em mira.

Em nosso “Direito Administrativo da Autarquia” já tivemos ensejo de apresentar, com o desenvolvimento que a obra comportava, o nosso conceito de “autarquia”, no sentido lato como no sentido estrito, identificando-a como um tipo de entidade administrativa personalizada, portanto autônoma; mas também tivemos ensejo de apresentar os casos em que outras entidades — de natureza originariamente não autárquica — podem deslizar para o **status** de autarquia, como freqüentemente ocorreu entre nós (caso da Fundação Leão XIII, no Estado da Guanabara, **ad exemplum**).

Todavia, malgrado estas ocorrências excepcionais, depois que se editou o Decreto-Lei nº 200, de 1967, e que se desencadeou a reforma administrativa por ele objetivada, o problema da identificação da autarquia tende a resolver-se. Mas quando se expediu o referido decreto-lei, como o Decreto-Lei nº 900, de 1969, e farta legislação secundária para aquela reforma administrativa, e mercê de tais diplomas foi tipificada a empresa pública no Brasil, a **vexata quaestio** da classificação de uma entidade de Administração Indireta se transferiu para este tipo de empresa, com a sirga de inumeráveis controvérsias jurídicas.

Em nosso entendimento, a razão dessa transferência de controvérsia resultou da existência de certa semelhança de características entre a autarquia e a empresa pública, quando não do fato de ser muito impreciso o próprio conceito de “empresa pública”.

Não se faz necessário, aqui, desenvolver muito extensamente a conceituação de “autarquia”, tanto já se escreveu sobre o tema. Em sentido amplo, tomado inclusive das origens helênicas do vocábulo, autarquia significa **governo autônomo**; destarte, tudo quanto corresponda a uma pessoa jurídica, de direito público ou de direito privado, criada pelo Estado para perseguição de fins públicos, poderá receber a classificação de autarquia **lato sensu**.

Contudo, por serem muito variadas as formas de que se revestem as pessoas jurídicas ancilares criadas pelo Estado, fez-se mister a redução do conceito de autarquia, para que ele se adequasse a um tipo particular de instituição pública. Foi um autor italiano, o Professor SANTI ROMANO, que exerceu a cátedra de Direito Administrativo da Universidade de Roma, nas primeiras décadas deste século, o verdadeiro criador do conceito jurídico que viria a ser consagrado em seu país, e, afinal, passaria ao Brasil — embora com nuances peculiares — e à América espanhola. Eis como, em seu “Corso di Diritto Amministrativo” (págs. 86/87, da 3ª ed. CEDAM, Pádua, 1932), o mestre italiano definia a entidade de que nos ocupamos: “A autarquia é uma forma específica da capacidade de direito público; mais concretamente é a capacidade de governar, por si, os próprios interesses, embora estes sejam concernentes também ao Estado. Ela se distingue da capacidade ordinária que toda pessoa normalmente tem de gerir por si os próprios negócios, exatamente porque aqui se trata de interesses aos quais não é estranha uma pessoa superior, o Estado, a quem poderia ela ser confiada, em abstrato, excluindo a autarquia. Tais atributos correspondem a sujeitos auxiliares do Estado, não a todos, mas somente aos que exercitam funções públicas, no interesse próprio que seja igualmente público, dado ser a autarquia uma capacidade de direito público; conseqüentemente, esses atributos não se deferem aos que exercem funções públicas na qualidade de privados, sem um interesse próprio, como no caso dos que a tanto são obrigados ou dos que o desempenham pelo lucro, o que ocorre, por exemplo, quando uma sociedade comercial assume a gestão de uma função pública”.

O trabalho de construção doutrinária realizado pelo administrativista italiano, e continuado pelos que lhe seguiram a escola na América Latina — no Brasil a partir de 1935, quando o saudoso Professor TITO PRATES DA FONSECA publicou excelente monografia sob o título “Autarquias Administrativas” (ed. Saraiva, S.P.) — muito contribuiria para que entre nós se pudesse ter chegado a uma formulação de conceito de Autarquia bastante válido (por que não se dizer quase perfeito?), como se fez no Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, artigo 5º e inciso I, *in verbis*: “Para os fins deste decreto-lei, considera-se: I — autarquia — o serviço autônomo, criado por lei, com personalidade jurídica, patrimônio e receita próprios, para executar atividades típicas da Administração Pública, que requeiram, para seu melhor funcionamento, gestão administrativa e financeira descentralizada”.

A autoria da redação deste preceito legal é do antigo Ministro da Justiça do Presidente CASTELLO BRANCO, o Dr. CARLOS MEDEIROS SILVA, um dos principais responsáveis pelas vigentes instituições jurídicas da área do Direito Administrativo no Brasil contemporâneo: a única restrição que ousamos fazer, a quanto nessa redação se contém, é no pertinente à omissão de referência à natureza da personalidade jurídica da autarquia. MEDEIROS SILVA explica o fato com a observação de já se haver tornado inquestionável, em nosso País, o entendimento de que

a autarquia será sempre entidade administrativa e, como tal, dotada de personalidade jurídica de direito público.

Sem dúvida que, em termos de pensamento **atual**, tem razão o eminente jurista; e ainda tem razão porque, mercê do recém-editado conceito legal de “autarquia” — que, agora, só poderá ser entidade de fins administrativos — não padecemos o risco de ter, no Brasil, atividade econômica mal exercida por autarquia, como era o caso da “Companhia Nacional de Navegação Costeira — Autarquia Federal” e do “Lloyd Brasileiro — Patrimônio Federal”, entre outras, até poucos anos faz. No caso dessas autarquias econômicas, havia quem sustentasse, e nós éramos um deles, que sua personalidade jurídica se revestia de natureza privada (1).

Mas entendemos que, ao menos por medida quase pedagógica — e as leis por vezes têm esse papel — não seria **despiciendo** —, se enunciasse a natureza pública da personalidade autárquica.

Como quer que seja, porém, o aperfeiçoamento de nossas instituições administrativas, sobretudo depois dos grandes esforços reformadores, em seguida à Revolução de 1964, e que ainda prosseguem, já chegou ao ponto de atribuir às autarquias brasileiras a sua estrutura e natureza lógicas, quiçá ideais.

Mas, e as empresas públicas?

5. Do mesmo modo que TRAJANO DE MIRANDA VALVERDE — em “exposição de motivos” com que apresentou seu anteprojeto de uma futura Lei de Sociedades por Ações — lançou sobre a **sociedade de economia mista** o interesse dos juristas e de um Governo em período de reformas, no ano de 1939 (cfr. nosso “Direito Administrativo das Autarquias”, cit., pág. 69), de tal forma que ela imediatamente seria adotada em todos os quadrantes do Brasil, BILAC PINTO seria o pregoeiro da **empresa pública** entre nós. Com efeito, a conferência que o eminente jurista proferiu em 1952, na Fundação Getúlio Vargas, sob o título “O Declínio das Sociedades de Economia Mista e o Advento das Modernas Empresas Públicas”, teve amplíssima repercussão (v. seu texto in “Revista de Direito Administrativo”, vol. 32, e “Revista Forense”, vol. 146); e não será talvez despropositado citá-la como inspiradora da iniciativa — outra vez — de CARLOS MEDEIROS SILVA, que fez incluir no artigo 5º de Decreto-Lei nº 200, de 1967, um conceito de empresa pública, vazado assim: “Empresa Pública (é) a entidade dotada de personalidade jurídica

1. Tivemos ensejo de apresentar nosso pensamento às páginas 283/284 de “Direito Administrativo da Autarquia”. Na mesma ordem de idéias escreveu LEOPOLDO BRAGA, autor do verbete “Empresas Públicas”, no “Repertório Enciclopédico do Direito Brasileiro” (ed. Borsoli, Rio, vol. XX, pág. 168).

Hoje, porém, graças à iniciativa de CARLOS MEDEIROS SILVA — na redação do art. 5º, I, do Decreto-Lei n.º 200/67, como na contribuição dada ao anteprojeto da Emenda Constitucional n.º 1, de 1969, art. 170 — o Estado só poderá aplicar-se no campo econômico através da sociedade de economia mista ou da empresa pública, nunca mediante autarquia, instituição que ficou, reitere-se, reservada à área da Administração Pública. E isto é o que está certo, para não ocorrer a confusão observada por ANDRÉ LAUBADERE em seu país, onde paralelamente à autarquia administrativa (que lá se diz “établissement public”), a qual é “essencialmente uma pessoa jurídica de direito público”, “fundamentalmente um organismo administrativo”, criaram-se autarquias industriais ou comerciais, que, conquanto estabelecimentos de direito público, ficaram subordinadas às regras do direito privado... Tal situação, comentou LAUBADERE, “a jeté un trouble dans la théorie générale de l'établissement public qu'elle a en quelque sorte fait éclater” (in “Traité Élémentaire de Droit Administratif”, tomo III, pág. 562, n.º 937).

de direito privado, com patrimônio próprio e capital exclusivo da União ou de suas entidades de Administração Indireta, criada por lei para desempenhar atividades de natureza empresarial que o Governo seja levado a exercer, por motivos de conveniência ou contingência administrativa, podendo tal entidade revestir-se de qualquer das formas admitidas em direito". Aliás, MEDEIROS SILVA, que foi um dos principais elaboradores dos anteprojetos que originaram a Constituição Federal de 1967 e a Emenda Constitucional nº 1, de 1969, também incluiria, no título referente à "ordem econômica e social" de ambos os diplomas (artigos 163 e 170, respectivamente), menção à "empresa pública" e à "sociedade de economia mista", concomitantemente, para expressar as características particulares de cada uma dessas entidades.

Posteriormente, em 1969, através do Decreto-Lei nº 900, foi ligeiramente alterada a definição legal de empresa pública, a qual passou a ter esta redação: "Empresa Pública (é) a entidade dotada de personalidade jurídica de direito privado, com patrimônio próprio e capital exclusivo da União, criada por lei para a exploração de atividade econômica que o Governo seja levado a exercer por força de contingência ou de conveniência administrativa, podendo revestir-se de qualquer das formas admitidas em direito". Esta alteração, contida no artigo 1º do Decreto-Lei nº 900 completa-se com o disposto no artigo 5º, seguinte, pelo qual também podem participar da formação de empresa pública outras pessoas jurídicas de direito público interno, bem como entidades de Administração Indireta (2).

E as empresas públicas passaram a proliferar no sistema administrativo brasileiro, como haviam proliferado as sociedades de economia mista, depois que MIRANDA VALVERDE divulgou a instituição entre nós.

O curioso, entretanto, é que BILAC PINTO apresentou à consideração de nossos administrativistas uma instituição perfeitamente interessante, digamos eficiente, para o aperfeiçoamento do sistema administrativo; mas sua conferência de 1952 debuxava um quadro irreal do panorama universal, no pertinente ao "declínio" das sociedades de economia mista, como no relacionado com o "advento" das empresas públicas, entendidas, estas, as empresas formadas exclusivamente de capital público e dotadas de personalidade jurídica de Direito Privado.

2. Como se verifica do confronto da redação do art. 5º, II, do Decreto-Lei nº 200, tal como se encontrava no texto primitivo, de 1967, com a redação nova decorrente do Decreto-Lei nº 900, de 1969, houve um aperfeiçoamento. De fato, no texto de 1967 a empresa pública — ademais de encerrar outros elementos — era a entidade criada pela União "para desempenhar atividades de natureza empresarial"; no texto de 1969 se modificou a cláusula apontada, que ficou assim: "para a exploração de atividade econômica".

Em trabalho que publicou na "Revista de Direito Administrativo", vol. 91, de 1968, sob o título "A Empresa Pública no Direito Brasileiro", THEMISTOCLES CAVALCANTI havia feito crítica a esse tópico do art. 5º, II, do Decreto-Lei nº 200, confrontando-o com outro do art. 5º, III. Como vimos, no art. 5º, II, se definia a empresa pública; já no inciso III, desse mesmo artigo, definia-se a sociedade de economia mista: enquanto que no inciso II se dizia que a empresa pública seria criada para o desempenho de atividades "de natureza empresarial", no inciso III se dizia que a sociedade de economia mista exerceria atividade "de natureza mercantil". Ora, escrevia THEMISTOCLES, aliás invocando um pensamento de EVARISTO DE MORAES FILHO, semelhante distinção seria equivocada, porquanto o conceito de empresa é genérico e abrange, também e necessariamente, a atividade mercantil (pág. 6 do citado vol. 91 da RDA).

Com nova redação trazida a esses preceitos pelo Decreto-Lei nº 900, tanto a empresa pública como a sociedade de economia mista se destinam à "exploração de atividade econômica", distinguindo-se as suas entidades, apenas, pela origem dos respectivos capitais.

6. Não se pode, realmente, sustentar que as sociedades de economia mista estejam no desfavor dos responsáveis pela composição das administrações modernas. A leitura das mais recentes obras de Direito Administrativo que nos chegam de toda parte só fazem dar-nos conta da multiplicação crescente de toda espécie de forma empresarial lançada pelo Estado, para a perseguição de fins socialmente úteis. E as sociedades de economia mista continuam a ser abundantemente utilizadas, tal como se verifica no Brasil, em que pese à freqüente instituição de empresas públicas.

Como teve ensejo de observar LAUBADÈRE, a história do emprego da economia mista é uma alteração sistemática de preferência e de descrédito ("d'engouement et de discrédit"): logo em seguida à última guerra mundial, a economia mista conheceu um evidente descrédito, principalmente pelos preconceitos que se criaram contra os interesses de lucro do capital privado que se associava ao Estado. E na França, sobretudo, onde a Constituição da IV República, em seu preâmbulo, declarava que todo monopólio de fato ou serviço público nacional devia tornar-se propriedade nacional, tal proclama parecia excluir, desse setor, a economia mista. Por demais, a onda de nacionalizações, que se seguiu à guerra, implicava em eliminação sistemática de presença do capital privado nas empresas apropriadas pelo Estado.

Todavia, acrescenta o Professor LAUBADÈRE, imediatamente a economia mista voltou a ter crédito, como se houvesse sido "redescoberta", a ponto de empresas que tinham relegado a colaboração do capital privado, como a "Air France", voltarem a retomá-la, retornando à condição de sociedade de economia mista. E, a propósito, o eminente mestre da Faculdade de Direito de Paris cita um elenco de novas organizações às quais o Governo deu a forma de empresa de capital público-privado (no "Traité Élémentaire" citado, págs. 570/571).

Nessas condições, ainda é cedo para se proclamar o declínio das entidades mistas, pelo menos em países que sempre as utilizaram com freqüência, o que não é, precisamente, o caso da Inglaterra e dos Estados Unidos, por exemplo.

7. Sobre a chamada "empresa pública", muito se teria de escrever e falar.

Em primeiro lugar, se há de dizer que a expressão "empresa pública" não irradia idéia definida ou definitiva. Para exemplificarmos a asertiva, e sem irmos longe, basta-nos a consulta do livro organizado pelo Professor FRANK SHERWOOD, da Universidade da Califórnia ("Readings on Public Enterprises"), cuja tradução foi editada em 1964 pela Fundação Getúlio Vargas, sob o título "Empresas Públicas — Textos Seleccionados": nesta obra, como igualmente, na que resume os estudos do Seminário convocado para Rangum, em 1954, pela ONU, para o estudo das empresas públicas do Sudeste Asiático ("Some Problems in the Organization and Administration of Public Enterprises in the Industrial Field"), da qual igualmente existe tradução publicada pela Fundação Getúlio Var-

gas, em 1962, com o título "Seminário sobre Organização e Administração de Serviços Industriais do Estado", o que se verifica é que, na denominação genérica de "empresa pública", se condensa a apreciação de inumerável quantidade de formas empresariais, clássicas ou **sui generis**, quer dizer engendradas, de que o Estado se utiliza (até mesmo se estuda a economia mista, ao agasalho da expressão em tela, "empresa pública").

Em segundo lugar, nenhum país — ao que seja de nosso conhecimento — até hoje legislou um estatuto para a empresa pública, para um tipo de empresa a que, **stricto sensu**, se adequasse a expressão em referência. Nenhum país, bem entendido, excluído o Brasil, que com o Decreto-Lei nº 200, complementado e modificado em parte pelo Decreto-Lei nº 900, ambos anteriormente citados, já teve ensejo de formular um conceito, com base no qual várias entidades do gênero se constituiriam entre nós: e o conceito legal, a par de elementos legais extravagantes mas pertinentes à Administração Indireta, valem como um estatuto para a empresa pública nacional.

Entretanto, apesar de bastante satisfatório, nosso estatuto da empresa pública apresenta insuficiências ou deficiências que reclamam aperfeiçoamento. Sucede, porém, que não nos podemos amparar da experiência forânea a qual, nesta matéria eventualmente terá de nos tomar lições, apesar de nós mesmos ainda termos que deixar o tempo e a experiência da novel instituição transcorrer, para a corrigir e completar a obra de construção jurídica.

Ilustrando o afirmado supra, a propósito da carência de elementos informativos, a colher no exterior, sobre um estatuto da "empresa pública" — da empresa pública como concebida em nosso País — vejamos o que se verifica na Itália, na França e na Alemanha, donde, há mais de um século, alternativa ou concomitantemente, tem vindo o elemento nutriz do direito brasileiro.

8. Antes, porém, de fazê-lo, devemos informar que já está surgindo, no Brasil, razoável literatura jurídica sobre a empresa pública. As nossas revistas técnicas, dentre as quais se há de destacar a "Revista de Direito Administrativo", freqüentemente publicam artigos que trazem a autoria de administrativistas respeitáveis, como ALFREDO ALMEIDA PAIVA, CAIO TÁCITO, TEMISTOCLES BRANDÃO CAVALCANTI e MANOEL DE OLIVEIRA FRANCO SOBRINHO — este último, por sinal, acaba de publicar (1972), em edição da "Revista dos Tribunais", um livro a propósito de "Fundações e Empresas Públicas". Todavia, nota-se que, freqüentemente, os escritores — ao referirem à empresa pública estruturada na forma do que nós diremos **empresa pública em sentido estrito** — quando fazem excursos pelo direito comparado não se apercebem da universal confusão de nomenclatura por nós acima apontada: aliás, mesmo os documentos emitidos em conferências internacionais englobam — vimo-lo antes — as mais variadas entidades, até as autarquias, na expressão **empresa pública**.

E nessa desatenção incidiu o próprio autor do desenvolvido estudo "Fundações e Empresas Públicas", sobretudo quando escreveu: "Assim,

na Itália, como na França, sobretudo depois da última Grande Guerra, é a **empresa pública autônoma** dentro da atividade econômica do Estado, uma realidade do fenômeno jurídico-administrativo” (pág. 114).

9. Contudo, pelo que deduzimos das pesquisas realizadas na bibliografia do direito administrativo da Itália, aí não existe nenhuma empresa pública do estilo implantado no Brasil, isto é, com aquelas características externas indicadas por BILAC PINTO em sua famosa conferência: 1ª) que tenham a forma jurídica das empresas comerciais comuns ou qualquer outra, específica; 2ª) propriedade e direção exclusivamente estatais; 3ª) personalidade jurídica de direito privado; e, nós acrescentaríamos uma 4ª característica — a finalidade econômica, embora especializada.

Tal como ocorre — e o veremos logo — na França e na Alemanha, o regime jurídico de Administração indireta na Itália é dos mais complexos e sem uniformidade que se possa imaginar. O estudo da matéria chega a deixar perplexo a quem nela penetra.

Tomando-se como fonte principal o verdadeiro **tratado** que se encerra nos seis alentados tomos do “Corso do Diritto Amministrativo”, de GUIDO ZANOBINI (8ª ed., Giufré, Milão, 1958/1959), nós observamos que, ademais das autarquias — às quais o autor identifica com a entidade pública estatal, malgrado sua personalidade particular — o antigo mestre da Faculdade de Roma alinha na administração indireta os “institutos públicos” e os “negócios públicos” (traduzimos “azienda” por **negócio**, em falta de outro mais adequado vocábulo, no vernáculo): os institutos públicos “são unidades consistentes na reunião de vários elementos materiais e pessoais, aplicados na execução de atividades e serviços de caráter prevalentemente técnicos”; os negócios públicos “são massas patrimoniais destinadas à execução de serviços de caráter prevalentemente industrial, como o ferroviário, o postal, o telegráfico e semelhantes. Estes organismos apresentam uma autonomia financeira e administrativa maior de que a atribuída aos institutos públicos: têm seu próprio balanço, receitas e despesas separadas, um pessoal próprio, que só indiretamente faz parte do pessoal do Estado. Tal autonomia, porém, não chega a atribuir aos **negócios** uma personalidade própria; eles também não são mais que aspectos e partes da personalidade jurídica única do Estado” (ob. cit., vol. I, págs. 136 e 137, respectivamente).

Ainda prosseguindo com ZANOBINI, no sistema de estatalidade italiana inexistem outras entidades que os **institutos públicos** e os **negócios públicos**, sem contar a “**autarquia**”, por circunstâncias acima explicadas, todas as quais orbitam no direito público, pelo que se subordinam a um controle mais ou menos acentuado, segundo o grau de autonomia que hajam recebido. Mas na Itália existe também o regime do chamado “**azionariato dello Stato**”, pelo qual o Estado como qualquer ente público pode tornar-se adquirente de uma parte das ações de empresas privadas: aqui, todavia — exprime o mestre da Faculdade de Roma — surgem situações de “**tutt'altra natura**”, pois se a contribuição acionária dos acionistas públicos, **ex vi** do artigo 2.458 do Código Civil, lhes atribui o direito de nomear dirigentes e conselheiros fiscais (“**amministratori o sindaci**”) para tais empresas, estas continuarão, não obstante, a desfrutar da con-

dição de pessoas jurídicas privadas. Não obstante, “pode acontecer que o Estado se atribua a totalidade das ações”, aditou ZANOBINI em seu Curso (vol. V, pág. 421): em tal caso, tem ele o domínio absoluto da sociedade e, “não obstante a diversa aparência jurídica, esta desenvolve sua atividade em posição análoga àquela de um negócio (“azienda”) estatal”.

É, aliás, nesse regime jurídico impreciso que funcionam, por exemplo, os serviços ferroviários da Itália; estes não são organizados com personalidade jurídica própria, constituindo mero órgão da administração estatal, e, ainda que tenham uma fisionomia particular e uma disciplina particular (isto é, “autonomia de gestão”), as mais recentes leis a eles referem como “Azienda autônoma das ferrovias do Estado” (A. e ob. cits., pág. 369, do mesmo vol. V). No que concerne aos serviços de correios e de telecomunicações, eles são organizados como “Azienda autonoma”, modelada pela que existe para as ferrovias do Estado (A., ob. e vol. cits., pág. 395): “A Administração não tem personalidade jurídica, sua atividade é atividade do Estado, seu balanço é apresentado para aprovação do Parlamento, seu pessoal é pessoal estatal, ainda que submetido a um regime disciplinar particular e característico” (*id.*, *ib.*); nem as relações com os utentes desses serviços estão compreendidas no esquema contratual do direito privado, e o que eles pagam “e deveria ser considerado simplesmente como um preço, se fosse exclusivamente privada a relação jurídica, ao contrário, deve ser considerado uma taxa ou um preço público, visto que tal relação se considera de natureza pública” (ainda vol. V, págs. 366 e 396).

Igualmente não diverge do estilo jurídico acima apontado a gestão de outras atividades estatais, máxime aquelas pertinentes aos bens patrimoniais como aos monopólios fiscais (sal, tabaco, loteria, quinino): nalguns casos são instituídas “organizações patrimoniais dos bens do Estado” (“Azienda patrimoniali del dominio dello Stato”), que têm caráter de empresa industrial, organizadas segundo os princípios da empresa privada, mas reunidas numa estrutura administrativa presidida pelo Ministro das Finanças (*id.*, *ib.*, págs. 413/414).

No que concerne às grandes instituições bancárias oficiais — como o Banco da Itália, que já teve característica de instituto privado de crédito, os Bancos da Sicília, de Nápoles, e o Banco Nacional do Trabalho, que tinham a forma jurídica de fundações, e, ainda, as Caixas Econômicas — “depois de alguma incerteza da jurisprudência e da doutrina, o seu caráter de entidades públicas é hoje pacificamente reconhecido” (A. e ob. cits., vol. III, págs. 240/241, vol. V, págs. 416/417).

De como se pode concluir ante o exposto, a estrutura da administração italiana é muito restritamente descentralizada, indo pouco além das autarquias — na Itália até as províncias são meros entes autárquicos, da natureza que se classificam de “territoriais” — das “aziendas” dotadas de maior ou menor autonomia, e, afinal, de sociedades de economia mista. Assim, não há que se falar, com referência à administração italiana, nas empresas públicas, ao menos do tipo que já agora existe em nosso

País; por isso foi que o Professor FRANCESCO VITO, da Universidade Católica de Milão, a propósito do "Controle da Empresa Pública", teve que usar de certos artifícios para poder incluir o elenco de entidades administrativas de aplicação econômica, da Itália, no quadro do empresariado público, ao escrever: "Se tomarmos o termo **empresa**, não no sentido técnico, tal como é usado pelos economistas, mas no sentido genérico de **atividade**, pode-se então começar a incluir entre as empresas públicas as atividades econômicas regidas diretamente pela administração pública" (in "Revista de Direito Administrativo", vol. 60, pág. 417).

Portanto, entidade de natureza privada e fim público, do tipo que se deve classificar de empresa pública em sentido estrito, esta não se pode encontrar na Itália.

10. De início podemos dizer que — também na França — e tal qual se verifica na Itália — não existe empresa pública, da espécie que vimos analisando; e quem nô-lo informa, com toda a sua extraordinária autoridade, é o Professor ANDRÉ DE LAUBADÈRE, ao escrever assim: "Os novos desenvolvimentos do setor público industrial, depois da última guerra, suscitaram um problema jurídico relevante: a adoção de certas estruturas novas e de um espírito novo para a gestão das novas grandes empresas nacionais (sic), levaram à indagação de se não seria conveniente reservar um lugar à parte, no seio do setor público industrial, àquilo que se chamou — depois do Inventário Schumann — de **empresa pública**. Esta constituirá uma categoria jurídica autônoma, distinta do serviço público industrial ou comercial tradicionais? (in vol. III, pág. 543, do "Tr. Elem."). E, prosseguia o autor em suas considerações, na página seguinte: "A esta questão delicada e discutida parece que hoje convém responder com a observação de que, efetivamente, houve esforços para dotar a empresa pública de uma realidade jurídica, mas que esses esforços não tiveram a consequência de fazer dela uma verdadeira categoria específica e autônoma".

No largo estudo a que se aplicou, das instituições administrativas ou assemelhadas que em seu país funcionam descentralizadamente, LAUBADÈRE teve ensejo de historiar "as tentativas de estatuto da empresa pública" (pág. 547, do vol. III), em termos que, malgrado sua extensão, merecem transcrição, destarte: "*O desenvolvimento das atividades públicas* de caráter industrial e comercial conduziram à indagação de se não conviria dotá-las de um estatuto escrito. Mas nenhum foi elaborado, embora, no que concerne aos **serviços públicos industriais e comerciais**, exista, quando não um verdadeiro estatuto, pelo menos alguns textos gerais. Para as **sociedades de economia mista**, a ausência de texto geral constitui uma das características de seu regime. Mas é, sobretudo, para as **empresas públicas** que a questão de um estatuto tem sido muito discutida, desde os dias iniciais das nacionalizações (no imediato pós-guerra). Deve ser esclarecido, como aliás resulta claro do texto reproduzido, que LAUBADÈRE, ao falar na **empresa pública** refere-se, precisamente, àquela de conceito estrito.

E o professor da Faculdade de Direito de Paris continua: "As vantagens de um estatuto geral das empresas públicas, além das que são comuns a toda codificação, seriam as de permitir o esclarecimento de pon-

tos obscuros ou controvertidos (regime dos bens, submissão aos processos de execução etc.) e também de reduzir, por uma certa harmonização, o caráter assaz dispar dos regimes das diversas empresas nacionais (...). Após as nacionalizações, a tendência favorável à adoção de um estatuto inicialmente prevaleceu. O Parlamento, por várias vezes, convidou o Governo a elaborar um projeto de estatuto. Efetivamente, um projeto de lei contendo um estatuto das empresas públicas foi apresentado em 1948, e, conquanto nunca houvesse sido votado, nem mesmo discutido, ele despertou um grande interesse (...). Esse projeto buscava conciliar a exigência de harmonização, que se encontrava em suas origens e a exigência de flexibilidade: entretanto, ele renunciava a uniformizar, pura e simplesmente, pois distinguia dois regimes jurídicos, respectivamente aplicáveis a duas categorias de empresas qualificadas — com mais prudência verbal que imaginação — em **categoria A** e **categoria B**. A categoria **A** teria compreendido, em princípio, as empresas que explorassem um serviço público de interesse geral e dispusessem de um monopólio ou quase monopólio; a categoria **B** compreenderia as empresas submetidas à concorrência. Se, conforme tal projeto, todas as empresas tivessem tido a qualidade de comerciante e tivessem sido, por seu funcionamento, assemelhadas, na medida do possível, às empresas privadas, a identificação das empresas públicas com o **status** das entidades privadas teria sido bem mais completa, nos casos da segunda categoria, inclusive sujeitando-as, eventualmente, à falência ou liquidação judiciária” (*id. ib.*).

Não prosperou, todavia, o projeto de lei a que vimos referindo; e, conquanto por vezes os órgãos parlamentares tenham manifestado interesse no aperfeiçoamento do direito positivo, em relação à matéria, nenhuma inclinação atual existe em favor da elaboração de um estatuto específico.

11. A situação atual, em França, não comporta qualquer elemento que permita identificar a expressão “empresa pública” com certa categoria jurídica una e homogênea; os textos legislativos ou regulamentares são praticamente inexistentes, a propósito, donde surgirem freqüentes incidentes, sobretudo com referência à natureza dos bens das empresas econômicas do Estado, e à sua disponibilidade sem as restrições que padece tudo quanto diz respeito à “domanialité”, isto é, aos bens do domínio estatal afetados à Administração Direta (ainda são de LAUBADÉRE estas observações).

Não discrepam de tais registros os que são feitos por outros autores, como o Professor MARCEL WALINE, sobre a inexistência de um regime jurídico que bem organize a empresa pública de sentido estrito: em França, o que existe, realmente, são variadíssimas espécies de empresas do Estado, que umas vezes são geridas como autarquias (“établissements publics”, tais como os serviços de eletricidade, de gás e de carvão), outras como sociedades de comércio ou, ainda, algumas que a lei organizou, mas o legislador — “prudentemente”, diz WALINE — se absteve de qualificar, deixando o cuidado aos juristas e aos tribunais (é o discutidíssimo caso da “Régie Renault”). Destarte, conclui o eminente autor de “Droit

Administratif" (8ª ed., Sirey, pág. 642), "o estatuto atual das empresas nacionalizadas é perfeitamente anárquico e incoerente, e a votação de um projeto de lei que unificasse esse estatuto seria particularmente indicado". Por sua vez, o Professor JEAN RIVERO, que com os citados LAUBADÉRE e WALINE forma o admirável grupo docente de Direito Administrativo da Faculdade de Direito de Paris, também se exprime no mesmo diapasão, quando escreve ser *de extrema complexidade a matéria dos estabelecimentos públicos* (o equivalente francês da autarquia, como vimos antes) e das empresas públicas, complexidade explicada pela necessidade com que se defrontou, o Governo, de adaptar processos antigos às situações novas surgidas com o desenvolvimento das atividades do Estado; e acrescentou — "mas o legislador e a autoridade regulamentadora agravaram tal complexidade, quando distribuíram etiquetas jurídicas, aos organismos por eles criados, sem nenhum cuidado com seu conteúdo, impondo-se uma clarificação que reservasse aos estabelecimentos públicos do tipo clássico, em geral submetidos ao direito administrativo, e apenas a estes, a qualificação de **estabelecimento público**, a qual assim reencontraria sua coerência; quanto à categoria das **empresas públicas**, a mesma deveria ter desenvolvida sua autonomia e esclarecida a posição de comerciante público" (in "**Droit Administratif**", 3ª ed. Dalloz, pág. 418).

Enquanto não chega o desejado estatuto, o quadro das empresas de propriedade estatal, em França, é o mais tumultuário que se imagine: além da empresa organizada em "régie", que pode ser direta, ou industrial ou comercial, existem as fundações, as sociedades de economia mista, e todo um complexo sistema de entidades que, por vezes, recebem a classificação de "empresa pública", outras vezes de "sociedade nacional", ambas as expressões de absoluto e impreciso sentido, tanto que, agora a propósito da segunda, CHENOT escreveu que a expressão "sociedade nacional" é uma bandeira que cobre as mercadorias mais diversas" (apud LAUBADÉRE, ob. cit., vol. III, pág. 544).

Deve ser reconhecido, entretanto, que alguns empreendimentos econômicos do Estado francês esboçam a forma de empresa pública **stricto sensu**: são as chamadas "sociedades do Estado", que todavia não existem na metrópole, mas nos departamentos e territórios do ultramar, segundo informa, ainda LAUBADÉRE (ob. e vol. citados, pág. 567). Por outro lado, igualmente, já estão surgindo algumas sociedades de economia mista, que agrupam capitais oriundos apenas de pessoas jurídicas de direito público, razão pela qual — como ocorre no Brasil — devem ser alinhadas entre as empresas públicas propriamente ditas, "uma forma de federalismo administrativo", como LAUBADÉRE as qualifica (pág. 571).

De qualquer modo, semelhantes entidades surgem quase ocasionalmente, sem uma estrutura e um regime jurídico pré-ordenados, consoante observam os autores franceses.

12. Na construção das instituições que mais de perto dizem respeito ao aperfeiçoamento da Administração Pública, e da estrutura do Estado, nenhum país excede à Alemanha, nos últimos duzentos anos.

Com efeito, desde que FREDERICO, o Grande, em meados do século XVIII, deu consistência ao Estado prussianobrandenbúrguês e se transformou naquilo que o Professor ERNST RUDOLF HUBER, da Universidade de Goettingen, mencionou como “o primeiro servidor do Estado”, iniciou-se o processo de implantação do mais eficiente aparelho administrativo que o mundo já conheceu. Quase cem anos depois, no período bismarquiano, foram ainda os alemães que deram partida à elaboração do pensamento jurídico-econômico o qual defluiria na moderna concepção do Estado social de Direito, depois de haverem sido, nas primeiras décadas da mesma centúria XIX, os formuladores das teorias da personalização jurídica do Estado e os teorizadores principais da idéia do Estado de Direito.

No quadro dessa contribuição para o assentamento das bases do Estado Social de Direito, que é servido por uma Administração sempre presente no processo social, é indispensável salientar o nome de LORENZ VON STEIN, cuja monumental obra — escrita em 8 volumes, entre os anos de 1865 e 1868 — intitulada “Teoria da Administração”, encerra a formulação dos conceitos fundamentais da moderna dogmática do Direito Administrativo.

Não vem a pêlo desenvolver-se, aqui, a apresentação das idéias centrais do extraordinário autor de “*Verwaltungslehre*”, bastando-nos tomar-lhe a fórmula sintética que o supracitado Professor HUBER colocou assim: enquanto o Estado de Direito burguês tinha como meta quase exclusiva a **proteção da vida, da liberdade e da propriedade do indivíduo**, o Estado Social, no ideário de STEIN, deveria objetivar a **segurança social, o indivíduo, o pleno emprego e a melhoria das condições do trabalhador** (“*Existenzeicherheit, Vollbeschäftigung und Erhaltung der Arbeitskraft*”: **apud HUBER, in “Nationalstaat und Verfassungsstaat”, ed Kohlhammer, Stuttgart, 1965, págs. 258, 267, **et passim.**)**

Com tais motivações doutrinárias ademais fecundadas da generosidade ideológica daqueles intelectuais do grupo dos “socialistas de cátedra”, que até BISMARCK prestigiava, é perfeitamente compreensível ter-se tornado a Alemanha a primeira das nações ocidentais a desenvolver o estilo administrativo ao qual, como vimos, mais tarde FORSTHOFF chamaria de “conformador”. Por isso ou na progressão para tal, foi que — fato aliás destacado por BILAC PINTO em sua famosa conferência de 1952 — a Alemanha também seria a primeira das nações modernas a incorporar a economia mista ao sistema administrativo.

Mas a pátria de STEIN padeceu — nos dias mais recentes — o trágico impacto da **débacle** a que foi levada pela ação de uma ditadura totalitária, circunstância que, nos momentos históricos subseqüentes, não poderia deixar de produzir efeitos contraditórios.

Assim, não se há de estranhar que a contribuição germânica para o aperfeiçoamento das estruturas da Administração Pública contemporânea, embora ainda ponderável, esteja de certo modo timorata.

No que concerne ao problema da organização dessa instituição a que nosso BILAC PINTO classificaria de “moderna empresa pública”, tem sido, efetivamente, tímida, a contribuição dos alemães. Eles têm, fora de dúvida, organizado algo que se assemelha a esse expediente empresarial dinâmico, para estruturar a sua Administração Indireta — Administração estatal “mediata” (*mittelbare Staatsverwaltung*), como a chamam; todavia, se têm mostrado inseguros na elaboração de um estilo de empresa pública juridicamente bem ordenado. Talvez seja que lhes obste o passo aquela preocupação de POPITZ, citada por FORSTHOFF, de que a polícracia das unidades administrativas dotadas de capacidade jurídica, eventualmente, as transforme num botim de partidarismo desregrado e incapaz de decisões objetivas.

Destarte, compreende-se porque o fundamental da Administração Indireta, na Alemanha contemporânea — na República Federal da Alemanha, bem entendido, visto como a outra parte do país, conhecida como República Democrática, segue os modelos administrativos da área totalitária-socialista do leste europeu — esteja assentado em **corporações, institutos e fundações** de Direito Público, implantados com caráter de estabelecimentos públicos com formas jurídicas e regime de pessoal estruturado nos estilos clássicos da Administração Pública centralizada (FORSTHOFF, in “Lehrbuch . . .”, cit., págs. 475 e segs.).

Os nossos estudiosos do Direito Administrativo, em particular aqueles que se preocupam com o estudo no Direito Comparado, da empresa pública **stricto sensu**, não se apercebem de que — e tal já destacamos precedentemente — a similitude de nomenclatura nem sempre conduz à identificação de instituições similares. E é o que ocorre quando se estuda a empresa pública alemã. Para os autores germânicos de nossos dias a empresa é chamada de “pública quando mantida pela Administração”, o que aparece de três maneiras: quando ela é empresa econômica e não tem personalidade diversa do Estado (“Regiebetrieb”); quando ela tem capacidade jurídica particular mas se acha dependente de um sujeito administrativo da qualidade de entidade pública **mater** (“rechtsfähige öffentliche Anstalt”) e, ainda, quando é sociedade e está dotada de capacidade jurídica de Direito Privado (“rechtesfähige Gesellschaft der Privatsechts”). Entretanto, devem ser distinguidas as empresas públicas autônomas e as não-autônomas. Se, numa sociedade juridicamente capaz, estão reunidos capital privado e capital da Administração, e esta participa da direção dos negócios, então a empresa é chamada de economia mista (FORSTHOFF, ob. cit., pág. 480).

Seria fastidioso apresentarmos, nesta oportunidade, todas as formas de que se revestem as empresas “públicas” da Alemanha Federal, tão variadas são as composições jurídicas utilizadas em sua estruturação; o Professor HANS WOLFF, de Muenster, em seu magnífico Curso de Direito Administrativo (“Verwaltungsrecht”, que já citamos supra), ocupa-se da matéria em todos os volumes da alentada obra, fazendo-o com largo desenvolvimento.

Baste-nos, porém, dizer que uma empresa econômica da dimensão da "Ferrovia Federal Alemã", na forma de sua lei orgânica, emitida em 1951, está organizada como um "patrimônio especial da Federação, juridicamente incapaz" ("nicht rechtsfähiges Sondervermögen des Bundes": v. "Taschenbuch der Eisenbahn-Gesetze", 4ª ed, Hestra, de Darmstadt, 1971, pág. 71); o Banco Federal Alemão, conquanto dotado de personalidade jurídica, juridicamente **sui juris** ("vollrechtsfähige"), é mera autarquia, vale dizer "instituto" ("Anstalt") (v. WOLFF, ob. cit., vol. II, pág. 306); o Correio Federal, por sua vez, constitui mero órgão **desconcentrado**, dependente da Administração Direta (v. WOLFF, ob. cit., ainda vol. II, pág. 304).

Nessas condições, acreditamos poder afirmar que a chamada **sociedade estatal de um só membro**, organizada ao estilo da empresa privada, ainda não foi utilizada nos expedientes da Administração Indireta, na Alemanha Federal; conquanto seja freqüente o recurso da economia mista, é evidente que neste país se está preferindo o emprego da desconcentração administrativa ou de formas nas quais se identifica a autarquia, mesmo para a execução das atividades econômicas lucrativas, do interesse do Estado.

Todavia, merece ser explicado que muitos problemas de surgimento possível em outros lugares — e seria o caso de citar o Brasil — com as formas empresariais adotados na Alemanha, lá não ocorrem, sobretudo pela sua peculiar organização judiciária. Por demais, conforme salientou FORSTHOFF, a legislação alemã proporcionou à Administração Pública tantos meios eficientes para a dinamização até de seus órgãos diretos ou desconcentrados que, com eles, podem ser cumpridos, amplamente, os fins administrativos, os interesses sociais e o bem público, visados na criação das empresas públicas.

13. Poderíamos prosseguir em nosso excursão pelo Direito Comparado, na indagação dos estilos adotados alhures, para a organização das empresas públicas, **in genere**. Mas, sem dúvida, iríamos encontrar poucos exemplos de entidades do tipo que se instituiu no Brasil, de empresas públicas formadas apenas com o capital de fontes estatais, às quais se atribuíram características de empresa privada, inclusive a personalidade jurídica. Talvez por isso, em 1958, durante um "Colóquio" de juristas mesmo de países socialistas, que se reuniu em Praga (v. Relatório da lavra do Professor francês ROGER PINTO, pub. na R. D. A., vol. 57, págs. . . . 483/498), tinha-se reconhecido não ser de interesse a limitação do conceito de empresa pública: "O Colóquio reconheceu não ser impermeável sua fronteira. As empresas sob administração do Estado se beneficiam, às vezes (por exemplo, na Itália), de independência maior perante o Estado que a empresa juridicamente autônoma. O problema da insolvência da empresa pública e suas conseqüências surge em todos os sistemas jurídicos estudados pelo Colóquio. Em parte alguma, porém, aparece resolvido pela aplicação dos processos de direito privado, em caso de falência".

Do que se poderia observar — chegássemos até lá — nos países anglo-saxônicos, e o registro agora é de TEMISTOCLES CAVALCANTI, isso pouco interessaria, tão peculiares são as suas instituições jurídicas, a

ponto de este eminente publicista ter destacado que aí nem é nítida a diferença entre o público e o privado (in "A Empresa Pública no Direito Brasileiro", R.D.A., vol. 91, pág. 3).

Somos de opinião, contudo, que foi bastante feliz a construção jurídica do tipo de empresa pública, implantado entre nós pelo Decreto-Lei nº 200, de 1967. Isso, bem entendido, considerada a realidade brasileira, o nosso sistema jurídico e a prisca tradição de ineficiência que antes maculava a Administração Pública de nosso País.

Todavia, havemos de reconhecer que ainda se impõem medidas aperfeiçoadoras da entidade em causa, pois muitos defeitos vêm sendo observados no seu funcionamento diuturno. E o referido trabalho de TEMISTOCLES CAVALCANTI já contém um bom elenco de tais falhas.

14. Segundo nosso entendimento, duas máculas fundamentais prejudicam o bom funcionamento de nossa empresa pública: a primeira delas é pertinente à falta de uniformidade no seu tratamento jurídico, pois a própria Constituição emendada em 1969 prevê as hipóteses de empresa **monopolista** e de empresa **não-monopolista** (artigo 170, §§ 2º e 3º, respectivamente). No caso da empresa pública monopolizadora de atividade econômica (e não estamos pensando na PETROBRAS, que é sociedade de economia mista), ela poderá desfrutar de privilégios, entre os quais — e a Constituição o admite implicitamente, no citado parágrafo 3º do artigo 170 — o da imunidade tributária; apenas deixará de se beneficiar de tal imunidade a empresa pública exploradora de atividade não monopolizada.

Entretanto, enxergamos o calcanhar de Aquiles da empresa pública brasileira no privilégio de foro federal (Constituição da República, artigo 125, inciso I): em país onde a divisão territorial apresenta disparidades imensas, onde existem Estados-membros com as dimensões globais dos integrantes do Mercado Comum Europeu, obrigar um indivíduo a procurar a capital de certo Estado, na qual tem sede o Juiz Federal, para defender um direito contra certa empresa pública, é, sem dúvida, um evidente contra-senso.

Acresce considerar que a Constituição de 1969 previu, ainda, a instauração de um foro especial para dirimir os litígios decorrentes de relações de trabalho, que surjam entre os empregados de empresas públicas federais, inclusive, e seus "servidores". Ora, desde que, na conformidade do § 2º do artigo 170 da Carta Federal, as relações de trabalho entre empregados e empregadores (quando empresas do tipo estudado) se regerão pelo Direito do Trabalho, seria bem mais lógico que a matéria fosse entregue à bem aparelhada Justiça Federal, criada para as controvérsias estribadas nesse Direito. Bem mais lógico e, sem dúvida, evitaria o congestionamento da Justiça Federal, que virá um dia, por força da multiplicação de nossas empresas públicas.

15. Na sua admirável crítica da empresa pública, tal como organizada no Brasil, TEMISTOCLES CAVALCANTI teve oportunidade de abordar um tema que — respigadamente — já tivemos ensejo de mencionar, na parte comparatista precedente: queremos nos referir à questão da responsabilidade do Estado, como sócio único de uma empresa do tipo comercial.

Esta responsabilidade será limitada, ou ilimitada; e, de qualquer modo, será uma responsabilidade financeira de natureza jurídica pública?

Questão conexa com a suscitada por CAVALCANTI é a que se refere à natureza do patrimônio da empresa pública: terá ele os privilégios regalgados dos bens públicos, entre os quais não são de menor relevo os que se referem à impenhorabilidade?

Enquanto não forem, de modo incontrovertível e através de norma jurídica idônea, resolvidos esses dois problemas, a idéia de fazer ingressar a empresa pública no giro comercial ou industrial, como se fora um **comerciante público** — para usarmos de expressão criada pelo Professor VEDEL — será absolutamente irrealizável. Quem irá concretizar operações mercantis ou bancárias vultosas, que engajem a responsabilidade patrimonial de uma empresa pública, sem ter a certeza de um garante firme e compulsoriamente obrigável? No entanto — já proclamava BILAC PINTO em 1952 — tal possibilidade de mobilização creditícia, sem os embaraços dos processos da contabilidade pública e das remoras ordinárias em tudo quanto envolve responsabilidade do Estado, ou de suas entidades públicas ancilares, isso constitui uma das vantagens que recomendam a criação de uma empresa pública de regime jurídico e econômico privados.

16. Se problemas como os que vimos apontando não forem resolvidos, a idéia excelente da empresa pública do tipo brasileiro, da empresa pública em sentido estrito, estará condenada ao insucesso e regrediremos ao sistema anterior, das sociedades de economia mista que desbordam da legitimidade jurídica, porque organizadas como meras sociedades anônimas aparentes (foi o caso da NOVACAP e da Rede Ferroviária Federal, e é o caso de certas sociedades de economia mista do nosso Estado da Guanabara, onde, para uma massa esmagadoramente dominante de capital público, acrescentam-se uns poucos, uma meia dúzia, de modestíssimos acionistas privados, só para compor o **quorum** mínimo dos sete acionistas da S.A.)

Não é importante, no caso brasileiro, a atribuição de personalidade jurídica de direito privado à empresa pública: muito bem exprimiu TEMIS-TOCLES CAVALCANTI que o importante será corretamente estabelecer que seu funcionamento se opere em rigorosos termos de direito privado. E nós acrescentaremos: inclusive para efeitos de responsabilidade econômica e patrimonial; para confrontos litigiosos sem privilégios de foro e prazos; para equilíbrio e **fair-play** na competição do mercado sem os privilégios tributários.

A não ser assim, será melhor fazer-se como na Itália — com as vantagens assinaladas no Colóquio dos Administrativistas realizado em Praga — isto é, será melhor a criação de empresas juridicamente autônomas, conquanto integradas na Administração do Estado.

Mas isso, repetimos, nos parece uma regressão.

INEXISTÊNCIA DAS FUNDAÇÕES PÚBLICAS

GERVÁSIO LUTTEY

Desembargador Aposentado
Professor de Direito Civil
na Universidade Federal
de Mato Grosso

Alguns eminentes juristas – MIGUEL REALE, JOSÉ CRETTELLA JUNIOR e MARCO ANTÔNIO BANDEIRA DE MELLO – afirmam a existência no Direito brasileiro de fundação pública ou fundação de direito público. Porque tem sido atribuído a esse instituto de Direito Privado o exercício de atividades típicas de administração pública entendem que, nesse caso, a fundação é uma autarquia ou, quando nada, pode ser equiparada à empresa pública.

Os argumentos daqueles mestres são por demais conhecidos, não sendo, por isso, necessário repeti-los aqui.

2. Não encontramos no ordenamento jurídico nacional nada que nos autorize a declarar que o legislador tenha admitido outro tipo de fundação senão aquele cogitado pelo Código Civil (arts. 16 e 24 a 30).

Assinala o art. 16, I, que são pessoas jurídicas de Direito Privado, entre outras, as fundações, fixando mais adiante as regras referentes à sua criação, finalidade, direção e fiscalização.

Depois (art. 24) afirma que quem pretender instituir uma fundação deverá, por escritura pública ou testamento, fazer uma dotação especial de bens livres, especificando o fim a que se destina e, se quiser, declarando a maneira de administrá-la.

Fixemos, assim, inicial e desenganadamente que a fundação só pode ser instituída:

a) por escritura pública;

b) por testamento

e mais que não se institui nenhuma fundação por lei.

A fundação é, assim, o resultado de vontade do instituidor, corporificada mediante escritura pública ou testamento, visando atingir um fim realizável pela personificação de parte ou da totalidade dos seus bens livres e desembaraçados. Poderá, ainda, especificar o modo da administração desse patrimônio, quer escolhendo uma pessoa, um grupo de pessoas e até mesmo uma pessoa jurídica.

Esse patrimônio personificado é criação de Direito Privado de que cuida, com exclusividade, o Código Civil.

Esses conceitos claros, correntios e precisos dispensam o abono dos Doutores.

A legislação brasileira não conhece, não trata, não cuida de outros tipos de fundação que não a acima referida.

É bem verdade que o Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, cogitando da Reforma Administrativa, dispôs no art. 4º, § 2º, o seguinte:

“Equiparam-se às Empresas Públicas para efeitos desta lei as Fundações instituídas em virtude de lei federal e de cujos recursos participem a União, quaisquer que sejam suas finalidades.”

Logo, entretanto, o legislador arrepiou carreira e pelo Decreto-Lei nº 900, de 29 de setembro de 1969, ao introduzir inúmeras modificações no Decreto-Lei nº 200, revogou, expressamente, o parágrafo citado do art. 4º deste último, eliminando, destarte, aquela equiparação, isto é, passou a não admitir que as fundações fossem equiparadas às empresas públicas. E para retornar ao tradicional leito doutrinário expressou, *in verbis*, que:

“Não constituem entidades da Administração Indireta as fundações instituídas em virtude de lei federal, aplicando-se-lhe, entretanto, quando recebem subvenções ou transferências à conta do orçamento da União,

a *supervisão ministerial*, de que tratam os arts. 19 e 26 do Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967.”

Devemos esclarecer que, em verdade, as fundações não são instituídas por lei federal. Esta limita-se a autorizar a instituir a fundação, isto é, dá ao Poder Executivo autorização para a instituição da fundação que pretender criar.

3. Falando a respeito, ROMEO DE ALMEIDA RAMOS, Consultor-Geral da República, no Parecer PR 618/68 — nº I-032, de 23 de abril de 1970, publicado no *DO* de 4 de maio de 1970, explicita:

“... retirou-se as fundações do quadro de órgãos que compreendem a Administração Federal...”

e esclarece:

“... restando tão-somente a supervisão ministerial prevista nos arts. 19 e 26 na forma que dispõe o art. 3º do Decreto-Lei nº 900, como elo de sua vinculação aos ditames da Reforma Administrativa.”

Anteriormente, tinha o mesmo Doutor Consultor-Geral, em parecer proferido no Processo nº 5.340/69, de 28 de janeiro de 1970, afirmado que:

“É irrelevante saber se as fundações estão equiparadas às empresas públicas, para definir a aplicabilidade a seus empregados dos preceitos do Decreto-Lei nº 489. À data da consulta estavam equiparadas por força do § 2º do art. 4º do Decreto-Lei nº 200. Esta disposição foi revogada pelo art. 8º do Decreto-Lei nº 900.” (R.D.P., 12/103).

Ocorreu, assim, sem sombra de dúvida, a desequiparação, no que o legislador agiu bem, posto que nenhuma fundação pode ser parificada à empresa pública, pois a tanto vale a equiparação.

4. Instituto típico de Direito Privado nem por isso é a fundação instrumento posto somente à disposição das pessoas naturais e das pessoas jurídicas de direito privado, isto é, o privilégio de instituí-las ou criá-las, pois que sabido é que o Direito Administrativo tem absorvido institutos vários do Direito Civil, mas essa absorção não pode implicar em deformação conceitual sob pena de ocorrer aquela *revanche* do direito privado de que nos fala RIPERT.

Apesar do esforço de publicização do Direito Privado, ORLANDO GOMES (*“Direito Privado” (Novos Aspectos)* ed. de 1961, pág. 11) lembra, ao analisar em páginas lapidares tal tendência, que o Estado, ampliando o seu campo de ação, “atrai para o seu círculo atividades e atribuições que eram próprias dos particulares, especialmente no domínio econômico”. O novo tratamento, a observação é, ainda, do insigne civilista — exigiu a substituição da técnica do Direito Privado, enquanto as novas atribuições que o Estado incorporou o obrigaram a servir-se dos instrumentos que só o direito civil e o direito comercial possuem.

Essa necessidade, no entanto, não significa que o Estado deve deformar os institutos jurídicos completos e acabados quando podem, perfeitamente, atender a crescente necessidade da Administração, fornecendo-lhe instrumen-

tos seguros para o exercício de suas tarefas, sem atropelar conceitos firmados em sólido terreno e sem destruir valores cuja preservação é útil, embora em certos setores doutrinários o gosto pelas novidades tenha levado juristas eméritos a admitir e até mesmo a aplaudir aquela deformação conceitual a que nos referimos.

Em verdade, o que se deve pleitear é um estatuto básico que discipline nitidamente as autarquias, as entidades paraestatais e todos os organismos necessários ao cumprimento das complexas tarefas estaduais.

5. Alguns juristas entendem que a fundação é um ente autárquico e, desse modo, órgão da Administração indireta.

CLENÍCIO DA SILVA DUARTE (R.D.P. 12/105 e 107), estudando as conseqüências decorrentes do fato de o Decreto-Lei nº 900 ter desequiparado as fundações, providência que mereceu seu aplauso, assinala que sendo espécies diversas são, todavia, “de um mesmo gênero”, considerando-as como órgãos de Administração indireta.

Ora, tendo o legislador dito que as fundações não se equiparam às empresas públicas (Decreto-Lei nº 900), por certo, na versão de CLENÍCIO DA SILVA DUARTE seria a fundação um ente autárquico, mas, como ensina CRETELLA JUNIOR, a administração indireta é o “conjunto dos serviços que compreende as seguintes categorias de entidades dotadas de personalidade jurídica própria: autarquias, empresas públicas e sociedades de economia mista (Decreto-Lei nº 200, de 25-2-1967, art. 4º, inciso 2º) (“Dicionário de Direito Administrativo”, José Bushatsky Editor, s/d, pág. 12).

E avança: “Ressente-se essa definição de evidente falha técnica e científica porque confunde *função estatal com atividade estatal*. As funções estatais são desempenhadas ou pelo Estado, pela Administração direta (União, Estados-membros, Municípios) ou por entidades públicas, criadas por lei, unidades descentralizadas, às quais o Estado transfere ou “delega” funções estatais de ordem administrativa. (Dic. e págs. cit.)

E conclui: “As autarquias são a Administração indireta.”

Impossível, por isso, aceitar a afirmativa de que a fundação, criação típica do Direito Privado, seja órgão autárquico, embora JOÃO LYRA FILHO (“Regime de Controle das Empresas Públicas”, Ed. Pongetti, Rio, 1967, págs. 134 e segs.) assim o afirme, a propósito da Fundação Leão XIII do Estado da Guanabara, com o apoio de COTRIM NETO que considera:

“A fundação é um dos elementos capazes de se constituírem órgãos da própria ação mediata do Estado (autarquia em potência) ou até de receber a outorga do *status* autárquico, quando será uma autarquia de direitos” (“Direito Administrativo das Autarquias”, Livraria Freitas Bastos S.A., 1966, pág. 167).

Entretanto, ANDRÉ LAUBADÈRE (“Droit Administratif Spécial”, ed. P.U.F., Paris, 1958, pág. 79) nos esclarece que na França muitos serviços públicos concedidos têm sido colocados sob o regime de fundações — “instituições privadas”, fenômeno da vida administrativa francesa que o eminente admi-

nstrativista considera como a colaboração de organismos privados nos serviços públicos.

Essa criação intencional de organismos privados, para o exercício de atividades estatais, não deve causar surpresa, pois que as crescentes responsabilidades do Estado podem levá-lo a atribuir a pessoas jurídicas de direito privado funções que deviam ser por ele exercidas, mas que aquela crescente complexidade dos negócios públicos indica que serão melhor desempenhadas, com maior eficiência e produtividade, por "organismos privados", da expressão de LAUBADÉRE. Nem por isso, ou melhor, nem só por isso deve-se, desde logo, considerar que tais organismos são órgãos da Administração indireta, ou, mais precisamente, autarquias. Organismos privados como são as fundações tanto que, fatalmente, os instrumentos que a instituem devem ser registrados em livro próprio do Cartório do Oficial de Registro das Sociedades Civis não podem ser consideradas autarquias, pois que são personalidades jurídicas de direito público com características próprias e específicas com a finalidade de exercer função estatal.

Nessa ordem de considerações as fundações, ainda que instituídas pelo Poder Público, para exercer atividade própria do Estado, não perdem a sua característica de pessoas jurídicas de direito privado, como foram conceituadas pelo Código Civil.

Assim sendo, a fundação só adquire personalidade jurídica após seu registro, ao passo que a personalidade jurídica da autarquia decorre pura e simplesmente da lei.

Oportuna, por isso, a lição de HELY LOPES MEIRELLES:

"O fato de o Estado servir-se de institutos de direito privado para a realização de atividades de interesse público não transfigura as instituições civis em entidades públicas, nem autarquiza esses meios de ação particular, mesmo porque, quando o Estado busca uma instituição de direito privado para a realização de atividades de interesse público, ele está desejando, precisamente, servir-se de um instrumento civil desvinculado das normas estatais, para o pronto atendimento de objetivos que não seriam alcançados pelos meios administrativos rígidos e convencionais, ou seja, pelas repartições públicas centralizadas ou descentralizadas em autarquias." ("Fundações instituídas pelo Poder Público", in *R.F.* 220/66.)

FRANCISCO CAMPOS, o primeiro jurista brasileiro a versar o assunto com mão de mestre, fixou a impossibilidade de confundir, como usualmente acontece, as pessoas jurídicas públicas, ou as entidades autárquicas, a que o Estado atribui uma parte de sua competência ou uma porção destacada da administração central ou dos serviços públicos, com as pessoas jurídicas privadas, associações ou fundações. Estas, com efeito, nascem de atos de vontade individual, que não podem comunicar às entidades por elas criadas poderes diversos ou maiores do que os reconhecidos pelo direito aos indivíduos. (cf. "Direito Administrativo", *Imprensa Nacional*, 1943, pág. 272.)

Muitos, todavia, impressionados com o fato de o Estado atribuir a esses organismos privados o exercício de funções que interessam à coletividade, como

a educação, que é responsabilidade do Poder Público, entendem-no órgão da administração indireta.

Embora FRANCISCO CAMPOS (op. cit., pág. 273) destaque, com apoio em HAURIUO, que há diferença profunda entre interesse coletivo e interesse público que reside propriamente no caráter político deste, ausente naquele, o fato é que o Estado assoberbado pelo crescente aumento de suas responsabilidades pode e deve, a todo instante, procurar exercer suas incumbências de forma que os serviços públicos sejam os melhores possíveis, usando, para tanto, toda a vasta instrumentalidade que lhe fornece o direito positivo.

Magistral, nesse sentido, é a lição de JÉZE:

“L’organisation d’un service public proprement dit est susceptible d’être modifiée à tout instant.

Cette possibilité de modification résulte de l’obligation qui incombe aux agents publics de faire fonctionner le mieux possible le service public.

Il faut pouvoir toujours apporter les changements nécessités par les transformations économiques, sociales, politiques par les nouveaux idéals politiques et sociaux.” (“Les Principes Généraux du Droit Administratif”, 3^a ed., vol. II, pág. 5).

E não se poderia entender a questão de outro modo, escravo de conceitos obsoletos, pois a idéia que se tem do Estado, modernamente, é menos do Estado político do que do Estado do bem-estar social (*Welfare state*).

A nítida compreensão disso levou COTRIM NETO (op. cit., págs. 167/168) a afirmar, considerando a realidade, isto é, a circunstância de que apesar das discepções doutrinárias, as fundações vão sendo criadas para o desempenho de serviços públicos e gestão de bens do Estado, que

“... desde que, nesses casos, o ato criador da fundação implicará em afetação de fundos ou patrimônios estatais a uma entidade personalizada à margem do Estado, fora dela, portanto, é evidente que isso exigirá legislação prévia, tal como ordinariamente se impõe na criação de autarquias.”

É claro que no direito nacional essa afetação de fundos ou patrimônios estatais à fundação não implica em transformá-la em ente público.

Em livro recente MANOEL FRANCO DE OLIVEIRA SOBRINHO, no rumo do entendimento aqui esposado, afirma que a lei cria situações, regula, em termos gerais, relações jurídicas, mas não desconhece que além do que regula há atividades outras que surgem, não em desacordo com as normas positivas, mas, em acordo com elas, considerando o passar do tempo histórico.

E pergunta:

“Qual a diferença do Estado instituidor ou do particular instituidor?

Qual o prejuízo para a Administração em seguir, ou não, as regras

da lei civil? Onde e por que devem as fundações ser públicas e não apenas *fundações*? No rigor dos princípios, a fundação chamada de pública não existe: são públicas, ou podem ser, não obstante a imprecisão conceitual, em razão dos fins e da vontade do Estado notada exclusivamente pelos interesses públicos.”

6. Instituto típico de Direito Privado não pode ser considerado ente autárquico que não é senão pessoa jurídica pública administrativa. É verdade que CRETÉLLA JÚNIOR, com o peso de sua autoridade de titular de Direito Administrativo da Faculdade de Direito de São Paulo, afirma (op. cit., pág. 37) que de acordo com o *critério estrutural* as autarquias dividem-se em duas grandes classes — *autarquias fundações* e *autarquias corporações* e que as primeiras são fundações públicas ou fundações de direito público.

Tal critério entronca-se diretamente no direito italiano da época do fascismo e já abandonado pelos juristas peninsulares.

Um jurista italiano, SANTI ROMANO (“Corso di Diritto Amministrativo”, 3ª ed., 1937, pág. 34) define a autarquia como forma específica da capacidade de direito público, peculiar aos sujeitos auxiliares do Estado, que exercem funções públicas *por um interesse próprio*, e não daqueles que exercem funções públicas *na qualidade de particulares* com ou sem interesse próprio.

Ora, FRANCISCO CAMPOS (op. e págs. cit.) já deixou definitivamente dito que no direito brasileiro a fundação é só e só do direito privado. E OLIVEIRA FRANCO SOBRINHO (op. cit., pág. 7) indaga:

“Qual, no caso, o regime jurídico das autarquias? A resposta está no seu regime determinado, o público. Qual, na espécie, o regime jurídico das *fundações*? A resposta está na convergência de normas que são de direito privado.”

Portanto, se existem regras jurídicas precisas determinando o regime, o objetivo e a finalidade da autarquia, bem como da fundação e separando-as, não se pode dizer que sejam institutos do mesmo gênero. De resto, a vontade do Estado visando a interesses coletivos e públicos pode exercer a atividade administrativa que lhe é peculiar sob um outro regime jurídico, e se escolhe a fundação como instrumento melhor para o desempenho dessa atividade nem por isso passa a ser automaticamente pública, pois que a autarquia tem regime jurídico próprio e a fundação encontra o seu regime unicamente nas normas do Código Civil.

7. Não tem faltado quem afirme que a fundação criada pelo Estado é um ente paraestatal. HELY LOPES MEIRELLES (“Direito Administrativo Brasileiro”, ed. de 1964, pág. 293), depois de afirmar que as entidades paraestatais são pessoas jurídicas de direito privado, criadas ou autorizadas por lei, com patrimônio próprio e competência específica para o desempenho de certas funções delegadas, precisa que “o paraestatal não é o estatal, nem é o particular, é o meio termo entre o público e o privado. Justapõe-se ao Estado, sem o integrar como o autárquico, ou alheiar-se como o particular.”

E assevera, ainda, que o étimo da palavra *paraestatal* está a indicar que se trata de ente disposto *paralelamente ao lado* do Estado, para realizar atividades *quase estatais*.

Esses conceitos não podem, todavia, merecer aceitação sem exame.

Em primeiro lugar, a fundação é ente característico de direito privado; não é o meio termo entre o público e o privado.

Depois, a paraestatalidade é criação do Direito italiano da era fascista e nele não se distinguia o ente estatal do ente paraestatal. É o que se vê em UGO FORTI ("Diritto Amministrativo", I, págs. 183 e segs.) e D'ALESSIO ("Istituzione di Diritto Amministrativo", I, pág. 372), de onde se deduz que os entes paraestatais, em verdade, exerciam atividades autárquicas.

Em terceiro lugar, no direito brasileiro, a fundação ainda que criada pelo poder público não exerce função delegada. Como disse o insuperável CLOVIS ("Teoria Geral do Direito Civil", ed. de 1908, pág. 164) a fundação é "um patrimônio transfigurado pela idéia que o põe ao serviço de um fim determinado", ou, como modestamente dissemos, "é massa de bens destinados ou afetados a um fim ou serviço determinado e investido de personalidade" ("Parte Geral do Direito Civil", ed. de 1969, pág. 74). Ora, como se vê, o instituidor, em verdade, não delega poderes, senão que, na linguagem do Código Civil, faz uma "dotação especial de bens", "especificando o fim a que se destina". Isso evidentemente não é delegação de poderes.

De outro lado, com todas as vênias devidas ao grande mestre do Direito Administrativo, não acreditamos — admitida a idéia da fundação como ente paraestatal — que essa massa de bens personificada exerça apenas funções quase estatais, posto que pode realizar qualquer atividade lícita pública ou privada sempre, todavia, em benefício da coletividade.

8. Por outro lado, a criação ou instituição de uma fundação está sujeita a regras cogentes do Código Civil e se essas regras não forem pontualmente obedecidas o ente criado não será fundação. Em se tratando de instituidor pessoa jurídica de direito público interno a lei preliminar apenas autoriza o Poder Executivo a criá-lo ou instituí-lo e, neste caso, a fundação ainda é, irremediavelmente, instituto de direito privado.

Assim, se a origem é a mesma, se o instituidor, pessoa ou Poder Público deve atender, um a um, todos os requisitos legais, as conseqüências são idênticas: a massa patrimonial afetada, com destinação certa cumprirá sua finalidade sem se tornar pública se o seu instituidor é o Poder Público.

É que o patrimônio afetado liberta-se da pessoa de seu instituidor, despersonaliza-se, em uma primeira etapa, e, porque esse patrimônio não pode deixar de se ligar a uma pessoa, a lei, por um artifício jurídico, investe-o diretamente de personalidade, passando a ser um patrimônio personalizado ou personificado. Daí por que pouco importa a pessoa do instituidor, ou a sua

condição. Nesse caso se a fundação for instituída com parte do patrimônio da pessoa jurídica de direito público interno nem por isso é uma fundação pública, desde que se leve em linha de conta que o que era público era o patrimônio antes de sua afetação. Afetado passa a ser fundação, libertando-se da vontade do instituidor.

HELY LOPES MEIRELLES ("Estudos e pareceres de Direito Público", ed. de 1971, pág. 86) deu disso síntese perfeita ao afirmar que:

"A autarquia é um serviço público personalizado; a fundação é, apenas, um patrimônio personificado e destinado a um fim."

9. É certo que podem existir algumas analogias entre o ente autárquico e a fundação quando criada para auxiliar a Administração Pública. A esse respeito magistral é a lição de TEMÍSTOCLES BRANDÃO CAVALCANTI ("Tratado de Direito Administrativo", 2ª ed., 1949, IV/164) ao assinalar que pouco importam as analogias que existem entre uma e outra, quer quanto a importância do seu elemento patrimonial e a sua destinação especial, traço característico da fundação, quer quanto à finalidade coletiva da sua instituição, porque estas analogias se encontram na maioria das instituições jurídicas. Na realidade, o que impressiona os que comparam as fundações às entidades públicas é a finalidade coletiva, pública, de ambas, a ausência de associados e a falta de fins lucrativos. Mas em seu conteúdo, sua criação, sua administração e vida, não pode haver identidade.

O próprio eminente Professor CAIO TÁCITO, que se referiu às fundações criadas pelo Poder Público como "Fundações Públicas", ou "Fundações do Estado", não desconhece que são elas pessoas de direito privado, sujeitas aos princípios do Direito Civil. E é preciso ao afirmar que:

"Instituídas em virtude de lei, tais fundações têm as virtualidades do serviço público, embora conservem as características de direito privado." (Relatório apresentado à "Association Henri Capitant", in "RF" 204/417.)

Navegam nesse rumo GUIMARÃES MENEGALE ("Direito Administrativo", 2ª ed., 1950, 1/106) e GONÇALVES DE OLIVEIRA (*Parecer in DO* de 11-7-1959, pág. 15.628).

10. De outro lado, não importa que o Poder Público outorgue a determinadas fundações uma série de favores e vantagens fiscais e administrativas para caracterizá-las como públicas. O interesse público, a política governamental ou a atividade administrativa podem aconselhar que o governo adote uma política de favorecimento às fundações destinadas a cumprir atividades específicas. Nem por isso elas se tornam públicas.

É sabido que o Poder Público pode outorgar a particulares uma série de favores visando incentivar determinadas atividades privadas, mas tal favorecimento não as descaracteriza, não as publiciza.

II

11. Exemplo típico de fundação de direito privado instituída pelo Poder Público Federal é a Universidade Federal de Mato Grosso.

Pela Lei n.º 5.647, de 10 de dezembro de 1970, foi o Poder Executivo Federal autorizado a instituir a Universidade Federal de Mato Grosso.

Útil é, para caracterizá-la como fundação privada, como aliás são todas as outras fundações criadas no Brasil, transcrever alguns dos artigos da lei mencionada:

1º — É o Poder Executivo autorizado a instituir a Fundação Universidade Federal de Mato Grosso, que se regerá por Estatuto aprovado por Decreto do Presidente da República.

2º — A Fundação, com sede e foro na Cidade de Cuiabá, será entidade autônoma e adquirirá personalidade jurídica a partir da inscrição de seu ato constitutivo no registro civil das pessoas jurídicas, da qual serão partes integrantes o Estatuto e o Decreto que o aprovar.

3º — A fundação terá por objetivo criar e manter a Universidade Federal de Mato Grosso, instituição de ensino superior, de pesquisas e estudo nos diferentes ramos do saber e da divulgação científica, técnica e cultural.

4º — O patrimônio da Fundação será constituído:

I — pelas doações, auxílios e subvenções que lhe venham a ser feitas ou concedidas pela União, Estados, Municípios e por quaisquer entidades públicas ou particulares;

II — pela dotação consignada anualmente no Orçamento da União;

III — pela doação de bens móveis e imóveis do domínio do Estado autorizada por lei;

IV — pelos bens e direitos que, no ato constitutivo da Fundação, forem doados por outras entidades interessadas nos seus objetivos;

V — pelas rendas e juros resultantes de depósitos bancários;

VI — a Fundação Universidade Federal de Mato Grosso será administrada por um Conselho Diretor constituído de 6 (seis) membros e 6 (seis) respectivos suplentes escolhidos dentre pessoas de ilibada reputação e notória competência, assim especificados: 3 (três) membros de livre escolha do Presidente da República, 1 (um) membro indicado pelo Ministério da Educação e Cultura, 1 (um) membro indicado pelo Governo do Estado de Mato Grosso, 1 (um) membro indicado pelas classes empresariais do Estado, devendo todos serem nomeados pelo Presidente da República;

VII — o Conselho Diretor terá função precípua de gerir o patrimônio da Fundação, de modo a assegurar à Universidade seu pleno desenvolvimento em consonância com os objetivos da legislação de ensino.”

Por sua vez o Estatuto da Fundação aprovado pelo Decreto nº 69.370, de 18 de outubro de 1971, ao tratar do Conselho Diretor, estabelece no art. 15, I, que a este compete

“Eleger entre seus membros o Presidente da Fundação, que será o Reitor da Universidade.”

Como se vê, a fundação referida é tão caracteristicamente de direito privado que até mesmo foram alteradas regras da Lei nº 5.540, no tocante à escolha de reitores das Universidades.

Trata-se, como se vê, de uma fundação educacional, e examinando instituição idêntica HELY LOPES MEIRELLES (op. cit., pág. 90) assinala que se trata de uma instituição educacional, sob a modalidade de fundação civil, ou seja, de pessoa jurídica de direito privado.

Discorrendo sobre o tema que lhe fora proposto, sobre uma Fundação Educacional instituída pelo Município de Santo André, diz:

“Percebe-se, claramente, que a intenção do instituidor — o Município — foi o de criar uma instituição educacional desvinculada da administração centralizada, e com plena liberdade para realizar os seus fins sem as peias burocráticas das instituições públicas convencionais.

Não se trata, assim, de um serviço público personalizado, e menos ainda de um órgão de administração centralizada ou descentralizada do Município. Trata-se de uma *instituição civil* (fundação), à qual o Município atribui o desempenho de uma atividade de interesse público — educação — e não de um serviço público estatal, mesmo porque a educação não é atividade administrativa restrita ao Poder Público, tanto assim que a Constituição Federal vigente a considera “direito de todos” e diz que “será dada no lar e na escola” (art. 166), reafirmando que o ensino dos diferentes ramos será ministrado pelos poderes públicos, sendo *livre a iniciativa particular*” (art. 167).

E conclui:

“Fiel a essa orientação constitucional, o Município de Santo André cometeu o ensino superior em seu território a uma instituição civil não estatal, que é a Fundação Santo André. Essa Fundação, embora instituída por lei e mantida principalmente com recursos do erário municipal, não é entidade pública nem integra a administração local. É pessoa jurídica de personalidade privada, sujeita às normas institucionais do Código Civil (art. 16, I, e arts. 24 a 30), como a desejou o legislador municipal (Lei nº 1.840, de 1962) e ficou estabelecido no Estatuto da Fundação (art. 10), que é a sua lei interna.”

Idêntica é a situação da Fundação Universidade Federal de Mato Grosso e ninguém deve ficar impressionado porque:

a) "a manutenção da Fundação Universidade Federal de Mato Grosso será assegurada por recursos orçamentários da União." (art. 5º da Lei nº 5.647, de 10 de dezembro de 1970);

b) aprovada pelo Conselho Diretor, a prestação de contas da Universidade Federal de Mato Grosso será remetida ao Tribunal de Contas da União".

Fácil será dissipar as dúvidas que porventura possam surgir considerando:

1º — que "a Universidade Federal de Mato Grosso gozará de autonomia didático-científica, disciplinar, administrativa e financeira", nos termos do art. 3º da Lei n.º 5.540, de 28 de novembro de 1968.

2º — porque, na lição de HELY LOPES MEIRELLES (op. cit., pág. 92), a prestação de contas é dever imposto a todos quantos recebem e aplicam dinheiros públicos. Eis o lance do parecer a respeito da Fundação Educacional do Município de Santo André:

"Sua única obrigação de ordem pública é a prestação aos órgãos competentes, na forma da lei instituidora da Fundação e do Código Civil. Tal obrigação, entretanto, não desnatura a sua condição de *entidade civil*, porque a prestação de contas dos dinheiros públicos é princípio democrático que se impõe até mesmo às pessoas físicas que recebem e aplicam auxílio ou subvenção do erário. Todo aquele — cidadão ou entidade — que recebe qualquer parcela dos cofres públicos tem a obrigação de prestar contas. Mas tal obrigação não converte o particular ou o ente subvencional em *pessoa de direito público*."

Até mesmo aqueles que insistem em admitir a existência de fundações públicas no direito brasileiro não podem deixar de afirmar, como faz o insigne CAIO TACITO (*Conceito de Autarquia*, in RDP, 4/24 e seg.) que entre as instituições de Direito Administrativo foram atraídas ou recebidas concepções de direito privado, como forma de execução de serviços industriais, comerciais ou sociais que se agregam às atividades do poder público.

O que tem confundido os ilustres juristas que seguem a orientação contrária é a referência ao controle da fundação. Estado ou particular traçam essas normas de controle e nem por isso tal controle, se exercido pelo Poder Público, publiciza a fundação, pois, como disse muito bem FORSTHOFF ("Tratado de Derecho Administrativo", trad. esp., ed. de 1958, pág. 650), a fundação enquanto afetação de uma massa patrimonial pela vontade do fundador, se encontra em ambos os ramos do direito, mas, tal afirmativa não deve levar à catastrófica consequência desejada pelos opositores da corrente dominante que, afinal, não passa de uma suposição ingênua.

DESEMPENHO NORMATIVO DA JURISPRUDÊNCIA DO STF

RUBEM NOGUEIRA

Professor da Faculdade de Direito
da Universidade Católica da Bahia

1. A simples enunciação do tema sob epígrafe não teria, talvez, há algumas décadas, em nosso sistema jurídico, a mínima possibilidade de ser considerada.

Toda a estrutura do sistema entre nós vigente repousa primordialmente no direito elaborado e promulgado, desde os primórdios de vida soberana do País. As regras derivadas dos usos e costumes desempenharam sempre um papel meramente subsidiário, podendo, assim, servir ao aplicador ou intérprete unicamente em face das omissões da norma escrita. Fora daí, é inevitável o emprego da lei formulada pelo órgão competente (hoje, o Legislativo e o Presidente da República,

este nos casos de leis delegadas e decretos-leis). Em relação ao direito feito pelos tribunais, ou seja, o que, noutros regimes, decorre da jurisprudência, nem mesmo com o caráter de fonte supletiva da norma, pode ser efetivamente dado.

Aqui, esse direito emanado das sentenças tem valor "persuasivo", maior ou menor, na medida do prestígio jurídico de que desfrutam os juízes ou tribunais de onde ele procede. A lei de introdução ao Código Civil não lhe faz referência, relegando-o, pois, a um plano inferior ao de outras fontes secundárias como a analogia, os princípios gerais de direito e o costume.

Talvez seja até possível admitir que a jurisprudência no Brasil ou não desempenha um nítido papel criador, porque a deixaram de fora na relação das fontes subsidiárias da lei escrita, ou não foi incluída entre estas, pelo fato de, tradicionalmente, influir muito pouco na consciência do intérprete e julgador.

Como quer que seja, afeiçoamo-nos a uma jurisprudência incoativa, a tal ponto que, no passado, o Poder Executivo, ele mesmo, não raro se deu ao luxo de desdenhar o valor de acórdãos.

Mas o mau exemplo dado pelo próprio aparelho judiciário, de não se considerar obrigado a obedecer ao que, em escalões hierarquicamente diferenciados, seus órgãos decidissem, em casos semelhantes ou análogos, possivelmente responde por estranhas atitudes assumidas pelo Executivo.

Floriano Peixoto, por exemplo, quando mais intenso parecia ser o brilho de sua estrela, achou ruim que o STF concedesse "habeas corpus" contra ato seu, mediante um acórdão breve e seco, de um só período. . . Para ele, naturalmente, comportava o caso maiores considerações e o Supremo não podia resolvê-lo tão sumariamente, embora estivesse em jogo a liberdade de dezenas de pessoas, senão depois de muito cavoucar nos livros dos doutores e das leis. . . O episódio merece que insistamos na lembrança.

EXECUTIVO CONTRA JUDICIÁRIO

2. Estava o País às vésperas da Revolta da Esquadra. O Supremo Tribunal Federal tinha, pouco antes, julgado favoravelmente o memorando requerimento de *Habeas Corpus* nº 406, para a soltura imediata dos elementos civis da equipagem do navio mercante "Júpiter", que, tomado e posto pelo Almirante Senador Eduardo Wandenkolk a serviço daquele movimento armado, logo mais caíra em mãos do Governo, graças a uma ação fulminante do cruzador "República", em águas do Rio Grande do Sul.

Entre os tripulantes feitos prisioneiros e recolhidos, no dia 20 de julho de 1893, às fortalezas de Santa Cruz e Lage, estavam cinco súditos britânicos (David Ben Obill, primeiro requerente da ordem de liberdade; o chefe de maquinistas William R. Paulin, o subchefe Victor Henry Barnes, o terceiro-maquinista Ralpho W. Bonnsfield e o praticante Thomaz Raymond Llen), um alemão (o foguista Charles Schmidt) e dois norte-americanos (os carvoeiros Roberto Eufrasio Edi Olland e Frederico Staws). Os restantes eram brasileiros. Ao todo, quarenta e oito pacientes, para os quais pediu Rui Barbosa uma ordem de liberdade imediata ao Supremo Tribunal Federal, no dia 31 de julho daquele ano.

A acusação que pesava contra os prisioneiros era a de haverem cometido crime militar que os sujeitava à jurisdição excepcional. O Governo, no ofício de informações, considerava o caso *único e original* (sic) e dizia muito desejar que o Poder Judiciário o auxiliasse na interpretação das leis aplicáveis.

O “Júpiter”, alegava o ofício, arvorara o pavilhão de almirante, e havia praticado contra o Governo atos de hostilidade, públicos e notórios. Quando o “República” o capturara, os militares e civis, que o tripulavam e guarneciam com armas, munições e canhões aparelhados, achavam-se a bordo, e assim não era possível distinguir entre uns e outros. Civis e militares misturados, segundo ainda as informações oficiais, tinham apreendido forças legais, tomado uma canhoneira e bombardeado a cidade de Rio Grande, *em ódio ao governo constituído*. O Poder Executivo, diante disso, estava persuadido de que o Supremo Tribunal Federal só concedera liminarmente a ordem de liberdade *por não lhe constar que a prisão fora efetuada em caso de jurisdição restritamente militar, que exclui a competência da autoridade civil para a concessão do “habeas corpus”*.

Já estava aí, em esboço, a censura que logo mais dirigiria ostensivamente ao Supremo Tribunal Federal o porta-voz do Marechal Floriano Peixoto, quando fosse concedida a ordem definitiva de soltura dos presos.

Para o peticionário, entretanto, não era possível, em face do direito vigente, manter incomunicáveis, sumidos em praças de guerra, sem processo, sem juiz, sem arrimo de autoridade e nem sequer designação de culpa, prisioneiros que, pela sua condição pessoal, estavam indisputavelmente sujeitos ao foro comum. O grupo revolucionário, dizia o advogado impetrante, tinha de fato tomado o “Júpiter” no curso de uma viagem. A gente da equipagem, porém, desaparelhada para combate, inibida até de travá-lo, pelos interesses comerciais de que era depositária, e que a resistência ao assalto poderia comprometer, não tivera outro recurso senão render-se aos que a subjugavam. Capturado o “Júpiter”, o que as autoridades deviam ter feito era coisa muito diferente do que fizeram. Cifrava-se simplesmente nisto: *Ou, não ha-*

vendo indícios acusadores contra os Oficiais, a tripulação, os passageiros do navio, restituíam-se todos à liberdade. Ou, se existissem suspeitas sérias contra eles, entregavam-se os indiciados aos tribunais, únicas autoridades competentes nesta terra para reter cidadãos presos.

A decisão final do Supremo, em acórdão lacônico datado de 9 de agosto de 1893, e que acolhia todas as teses jurídicas luminosamente expostas pelo impetrante, concedeu o *habeas corpus*, por considerar ilegal a conservação da prisão em que se achavam os pacientes, porquanto os fatos que lhes são imputados não constituem crimes que os sujeitem ao foro militar.

3. Comunicados, no mesmo dia do julgamento, os termos do Acórdão ao Chefe do Governo, este, de imediato, por intermédio do Ministro da Guerra, Eneas Galvão, respondeu, exprimindo o profundo desagrado que tal decisão lhe causava.

Em extenso ofício ao Presidente do STF, Ministro Freitas Henrique, o Governo, inaugurando um insólito regime de relações entre Poderes independentes e harmônicos, fez uma censura ao órgão-cúpula do Poder Judiciário pela ordem de soltura concedida aos presos civis do "Júpiter". O Marechal Vice-Presidente cumprira a ordem, mandara soltar os prisioneiros das fortalezas de Lage e Santa Cruz, mas vinha incontinenti lastimar que o Supremo Tribunal Federal tivesse proferido tão surpreendente aresto, como se com isso lhe quisesse dar um aviso para o futuro.

Em primeiro lugar, o porta-voz do Marechal Floriano, enveredando por um terreno arriscado, que melhor fora ter contornado, sem a menor cerimônia lamentava que a decisão não fosse fundamentada, apesar de envolver graves questões de ordem pública e de surpreendente impugnação de leis aplicáveis.

Com tais palavras, numa atitude sem precedentes na história da convivência entre os dois Poderes, o Executivo repreendia o Judiciário por haver este feito o que lhe parecera ser a exata observância de suas atribuições privativas: dar a prestação jurisdicional pedida, através da aplicação da lei a um caso submetido a seu julgamento.

No seu longo ofício, o Ministro da Guerra não só estranhava que o órgão máximo do Judiciário tivesse procurado cumprir o seu dever, mas ainda entendia que ele não se andara bem, ao ordenar a soltura dos presos *sem designar o juiz a quem deveriam ser remetidos*, bem como nada dizendo contra argüida inconstitucionalidade do Código Penal da Armada. O Governo, dizia enfaticamente o Sr. Eneas Galvão, considerava em pleno vigor esse Código e as limitações postas ao direito de pedir *habeas corpus*.

Mas isso era errar o alvo, pois o STF, mesmo quando declarava uma lei inconstitucional, o fazia *in casu*, sem que a lei deixasse de continuar vigorando em relação a partes estranhas à relação jurídica decidida, conforme decorria de sua competência constitucional, naquela época. Soava, pois, falso a linguagem final do ofício do Ministro da Guerra, quando insistia em que *o Supremo Tribunal Federal se dignará de ter em consideração quanto é inconveniente ao serviço público e aos direitos dos cidadãos a incerteza da lei e da legitimidade dos atos das autoridades*.

“Incerteza da lei”, para o Executivo, era a interpretação e aplicação dela, consideradas *certas* pelo órgão competente; e a “legitimidade dos atos das autoridades” só podia ser o “julgamento” dessa legitimidade pela própria autoridade administrativa e não pelo órgão do outro Poder incumbido constitucionalmente da missão de verificar a conformidade dos atos dos demais Poderes com a lei e a Constituição.

O Ministro da Guerra fazia uma confusão nos termos, deixando no episódio a manifestação larval de desvios da *legalidade* que neste País tanto têm sido combatidos por fiéis seguidores do Direito, mas que não raro inspiraram ou estimularam os detentores da autoridade executiva.

4. A reação do Supremo Tribunal Federal foi quase instantânea. Os ministros haviam tomado conhecimento do ofício do Ministério da Guerra pela sua publicação nos jornais do dia 13 de agosto, pois chegara às mãos do Presidente Freitas Henrique quando já encerrada a reunião do dia 12, e assim só naquela sessão do dia 16 o Presidente do STF dava dele notícia formal aos colegas. A seu ver, havia, nos termos do ofício, *uma intenção inconcebível de avassalamento do Tribunal ao Poder Executivo, e uma manifestação de quebra de harmonia que deve haver entre os Poderes Executivo e Judiciário, não sendo nenhum superior ao outro, e antes, igualmente independentes*. Havia, no papel em exame, *um perigo de invasão das atribuições constitucionais do Tribunal*, e isto não podia ficar *sem resposta ou protesto*.

Estava aberto o caminho para o debate, que logo se estabeleceu. Vários ministros já estavam com as suas moções escritas, em linguagem extremamente enérgica umas, mas outras procurando pôr “panos quentes” na situação, talvez para não irritar ainda mais o poderoso Marechal Floriano.

O Ministro Macedo Soares, o primeiro a falar, declarou que o Tribunal sentia *arderem-lhe as faces de vergonha e indignação*. Mas a sua moção, dada a dureza da linguagem, acabaria não sendo aprovada. O Supremo Tribunal Federal, dizia, “no exercício de suas atribuições constitucionais, é tão independente como o Presidente da República, trata convosco de igual para igual; não recebe instruções dos vossos secretários; não admite censura oficial de suas decisões, e devolve ao vosso

ministro o seu officio, confiando que lhe façais sentir a inconveniência do seu procedimento, e crendo, como crê, que não o autorizastes.”

O Ministro Aquino e Castro procurou, a seguir, explicar ao Governo as razões pelas quais o STF tinha julgado o *habeas corpus* da maneira já vista, e então produziu um extenso arrazoado para justificar o Acórdão malsinado, como se quisesse abrandar as iras de Floriano, ou convocá-lo à compreensão da verdade jurídica. Mas não logrou o apoio de seus pares. Também não foi aceita a moção do Ministro Andrade Pinto, protagonista involuntário de episódio parecido com o de 1893, ocorrido nos últimos meses do regime monárquico, segundo adiante veremos. Igual sorte teve a proposta do Barão de Sobral, Ministro Procurador-Geral da República, que praticamente defendia a conduta adotada por Floriano.

Por fim, prevaleceu a moção do Ministro José Higino Duarte Pereira, antigo deputado federal e professor de Direito no Recife. Lembrou que Juiz não discute fora dos autos e só indica pontos de direito quando profere sentenças e as fundamenta. O Governo, disse ele, “fala de cima para baixo, inflige-nos censuras, indica qual a jurisprudência que se deve seguir”, pelo que pensava “ser inconveniente opor ao arrazoado do Governo qualquer outro arrazoado do Tribunal”. Concluindo, apresentou o seguinte texto, que por ter empatado na votação, somente na sessão seguinte (19 de agosto de 1893) seria aprovado por sete contra seis votos: *“Não cabendo ao Poder Executivo fixar a competência dos tribunais, dar-lhes instruções, ou determinar a jurisprudência que devem seguir, a não ser pela forma regulamentar, e em virtude de execução de lei, o Supremo Tribunal Federal resolve não tomar conhecimento da matéria do officio que em 10 do corrente lhe foi dirigida pelo ajudante general do exército, em nome do vice-presidente da República, visto como o mesmo officio não é compatível com os princípios constitucionais que devem dominar as relações entre o poder executivo e o judiciário.”*

5. O precedente, inicialmente mencionado pelo Ministro Presidente Freitas Henrique e ocorrido ao tempo do Império, punha também às claras certa inclinação do ramo executivo do governo para fazer cara feia a decisões judiciais corretivas de atos arbitrários.

Foi o caso que o então Ministro da Justiça, Conselheiro Rosa e Silva, expedira o Aviso de 17 de dezembro de 1888, chamando a atenção “de todos os juizes e tribunais para as saltares e garantidoras disposições da Ord. liv. 3º, tit. 66, § 7º, e dos arts. 232 e 737 do Reg. nº 737, de 25 de novembro de 1850, *que cumpre sejam observadas, não só no interesse das partes e direitos em litígio, como também para uniformidade e progresso da jurisprudência.*” (grifo nosso)

Contra isso protestou o Conselheiro Andrade Pinto, membro do então Supremo Tribunal de Justiça e, depois, do Supremo Tribunal Federal, que em sessão de 19-12-1888 submeteu ao voto dos seus pares a seguinte moção: “O Supremo Tribunal de Justiça, por si e como órgão mais elevado do poder judicial, protesta solenemente contra o aviso-circular que foi antontem dirigido ao seu presidente pelo ministro da justiça, por ser atentatório da soberania e independência do mesmo poder, não reconhecendo superioridade no Executivo, de igual categoria política e com separada esfera de atribuições, para receberem deste outro poder os juizes e tribunais judiciários censuras e ordens sobre o modo por que devem eles exercer funções de sua exclusiva competência, e com a única inferioridade de hierarquia judicial.”

O Visconde de Sabará, Conselheiro Presidente do Supremo Tribunal de Justiça, oficiou ao Ministro da Justiça Francisco de Assis Rosa e Silva (25-1-1889), para lhe dizer que, “depois do mais refletido e escrupuloso exame”, se sentia no dever de pedir ao Ministro a reconsideração de seu Aviso, dada a sua inaplicabilidade no STJ, pois este, “no desempenho das atribuições que lhe confere a Constituição do Império, não está subordinado ao Poder Executivo, não tendo superior que legalmente possa reprovar ou censurar os atos praticados no exercício de sua privativa e suprema jurisdição.”

O Ministro da Justiça não esteve pelos autos e voltou à carga para, ainda uma vez, embora sutilmente, repreender o STJ, quando redarguiu que não tivera a intenção de censurá-lo nem a qualquer outro juiz ou tribunal, “tampouco a de intervir no exercício das respectivas jurisdições, *sem dúvida subordinado às determinações das leis, de que nenhuma autoridade está isenta, devendo antes a sua supremacia mais abrigá-la, como exemplo e modelo dos inferiores*”. (grifo nosso)

A isso replicou o Presidente do STJ, em ofício de 4-2-1889, dizendo que com tais palavras não podia o Governo fazer maior censura ao Supremo Tribunal de Justiça, porquanto era o mesmo que lhe afirmar *que durante 60 anos tem violado as leis em numerosas sentenças. E assim terminou a sua altiva resposta. “A competência para tais censuras e ordens é que não tem assento nas leis, das quais o Governo, assim como qualquer outra autoridade, não está isento. Devo, porém, de novo declarar a V. Ex.^a que o Supremo Tribunal de Justiça nunca deixou de basear suas decisões em expresse fundamento legal, de acordo com as leis de que faz menção o citado Aviso de 17 de dezembro de 1888, declarando muito terminantemente, quando nega revistas, que assim julga por não encontrar nulidades no processo, nem as sentenças injustiças provenientes da infração da lei pátria, e mencionando especificamente os vícios do processo e as violações de lei, que determinam a concessão de revistas, quando as concede. Esta fórmula, recomendada pelo senso comum, provada pela constante jurisprudência, é a que decorre das referidas leis, onde não se estatui quais os fundamentos das sentenças, sejam mais ou menos extensas, senão que sejam claras e explícitas.*

Peço a V. Ex^ª me releve nestas ponderações, a que sou obrigado, para manter a dignidade, a independência jurisdicional e as prerrogativas da suprema magistratura civil e criminal do Estado, sem quebra do muito respeito e consideração que devo ao Governo Imperial, a V. Ex^ª e a seu ilustre antecessor.” (Cfr. O Direito, *Revista Mensal de Doutrina, Legislação e Jurisprudência*, Ano XXI, 1893, Rio de Janeiro, vol. 62, págs. 70 usque 117)

JUDICIÁRIO VERSUS JUDICIÁRIO

6. O regime republicano modificou extraordinariamente a competência do Supremo Tribunal e, sobretudo a partir da Constituição de 1946, a sua jurisprudência ganhou novo sentido.

Podendo reformar decisões de qualquer Tribunal do País, sem que nenhum tenha competência para rever julgados seus; sendo o intérprete final de todas as leis nacionais; dizendo a última palavra sobre a constitucionalidade dos atos dos demais poderes; tendo ainda a atribuição de provocar, mediante julgamento definitivo, a suspensão, pelo Senado, da executoriedade total ou parcial de uma lei ou decreto declarados inconstitucionais (Constituição de 1946, art. 64; Constituição de 1967, segundo a Emenda nº 1/1969, art. 42, VII), contudo o próprio STF não se sentia obrigado a respeitar suas anteriores decisões ditadas em casos semelhantes ou análogos, de modo que sua jurisprudência variava indefinidamente, tanto quanto a dos tribunais hierarquicamente abaixo dele.

Fatos históricos mostram certa vocação do poder administrador para subestimar o valor de atos dos outros dois Poderes que contrariem seus propósitos, o que, no fundo, sempre desserviu ao prestígio do Legislativo e do Judiciário. Foi a época do “avassalamento” do Executivo, denunciado pelo menos nos dois episódios há pouco recenseados. É conhecido o resmungo de Floriano, quando lhe foram dizer que sairia decisão favorável do STF, em rumoroso processo de *habeas corpus* contra constrangimento ilegal decorrente de decreto seu: “Quero ver quem dará *habeas corpus* aos Ministros do Supremo Tribunal...”

De um modo geral, os nossos juízes sejam singulares ou integrantes de tribunais, tendem também a colocar em segundo plano antecedentes judiciais, ainda que oriundos do órgão que está no cimo do Poder Judiciário. (1)

1. Duma feita, em sessão plenária de certo Tribunal de Justiça, estava em julgamento mandado de segurança impetrado contra lei estadual criadora de novo Município, desmembrado de outro, matéria a cujo respeito o STF já tinha, em mais de um acórdão, definido sua competência privativa para conhecer de violações da autonomia municipal mediante ação do Procurador-Geral da República, ex vi do artigo 8.º, parágrafo único, da Constituição de 1946. Houve quem suscitasse a preliminar de incompetência do TJ para conhecer da espécie. Esta não cabia em mandado de segurança, mas deveria ser levada ao STF pelo Procurador-Geral da República, a quem unicamente competia argüir a inconstitucionalidade da lei ofensiva da autonomia do Município impetrante. Os acórdãos invocados pelo argüente da preliminar eram do STF pleno, que os havia votado por unanimidade. (Cfr. “Arquivo Judiciário”, vol. 99, pág. 333, e vol. 98, pág. 243.)

Não obstante o concurso de tais circunstâncias, houve um desembargador que, em resposta à citação dos arestos concordantes do mais alto Tribunal do País, declarou textual e peremptoriamente, à face de todos os seus colegas e do público de advogados e pessoas interessadas, que enchiam o recinto da sessão: “Eu não tenho nada com jurisprudência do Supremo Tribunal Federal.” E note-se: a matéria em debate dizia diretamente com a interpretação do texto constitucional que, em caráter final, no regime jurídico brasileiro, a partir de 1891, sempre coube ao STF.

Não é, pois, de espantar o “avassalamento” do Executivo, Poder invasor por excelência, no regime presidencialista, sempre aparelhado para extrapolar, para exceder os limites de sua competência, em prejuízo de competências reservadas a outros Poderes.

7. Digno de referência foi o caso ocorrido em 1957. Um Juiz da Fazenda Pública do então Distrito Federal, hoje Estado da Guanabara, concedeu liminar em mandado de segurança, a fim de ser restituído ao impetrante automóvel de que se dizia dono e que fora apreendido e entregue ao Inspetor da Alfândega, em virtude de *decisão do Supremo Tribunal Federal já transitada em julgado*.

Nesse caso, além de desconsiderar um acórdão imodificável, pela dupla razão de constituir *res judicata* e provir do Supremo Tribunal, o despacho concessivo da liminar opunha um *alegado* direito líquido e certo a outro direito *definitivamente julgado líquido e certo*. Por outra: um despacho que o Presidente do Tribunal do recurso, na forma da lei, poderia revogar, tornava inválida a verdade contida no aresto *irrecorível* (*res judicata pro veritate habetur*). Desrespeito maior não era possível a uma decisão de tão alta jerarquia.

Foi necessário o Procurador-Geral da República, tão logo teve ciência do anárquico procedimento do magistrado fazendário, pedir a interposição da autoridade corregedora do STF, através da Reclamação nº 315, para cancelar o insólito ato que punha em risco a posição hierárquica do Supremo Tribunal Federal no sistema constitucional vigente. Por acórdão unânime de 31 de maio de 1957 (Relator o Min. Ribeiro da Costa), a Reclamação foi julgada procedente. (Cfr. *Diário da Justiça* de 2-9-57, nº 201, págs. 10.985-10.988)

NATUREZA DA JURISPRUDÊNCIA DO STF

8. O STF julga, mediante recurso extraordinário, as causas decididas em única ou última instância, quando a decisão recorrida contraria dispositivo da Constituição ou nega vigência de tratado ou lei federal; declara a inconstitucionalidade de tratado ou lei federal; julga válida lei ou ato do governo local contestado em face da Constituição ou de lei federal; dá à lei federal interpretação diversa da que lhe tenha dado outro Tribunal ou o próprio Supremo Tribunal Federal (Constituição Federal, art. 119, III, alíneas *a*, *b*, *c* e *d*, conforme a redação dada pela Emenda Constitucional nº 1, de 17-10-69). Desde a Constituição de 1891 já tinha ele todas essas atribuições, exceto a da letra *d*.

Em tais hipóteses profere sempre o STF a última palavra, a palavra que encerra todas as controvérsias sobre o ponto julgado e que, pois, se presume conter a *verdade jurídica* procurada, até, pelo menos, que ele mesmo modifique as posições doutrinárias assumidas. Os arestos aí prolatados pelo STF adquirem, em razão da suma autoridade que ele exerce no sistema jurídico vigente, caráter *normativo*.

Visto ser uma atribuição exclusiva sua proclamar, em último grau, a legitimidade ou ilegitimidade constitucional dos atos dos demais Poderes, negando, em consequência, validade aos que ofenderem a Constituição. Assentado que esta lhe confere autoridade para, em sentença definitiva de declaração de inconstitucionalidade de lei ou decreto, levar o Senado a suspender a execução parcial ou total da lei ou decreto assim fulminados. E mais ainda: cabendo-lhe a competência originária de declarar a inconstitucionalidade da lei *em tese*, da lei *em abstrato*, e não mais somente dentro de um litígio, no caso individual concreto, como passou a ser de 26 de novembro de 1965 para cá (Emenda Constitucional nº 16) — a conclusão que parece necessária e lógica é que a jurisprudência do STF se impõe nas matérias de suas atribuições privativas, não podendo ficar a critério do aplicador do direito, situado em plano inferior, a liberdade de acolhê-la ou não.

OBRIGATORIEDADE DA JURISPRUDÊNCIA DO STF

9. Antes de o STF atingir o máximo de atribuições que haveria de alcançar no sistema constitucional brasileiro a partir da Emenda nº 16/65, que o autorizou a declarar a inconstitucionalidade de lei ou ato normativo, estadual ou federal, acolhendo a respectiva representação do Procurador-Geral da República, e assim exercendo uma atribuição desconhecida até no tribunal pioneiro do controle de constitucionalidade das leis, já havia quem afirmasse: “O Supremo Tribunal Federal, por sua posição no quadro constitucional, é um Poder”. Por isto mesmo entendia o autor de tão avançado pensamento político terem caráter *normativo* certas decisões do STF. (Ver o voto do Ministro Ribeiro da Costa, na citada Reclamação nº 315/57.)

Assim também é antiga convicção nossa. Oficiando em 5 de maio de 1953, num processo de mandado de segurança destinado a anular os efeitos de lei considerada violadora da autonomia municipal, impugnamos a competência do Tribunal estadual e o meio de agir adotado, sob o fundamento de residir no STF a competência privativa para casos daquela natureza que tinham de ser encaminhados através de ação do Procurador-Geral da República. Ademais, invocávamos acórdãos do STF Pleno, dos quais dizíamos: *São decisões que não podem deixar de servir de NORMA*. (V. Rubem Nogueira, “Pareceres do Procurador-Geral da Justiça”, Bahia, 1954, pág. 127.)

O caráter *normativo* dos julgados do STF foi explicitamente consignado no acórdão de 31-5-57, relativo à Reclamação nº 315. Ao concluir o seu voto vencedor, disse o Ministro Ribeiro da Costa: “Julgo procedente a Reclamação, cassando, por consequência, o despacho liminar, de que se trata, e dando à decisão ora proferida por este Tribunal caráter *normativo* torna-a aplicável a qualquer procedimento judicial, seja de juízes ou tribunais inferiores, tendentes a impedir, obstar ou embaraçar de qualquer modo, direta ou indiretamente, a execução de decisões definitivas do Supremo Tribunal Federal, sobre litígios instaurados para

importação ou entrega de mercadorias sujeitas à licença prévia e à legislação especial sobre a matéria.”

10. Hoje, em face da autoridade nova que lhe é concedida pela Constituição (art. 120, parágrafo único), o caráter *normativo* da jurisprudência do STF desponta como um corolário natural de premissas constitucionais conhecidas.

Com efeito, entre outras coisas antes reguladas por leis, o STF estabelece agora, no seu Regimento Interno, não só a *competência do Plenário*, mas ainda o *processo e o julgamento dos feitos de sua competência originária ou de recurso*.

Considerando esse acréscimo de atribuições, e mais, o regime de SÚMULA, inaugurado a partir de agosto de 1963, temos que a jurisprudência emanada do STF é de sua própria natureza *obrigatória* para todos os juízes e tribunais da Federação. A destes últimos é que guarda a sua tradicional força meramente “persuasiva”.

O Regimento Interno do STF (DJ de 4-9-1970, nº 167), além de estabelecer a competência do Plenário e das Turmas, bem como o processo e o julgamento dos feitos de sua competência originária e recursal, com o que desempenha prerrogativas outrora desempenhadas por lei do Congresso Nacional, contém dispositivo de excepcional alcance, como o que autoriza o Relator a *arquivar ou negar seguimento a pedido ou recurso, quando contrariar a jurisprudência predominante do Tribunal* (Art. 22, § 1º).

Definindo casos de descabimento de recurso extraordinário (art. 308), no exercício de novas atribuições constitucionalmente outorgadas, o STF resolveu, também, no Regimento Interno, não caberem embargos, *se a jurisprudência do Plenário estiver firmada no sentido da decisão embargada*, a saber, se o recurso contrariar a jurisprudência compendiada na SÚMULA, conforme o disposto no artigo 98, a que o artigo 309, § 3º, faz remissão.

A jurisprudência compendiada na SÚMULA, embora possa alterar-se ou mesmo cancelar-se, por deliberação da maioria absoluta do Plenário, mediante proposta de qualquer Ministro, além de ter o efeito já indicado (poder causar o arquivamento ou o não seguimento de pedido ou recurso, segundo despacho do Relator), é de observância *compulsória* nos casos de declaração de constitucionalidade ou inconstitucionalidade de lei ou ato, uma vez firmada tal declaração pelo voto da maioria absoluta dos Ministros, conforme exige o art. 116 da Constituição. Ademais, enquanto não revista, a jurisprudência compendiada na SÚMULA é *obrigatória* nos julgamentos, quer do Plenário, quer das Turmas do STF.

Ora, se assim é, como entender que não obrigue também às outras justiças do País, dispostas hierarquicamente abaixo do STF?

Cabendo ao STF a missão de unificar a interpretação do direito federal e dar a palavra final e conclusiva sobre o que seja ou não seja constitucional (aqui também se pode hoje dizer aquilo do regime judiciário norte-americano: *a Constituição é o que a Suprema Corte diz que é*), associado isto ao fato de serem as suas decisões irreformáveis por outro Tribunal qualquer, torna-se contraditório ou ao menos incompreensível que juízes situados abaixo, na pirâmide do Poder Judiciário, possam julgar à revelia da jurisprudência predominante e firme do STF, ou ainda, como não raro acontece, contrariando o direito firmado na SÚMULA.

Mesmo antes de vigorar o parágrafo único do art. 120 da Constituição Federal e de ter-se inaugurado o regime da jurisprudência compendiada do STF, tínhamos como implícita a obrigatoriedade dos julgados uniformes do STF, sobretudo *em matéria constitucional*, como uma decorrência imediata e forçosa de sua competência de, em instância única ou última, controlar a compatibilidade das leis ou atos do Poder Público com a Constituição e declarar a inconstitucionalidade da lei *em abstrato*.

Em tais hipóteses, parece irrecusável a natureza *normativa* da jurisprudência do STF. Desconsiderá-la equivale a afrontar a autoridade jurisdicional soberana do STF, e isto não se insere na competência de nenhum juiz ou tribunal no regime jurídico brasileiro.

Decidir ou despachar, pelo Brasil a fora, em desarmonia com o conteúdo da *jurisprudência assentada* do STF em matéria constitucional, ou com a compendiada na SÚMULA é uma contradição em termos que não enfraquece menos o prestígio do Poder Judiciário do que os "avassalamentos" intermitentes do Executivo. Este, de sua própria índole, no presidencialismo, não se contenta com os limites constitucionais e legais de sua autoridade e historicamente os tem ultrapassado.

O Executivo presidencialista dificilmente aceita soluções dadas pelos outros Poderes que se não ajustem a suas conveniências ou a seus modelos jurídicos.

Deodoro dissolveu, sem autoridade constitucional para tanto, um Congresso que já lhe não era dócil (2). Floriano achou que o STF devia fundamentar "melhor" seus acórdãos e mais atentamente "observar" as leis, quando tais acórdãos deixaram de apoiar seus propósitos políticos.

2. "Mas, quando se tratou de subscrever o decreto de 23 de outubro, onde o projeto constitucional do Governo Provisório teve a sua edição definitiva, me incumbiram a mim de colher as assinaturas, reunidas as quais, o submeti ao Marechal.

Este então, folheando o largo autógrafo, me perguntou:

— Onde está o direito de dissolução?

— Marechal — respondi-lhe —, V. Exa., neste ponto, já se deu por convencido. Para que tornar a ele, se já viu que não pode ser?

— Bem — replicou ele —, cedo. Mas o senhor ainda há de sair do Congresso, por mim dissolvido, como os Andradas da Constituinte.

E assinou, enquanto eu lhe exprimia a minha confiança de que o seu critério e o seu civismo o não deixariam cometer esse atentado." (Rui Barbosa — Entrevista a "O Imparcial" em 25-2-1914, in "Obras Completas", vol. XL, 1913, Tomo V, Discursos Parlamentares e Jornalismo, MEC, Rio, 1966, pág. 225/6).

Mas não atenta menos contra o Judiciário ele mesmo, quando juízes e tribunais desobedecem às *normas* contidas na *jurisprudência predominante* e firme do Supremo Tribunal Federal. Toda a vez que assim procedem arriscam o Poder Judiciário a perder a confiança pública, que lhe fez mais falta, talvez, do que o prestígio jurídico de suas decisões.

Essa atitude deplorável da magistratura para com a doutrina jurídica soberanamente firmada nos arestos uniformes do STF é muito mais corrosiva da importância e força do Poder Judiciário do que as irrupções mais ou menos desconhecidas do Executivo pela área reservada às atividades do Poder monopolizador da jurisdição. (3)

EMENDA LEGAL NECESSÁRIA

11. Alguma coisa deve ser feita para coibir-se tão grave desvio, em momento assinalável de nossa evolução jurídica, quando ao STF é dada a altíssima atribuição de declarar *a lei em tese* imprestável pela sua incompatibilidade com a Constituição. A um Tribunal que pode tanto, não é possível desconhecer a *normatividade* de suas decisões concordantes, quer em matéria constitucional, quer em assuntos de direito federal, a unificação de cuja exegese lhe toca, e a mais ninguém.

Não há, talvez, no particular de soberania jurisdicional, diferença marcante, hoje, entre o STF e a Suprema Corte dos EE.UU. O direito constitucional americano é construído pela Suprema Corte. Ela é que, segundo o consenso dos doutores, diz *o que é* a Constituição americana. Como, no princípio, explicava Rui Barbosa, o direito constitucional americano é, principalmente, obra *dos arestos judiciais*. Estes — dizia ele — exercem, de um lado, uma influência depuradora, de ordem substancialmente legislativa, sobre os atos da legislatura, escoimando-os das leis inconstitucionais, e, de outro, operam uma evolução constituinte, sobretecendo uma Constituição viva à Constituição escrita. (Rui Barbosa — *O Direito do Amazonas ao Acre Setentrional* — vol. I — pág. 21, Rio, 1910, Tipografia do Jornal do Comércio de Rodrigues & Cia.) *A Suprema Corte é uma constituinte permanente* (W. Wilson). Como o nosso STF, ela é o intérprete definitivo dos preceitos consignados na Constituição nacional. *Se, pois, este alto tribunal pronuncia uma sentença interpretando o sentido jurídico de qualquer artigo constitucional, sua decisão na matéria é obrigatória para todos os juízes e tribunais nos Estados Unidos, locais e federais* (OSCAR RABASA — *El Derecho angloamericano* — Estudio Expositivo y Comparado del "Common Law", México, 1944, pág. 578, Ed. Fondo de Cultura Económica).

Lá, a Suprema Corte é o intérprete final das leis aprovadas pelo Congresso (Cfr. Charles Evans Hughes, *La Suprema Corte de Estados Unidos* — versão esp. de Roberto Molina Pasquel y Vicente Herrero, México, 1946, pág. 207, Ed. Fondo de Cultura). Aqui, atualmente, pelo mesmo modo. E mais: o STF tem atribuições não exercidas pela Suprema Corte,

3. "Uma das situações chocantes em nosso direito é o desrespeito que a jurisprudência predominante em nosso Supremo Tribunal Federal sofre, não só dos Tribunais locais, como dos juízes em instâncias inferiores, acrescentando-se que os funcionários administrativos pouco se incomodam com o que aquela jurisprudência afirma, por meio de suas súmulas." (João de Oliveira Filho, in *Revista JURÍDICA*, do IAA, n.º 116, 1972, pág. 135.)

tais como de, por decisão definitiva, provocar a suspensão da executividade de uma lei pelo Senado e fazer a verificação da constitucionalidade da lei *em abstracto*, precedendo representação do Procurador-Geral da República. O nosso direito constitucional, portanto, em boa parte, é também obra pretoriana do Supremo Tribunal Federal.

12. A maneira de encarar o valor da jurisprudência, objeto deste trabalho, não entra em choque com o gênio do nosso sistema de direito escrito. Neste, como sabido, a atividade jurisdicional vincula-se ao disposto na norma legal substantiva elaborada pelo Congresso, não podendo a sentença fazê-la substituir por outra dentre as fontes subsidiárias do direito. Lembrando o dito de WACH, diz a propósito, LOPES DA COSTA, que o juiz não é o bocal da lei, mas sim *a boca da lei*. Entre nós, sua liberdade maior ou menor de, interpretando-a, aplicá-la ao caso trazido à sua apreciação, mantém-no dependente do prescrito na lei. Não ousaríamos pôr em dúvida esse dogma jurídico. Contudo, ele não destrói, antes confirma, o argumento segundo o qual a *jurisprudência assente* do STF, em matéria constitucional, bem como de interpretação do direito federal, tem um caráter *normativo* decorrente, como vimos, da própria missão jurisdicional soberana do órgão cúpula do Poder Judiciário.

O que parece necessário fazer, do ponto de vista formal, é afeiçoar o direito positivo a essa realidade, que exprime uma extraordinária conquista de nossa civilização jurídica. Portugal já o fez. Embora não possuindo, em sua organização judiciária, um Tribunal com as atribuições do nosso STF relativas ao controle de constitucionalidade das leis (Cfr. MARCELO CAETANO, "A Constituição de 1933 — Estudo de Direito Político", Coimbra, 1957, 2ª edição, pág. 160), consignou no seu novo Código Civil (Decreto-Lei nº 47.344, de 25-11-1966), no art. 2º da Parte Geral reguladora das *fontes do direito*, que: *Nos casos declarados na lei, podem os tribunais fixar, por meio de assentos, doutrina com força obrigatória geral.*

Temos também de partir para uma lei disciplinadora da aplicação de todas as leis, seja ela uma *lei geral de aplicação das normas jurídicas*, como quer o Prof. HAROLDO VALLADÃO designar a antiga "Lei de Introdução ao Código Civil", ou que outro nome tenha, mas que inclua a *jurisprudência assentada* do STF *em matéria constitucional* e a sua jurisprudência firme e predominante, *compendiada na SÚMULA*, entre as *fontes formais* do direito brasileiro, ao lado do costume, da analogia e dos princípios gerais do direito. Essa mesma norma legal deverá declarar *obrigatória* a jurisprudência assim emanada do STF. O anteprojeto elaborado pelo Prof. Haroldo Valladão e entregue ao Ministério da Justiça em 1964 já continha salutar dispositivo (art. 7º) que, sob nova redação inspirada na realidade atual, solucionará o problema jurídico em exame.

O legislador porá com isso, no devido lugar, as decisões do chamado *Pretório Excelso*, além de, provavelmente, livrá-lo de intromissões de outros Poderes infensos à sua supremacia na mecânica das instituições governamentais, tornando-o mais apto ao desempenho de suas funções construtivas.

A DEFENSORIA PÚBLICA NO BRASIL

Professora ARMIDA BERGAMINI MIOTTO
Professora de Direito Penal e de Direito Penitenciário
Assessora do Gabinete do Ministro da Justiça

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	III — Comentários
APANHADO GERAL	ESTADO DE SÃO PAULO
I — Evolução Legislativa	I — Resumo
II — Panorama Atual	II — Definições Normativas e Apoio Legal
III — Comentários	III — Comentários
DISTRITO FEDERAL	JUSTIÇA MILITAR FEDERAL
I — Resumo	I — Resumo
II — Definições Normativas e Apoio Legal	II — Definições Normativas e Apoio Legal
III — Comentários	III — Comentários
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	JUSTIÇA DO TRABALHO
I — Resumo	I — Resumo
II — Definições Normativas e Apoio Legal	II — Definições Normativas e Apoio Legal
III — Comentários	III — Comentários
ESTADO DO RIO DE JANEIRO	JUSTIÇA FEDERAL
I — Resumo	— Notícia
II — Definições Normativas e Apoio Legal	

INTRODUÇÃO

Este trabalho sobre a Defensoria Pública no Brasil não pretende ser um estudo completo da matéria, mas tão-somente focalizar aqueles aspectos que mais se relacionam com a autonomia ou não dessa instituição e dos seus Agentes e os reflexos que daí derivam para o exercício da defesa (sua plenitude ou não).

São seis os principais sistemas de Defensoria Pública (que também é denominada Assistência Judiciária e Advocacia de Ofício) vigentes: três estaduais, o do Distrito Federal, o da Justiça Militar e o da Justiça do Trabalho. Está

em estudo um sistema para a Justiça (Comum) Federal, junto à qual ainda não há semelhante Serviço ou Órgão.

Os sistemas existentes nas demais Unidades Federativas correspondem a algum dos sistemas adiante apresentados, talvez com algumas modificações, pedidas pelas peculiaridades locais, sem entretanto modificar a imagem do sistema.

O presente estudo, fi-lo com o material de que pude valer-me — e aqui agradeço aos prezados Colegas por cujo intermédio me foi possível obter textos legislativos estaduais.

Todavia, faltaram-me textos de doutrina, de história e de hermenêutica, que ainda são muito escassos.

Não deixa de ser, porém, compreensível semelhante escassez. Com efeito, a Assistência Judiciária, como benefício concedido pelo Juiz, ao pobre que necessita defender-se em Juízo, vem de longe (já no Direito Romano se encontra referência a semelhante benefício), tendo, no correr dos séculos, assumido feições diversas nos diversos países; a institucionalização, no entanto, do seu funcionamento como um serviço público organizado, permanente, ou órgão público permanente, destinado à prestação de serviço de Assistência Judiciária, é relativamente recente — no Brasil, a partir da Lei (federal) nº 1.060, de 5-2-50, embora em um ou outro Estado, já desde anos antes dessa data, houvesse Assistência Judiciária com análogas características, integrada em um Órgão estatal.

A escassez das fontes escritas foi em parte suprida por informações que recebi e comentários que me foram feitos de viva voz.

Desejo e espero que, não obstante, este trabalho possa ser útil.

APANHADO GERAL

I — EVOLUÇÃO LEGISLATIVA

- 1 — Período anterior aos Códigos de Processo (Civil, Dec.-Lei nº 1.608, de 8-9-39; Penal, Dec.-Lei nº 3.689, de 3-10-41), — Federais:
 - 1.1 — Em Estados diversos, os Códigos de Processo respectivos, bem como as Leis de Organização Judiciária, já desde os últimos anos do sec. XIX, previam e disciplinavam, ainda que rudimentarmente, a matéria de Assistência Judiciária e seu Agente, o “Assistente Judiciário” ou “Defensor do litigante pobre” ou “Advogado incumbido da defesa do assistido”.
 - 1.1.1 — Entretanto, essa Assistência Judiciária, assim prevista e disciplinada, era de moldes de longa data tradicionais do Direito dos povos de civilização européia. Isto é: àquele que não dispusesse de condições econômicas para defender direito ou interesse seu, em Juízo, era concedido, conforme os termos legais, o benefício da Assistência Judiciária, consistente na isenção de pagamento de custas e outras despesas do processo, e gratuidade dos serviços advocatícios, prestados por advogado especificamente designado (ou nomeado) pelo Juiz; vencida a parte contrária, a ela incumbia pagar aquelas custas e despesas e, também, os honorários do advogado; vencido o assistido, este deveria pagar as custas e despesas e os honorários se, antes de prescrever a dívida por decurso de tempo, viesse a ter condições econômicas para efetuar semelhante pagamento.

- 1.2 — A *Constituição Federal de 1934* previu, na competência privativa da União, a de legislar sobre “normas fundamentais da assistência judiciária” — art. 5º, XIX, c; no Capítulo “Dos Direitos e Garantias Individuais”, estabelecia: “A União e os Estados concederão aos necessitados assistência judiciária, criando, para esse efeito, órgãos especiais, e assegurando a isenção de emolumentos, custas, taxas e selos” — art. 113, item 32.
- 1.3 — A *Constituição Federal de 1937* não contemplou, no seu texto, a Assistência Judiciária ou equivalente; todavia, com esforço de interpretação pode-se nele, no Capítulo “Dos Direitos e Garantias Individuais”, encontrar implícito ou indireto apoio para dita Assistência Judiciária, quando é garantido, “aos brasileiros e estrangeiros residentes no País, o direito de representação ou petição perante as autoridades, em defesa de direitos ou de interesse geral” — art. 122, item 7; quando assegura (em matéria penal) “as necessárias garantias de defesa” — art. 122, item 11, parte final; quando dispõe que “A especificação das garantias e direitos acima numerados não exclui outras garantias e direitos resultantes da forma de governo e dos princípios consignados na Constituição. O uso desses direitos e garantias terá por limite o bem público, as necessidades de defesa etc.” — art. 123.
- 2 — *Período a partir dos Códigos de Processo — Civil e Penal — Federais:*
- 2.1 — O *Código de Processo Civil de 1939* tratou “Do Benefício da Justiça Gratuita” — arts. 68 a 79;
- 2.1.1 — essa “justiça gratuita” é a “Assistência Judiciária” nos moldes tradicionais.
- 2.2 — O *Código de Processo Penal de 1941* prevê a nomeação de advogado, pelo Juiz, “a requerimento da parte que comprovar a sua pobreza” — art. 32.
- 2.3 — A *Constituição Federal de 1946* não contemplou, no seu texto, a Assistência Judiciária ou equivalente; todavia, também nesse caso, com esforço de interpretação pode-se nele, no Capítulo “Dos Direitos e Garantias Individuais”, encontrar implícito ou indireto apoio para dita Assistência Judiciária, nos seguintes dispositivos: “A lei não poderá excluir da apreciação do Poder Judiciário qualquer lesão de direito individual” — art. 141, § 4º; “É assegurada aos acusados plena defesa, com todos os meios e recursos essenciais a ela, desde a nota de culpa etc.” — art. 141, § 25; “A especificação dos direitos e garantias expressas nesta Constituição não exclui outros direitos e garantias decorrentes do regime e dos princípios que ela adota” — art. 144.
- 2.4 — A *Lei nº 1.060, de 5-2-50*, “estabelece normas para a concessão de Assistência Judiciária aos necessitados”:
- 2.4.1 — “Gozarão dos benefícios desta Lei os nacionais ou estrangeiros residentes no país, que necessitarem recorrer à Justiça penal, civil, militar ou do trabalho” — art. 2º;
- 2.4.1.1 — “Considera-se necessitado, para os fins legais, todo aquele cuja situação econômica não lhe permita pagar as custas do processo e os honorários de advogado, sem prejuízo do sustento próprio ou da família” — art. 2º, parágrafo único.

- 2.4.2 — É previsto “o serviço de assistência judiciária organizado e mantido pelo Estado”, que indicará advogado para patrocinar a causa — art. 5º, § 1º;
- 2.4.2.1 — somente se, “no Estado, não houver serviço de assistência judiciária por ele mantido”, é que dito advogado será indicado pela Ordem dos Advogados (Seções Estaduais ou Subseções Municipais) — art. 5º, § 2º;
- 2.4.2.2 — nos Municípios onde não haja Subseção da Ordem dos Advogados, o Juiz é que nomeará dito advogado — art. 5º, § 3º;
- 2.4.2.3 — o necessitado tem direito de indicar o advogado que deseja — art. 5º, § 4º.
- 2.4.3 — “Os benefícios da assistência judiciária compreendem todos os atos do processo até decisão final do litígio, em todas as instâncias” — art. 9º.
- 2.4.4 — Os honorários do advogado (arbitrados pelo Juiz) assim como os dos peritos, as custas do processo, taxas e selos judiciários serão pagos pelo vencido, se beneficiado com a assistência for o vencedor — art. 11, *caput* e § 1º;
- 2.4.4.1 — se o beneficiado deixar de ser “necessitado” (nos termos legais), dentro de cinco anos, a contar da sentença final, deverá pagar as custas do processo (se não, ocorre a prescrição) — art. 12.
- 2.5 — A *Constituição Federal de 1967*, no Capítulo “Dos Direitos e Garantias Individuais”, continha dispositivos correspondentes aos das Constituições de 1937 e 1946, recém-registrados, nos incisos 1.3 e 2.3, e, além disso, estabelecia expressamente que “Será concedida assistência judiciária aos necessitados, na forma da lei” — art. 150, § 32.
- 2.6 — A *Constituição (Emenda Constitucional) de 1969*, mantém, no mesmo Capítulo “Dos Direitos e Garantias Individuais”, as mesmas disposições que a de 1967, com mudança apenas no número do artigo, que é 153, permanecendo, quanto à previsão expressa da assistência judiciária, o mesmo nº do parágrafo, que é 32.
- 2.7 — O *Código de Processo Civil de 1973* (promulgado no dia 11 de janeiro) não se ocupa da Assistência Judiciária, sem contudo desconhecê-la, mas aludindo a ela: “Salvo as disposições concernentes à justiça gratuita, cabe as partes prover às despesas etc.” — art. 20.
- 2.8 — O *Projeto de Código de Processo Penal* (que está sendo objeto de estudo e revisão) tampouco se ocupa da Assistência Judiciária, a ela aludindo, porém, implicitamente:
- 2.8.1 — “Ao réu pobre, que o requerer, será nomeado patrono dativo” — art. 20;
- 2.8.2 — “O réu será representado em juízo por advogado legalmente habilitado, observado o seguinte: (...); II — se o acusado não o tiver, ser-lhe-á nomeado defensor pelo juiz, ressalvado o direito de, a todo tempo, indicar outro de sua confiança; III — o acusado, que não for pobre, será obrigado a pagar os honorários do defensor dativo, arbitrados pelo juiz; etc.” — art. 100, II e III.

II — PANORAMA ATUAL

- 1 — *A partir da Lei nº 1.060, de 5-2-50, e à luz dos termos dela, as Unidades Federativas passaram a criar ou, se já o tinham, reformular o serviço de Assistência Judiciária.*
- 2 — *Em cada Unidade Federativa, a Assistência Judiciária recebeu a organização considerada a mais consentânea com as realidades e peculiaridades locais;*
 - 2.1 — *a sua colocação, dentro do Ministério Público ou de outro Órgão, também obedeceu a esse critério;*
 - 2.2 — *a terminologia usada, a começar pela denominação do Serviço ou Órgão — em sentido lato (Assistência Judiciária, Defensoria Pública, Advocacia de Ofício...) e dos seus Agentes ou Órgãos — em sentido estrito (Assistente Judiciário, Defensor Público, Advogado de Ofício...), também varia de uma Unidade para outra.*
 - 2.3 — *Mutatis mutandis, é também o que tem ocorrido quanto à Justiça Militar e à Justiça do Trabalho, sendo que as peculiaridades, nesses dois casos, não são "locais", mas concernentes à natureza de cada uma dessas duas Justças Especiais.*
- 3 — *Da evolução da organização inicial, assim como da situação dentro do Ministério Público ou de outro Órgão, e da terminologia adotada, resultaram modalidades diversas que, abstraindo certas diferenças de pormenores ou, talvez, acidentais, mas levando em conta tão-somente as linhas mestras, podem ser agrupadas em seis sistemas em vigor, estando em estudo o sistema para a Justiça (Comum) Federal.*
 - 3.1 — *Desses seis sistemas, três são originários de Estados, um do antigo Distrito Federal (adotado integralmente pelo novo Distrito Federal e algum Estado), um é (originário) da Justiça Militar, sendo que o último é o da Justiça do Trabalho.*
 - 4 — *Conforme se vê adiante, da análise, sucinta embora, de cada um dos sistemas, o que caracteriza cada um deles e os diferencia entre si é a sua maior ou menor autonomia em relação ao Ministério Público ou outro Órgão, com carreira própria ou não; a terminologia varia de sistema para sistema, o que não tem ainda constituído óbice para a boa e clara compreensão. Assim, tomando como sistemas tipos, os adiante analisados:*
 - 4.1 — *integração no Ministério Público, constituindo o escalão inicial da respectiva carreira, sob a Chefia única do Procurador-Geral da Justiça: Distrito Federal;*
 - 4.2 — *posição paralela à do Ministério Público, com carreira própria, autônoma, no mesmo Quadro da carreira do Ministério Público, com concurso inicial próprio, a "Assistência Judiciária tem a sua própria Chefia" — Corregedoria — exercida pelo "Corregedor", que, do mesmo modo que o Corregedor do Ministério Público, é subordinado ao Procurador-Geral da Justiça, igualmente, assim, Chefe do Ministério Público e da Assistência Judiciária: Estado do Rio de Janeiro;*
 - 4.3 — *integração em outro Órgão, a Procuradoria-Geral do Estado; carreira única, concurso inicial único (de Procurador), podendo a função ser sucessivamente exercida na "Procuradoria de Assistência Judiciária", ou em qualquer das outras, tudo dependendo da lotação; a mesma tríplice Chefia,*

com as demais Procuradorias, *hierarquicamente organizada* — *Corregedoria, Conselho, Procurador-Geral do Estado: São Paulo;*

- 4.4 — *integração em outro Órgão, a Consultoria-Geral do Estado; carreira própria, no mesmo Quadro da carreira de Consultor, com concurso inicial próprio, a função é exercida na “Unidade de Assistência Judiciária”, podendo, nos termos legais, ser exercidas também incumbências próprias da “Unidade de Defesa Judicial” (do Estado); tem Chefia própria, exercida pelo “Coordenador”, que, com os “Coordenadores de todas as demais “Unidades”, constitui a “Coordenação-Geral”, presidida pelo Consultor-Geral do Estado, que é o Chefe da Consultoria-Geral do Estado: Rio Grande do Sul;*
- 4.5 — *fora de qualquer Órgão semelhante ou análogo a algum dos anteriores, com carreira própria, autônoma, concurso inicial próprio, mas com integração na Organização Judiciária: Justiça Militar;*
- 4.6 — *situação “sui generis”, com vinculação a Sindicato profissional, ausência de carreira, Advogados contratados e remunerados pelo Sindicato; eventualmente, nos termos legais, a Assistência Judiciária pode ser prestada por Promotores Públicos (ou Promotores de Justiça) ou por Defensores Públicos: Justiça do Trabalho;*
- 4.7 — *independência de qualquer outro Órgão ou Serviço, mas constituindo Órgão individualizado, com sua própria estrutura, sua própria Lei Orgânica, com seu próprio Chefe, o “Defensor-Público-Geral” (ou denominação equivalente), subordinado tão-só e diretamente ao Ministro da Justiça, do mesmo modo e nas mesmas condições que o é o Chefe do Ministério Público: sistema em estudo para possível adoção junto à Justiça (Comum) Federal.*

III — COMENTÁRIOS

1 — Antes da Constituição Federal de 1934, a Assistência Judiciária era praticada nos moldes clássicos, isto é, isenção das custas e demais despesas do processo, e designação de Advogado para fazer gratuitamente a defesa do pobre que tivesse de estar em Juízo. Apresentava-se como um benefício, cuja concessão era regulada por algumas normas, suficientes para, apenas, ser concedido dito benefício, isto é, formalizar a concessão; não havia preocupação quanto à sistematização dele em serviço ou órgão, com um corpo permanente de Agentes.

A Constituição de 1934, dispondo, como dispôs, que os Estados concedessem assistência judiciária aos necessitados, “criando, para esse efeito, órgãos especiais”, foi o nascedouro dos atuais Serviços ou Órgãos (em sentido lato) da Assistência Judiciária, estejam eles inseridos no Ministério Público ou, fora dele, inseridos em outro Órgão estatal ou vinculados a outro Órgão ou, como se cogita na esfera federal, venham eles a constituir um Órgão independente de qualquer outro Órgão semelhante ou análogo a qualquer desses, mas subordinado tão-somente e diretamente ao Ministro da Justiça.

Lamentavelmente, as Constituições de 1937 e 1946 não estimularam o desenvolvimento dos Serviços organizados ou Órgãos de Assistência Judiciária.

Com o advento, porém, da Lei nº 1.060, de 1950, teve novo impulso a organização de tais serviços. A partir das primeiras experiências de estruturação e configuração, conforme as peculiaridades locais (estaduais) ou de acordo

com a especialidade da Justiça junto à qual deveriam funcionar, foram se formando, como se formaram, os diversos sistemas, cada um dos quais tem os seus assemelhados ou derivados.

Esses sistemas vêm tendo modificações na sua estrutura e na sua configuração, sem perder a sua mesma identidade, mas conforme vem sendo sugerido ou imposto pela sua própria evolução.

Nota-se que, enquanto a evolução de uns sistemas parece mais lenta e mais restrita, a de outros se apresenta mais rápida, e até veloz, assim como mais ampla e mais profunda. Entretanto, todos os sistemas ou variações de sistemas, seja qual for a sua estrutura e configuração, seja qual for a velocidade e extensão da sua evolução, têm sempre em comum as normas gerais da Lei nº 1.060; com efeito, as normas que regem cada sistema são supletivas ou complementares dessas normas gerais, e assim devem ser, não podendo, pois, ignorá-las ou delas discrepar.

2 — Sem cuidar da natureza jurídica da Assistência Judiciária ou Defensoria Pública ou Advocacia de Ofício ou que outra denominação se lhe dê, as normas gerais a ela relativas, regulando-a, ainda que rudimentarmente, foram sendo inseridas na legislação processual, particularmente na processual civil, como se ali fosse a sua sede apropriada. Assim ocorreu nas leis e Códigos de Processo estaduais, quando para semelhante legislação os Estados tinham competência. Assim igualmente ocorreu quando passou a ser da competência privativa da União legislar sobre Direito Processual — não apenas concernente à Justiça Federal, como rezava o art. 34, item 22, da Constituição de 1891, mas sem qualquer restrição, como estabeleceu o art. 5º, XIX, *a*, da Constituição de 1934.

Por isso, o Código de Processo Civil de 1939 e o de Processo Penal de 1941, ambos com vigência sobre todo o território nacional, se ocuparam da Assistência Judiciária, dedicando o Código de Processo Civil todo um capítulo, isto é, o Cap. II, do Tit. VII, arts. 68 a 79, ao “benefício da justiça gratuita”, enquanto que o de Processo Penal a ela se referiu superficialmente.

Não tardaram as discussões: “assistência judiciária” e “benefício da justiça gratuita” são ou não são a mesma coisa?

Quer, porém, aqueles que, com Pontes de Miranda, entendem que não são a mesma coisa, porque o sentido de “assistência judiciária” é mais amplo do que o de “benefício de justiça gratuita”, quer aqueles que, com José Frederico Marques, entendem que, no Brasil, ambas as expressões se equivalem, concordam — uns e outros — que a natureza da assistência judiciária não é jurídico-processual, mas jurídico-administrativa.

Razão, pois, existe, no fato de no novo Código de Processo Civil, assim como no Projeto de Código de Processo Penal, sem estar esquecida, não estar ela, porém, desenvolvidamente contemplada.

Além disso, há outra consideração a fazer. Isto é: supondo que a natureza da assistência judiciária seja jurídico processual, em qual dos Códigos haveriam de estar as normas gerais que a definissem e regulassem — no de Processo Civil? no de Processo Penal (comum)? no de Processo Penal Militar? na legislação concernente ao Processo na Justiça do Trabalho? Ou a matéria deveria estar repetida em todos eles?

Intencionalmente ou não, a Lei nº 1.060 afasta o problema, de vez que, não se prendendo a nenhum Código, a nenhuma lei processual, oferece normas gerais que definem e regulam a assistência judiciária, que a institucionalizam, em termos tais que servem a presidir a organização da Assistência Judiciária, Defensoria Pública, ou Advocacia de Ofício, para funcionar junto à Justiça Comum, em qualquer dos seus ramos, como junto às Justiças Especiais.

Que essa Lei precise de ser reformulada, atualizada, é outra questão, cuja contemplação escapa dos limites deste estudo.

3 – O Código de Processo Civil de 1939 referia-se, no art. 106, § 2º, à “nomeação de advogado pelo juiz”. O Código de Processo Penal de 1941, ainda em vigor, contempla a possibilidade de nomeação de defensor pelo juiz, como, por exemplo, no caso do art. 564: “A nulidade ocorrerá nos seguintes casos: (...); III – por falta das fórmulas ou dos seguintes termos: (...); c) a nomeação de defensor ao réu presente, que não o tiver, ou ao ausente etc.”; também diz que o juiz “dará defensor”, como, por exemplo, no caso do art. 422: “Se, ao ser recebido o libelo, não houver advogado constituído nos autos para a defesa, o juiz dará defensor ao réu, que poderá em qualquer tempo constituir advogado para substituir o defensor dativo” (no índice alfabético de algumas edições do Código de Processo Penal, é usada, em sinonímia com “defensor dativo”, a expressão “advogado dativo”).

É de notar que o advogado nomeado pelo juiz, a que se refere o art. 162, § 2º, do Código de Processo Civil recém-revogado, não é advogado gratuito, que pode ser escolhido pela parte, indicado pela assistência judiciária ou nomeado pelo juiz, de que trata o art. 68, primeiro do Capítulo que tem como enunciado “Do Benefício da Justiça Gratuita”.

Assim, também, o defensor nomeado ou dado pelo juiz de que falam diversos artigos do Código de Processo Penal, entre os quais os dois que acabam de ser citados, não é o advogado que o juiz nomeia nos termos do art. 32, “a requerimento da parte que comprovar a sua pobreza”.

Isto é, “defensor dativo” ou “advogado dativo” não se confunde com “advogado gratuito” ou “assistente judiciário”, pois que a nomeação ou dação de defensor ou de advogado, nesses termos, corresponde a uma exigência de defesa e de capacidade de estar em juízo, capacidade postulatória, independentemente das condições econômicas da parte.

Todavia, as duas figuras – defensor ou advogado dativo e assistente judiciário – podem coincidir, se a parte para quem é nomeado ou a quem é dado defensor ou advogado tem condição de pobre ou necessitado, que, nos termos legais, a habilita a receber o benefício da justiça gratuita, da assistência judiciária.

DISTRITO FEDERAL

I – RESUMO

- 1 – *Denominação do serviço*: “Defensoria Pública”.
- 2 – *Denominação dos Agentes*: “Defensores Públicos”.
- 3 – *Situação do serviço*: dentro do Ministério Público, cujo Chefe é o Procurador-Geral.
- 4 – *Cargo inicial* da carreira de Agente do Ministério Público.
- 5 – *Incumbência originária*, suas próprias, definidas.

- 6 — *Incumbências acrescidas*, próprias de Promotor de Justiça, em substituição.
- 7 — *Competência* tão-somente na 1.^a instância.
- 8 — *Incompatibilidade, impedimentos e proibições*: os genéricos, conforme os Códigos de Processo Civil e Penal e o Estatuto da Ordem dos Advogados do Brasil.
- 9 — *Prerrogativas*: as conferidas pelo Estatuto da Ordem dos Advogados do Brasil aos advogados em geral, combinadas com as legalmente conferidas aos funcionários públicos.

II — DEFINIÇÕES NORMATIVAS E APOIO LEGAL

- 1 — 1958.
- 1.1. — *Código do Ministério Público do Distrito Federal* — Lei nº 3.434, de 20-7-58.
- 1.2 — *Os Defensores Públicos* constituem o inferior dos sete órgãos (Agentes) do Ministério Público — art. 1º.
- 1.3 — *O Chefe* do Ministério Público é o Procurador-Geral — art. 15.
- 1.4 — Os Defensores Públicos *servirão, por designação do Procurador-Geral*, junto às Varas Criminais, às de Família, de Menores, de Órfãos e Sucessões, *podendo também* ser designados para servirem junto às Varas Cíveis em geral — art. 39.
- 1.5 — *Atribuições dos Defensores*:
 - 1.5.1 — nos Juízos Criminais — art. 40.
 - 1.5.2 — nos Juízos Cíveis — arts. 41 a 43.
- 1.6 — *A carreira* no Ministério Público é *única*, compreendendo os cargos de Defensor Público, Promotor Substituto, Promotor Público, Curador e Procurador da Justiça — art. 44;
 - 1.6.1 — *o ingresso na carreira é no cargo de Defensor Público*, provido por concurso — arts. 45 e 51;
 - 1.6.2 — *o provimento dos demais cargos é por promoção*, por antiguidade e por merecimento — arts. 62 e segs.
- 1.7 — *Substituições*: em caso de licença, férias ou afastamento prolongado, a substituição dos Promotores Públicos é feita pelos Promotores Substitutos e, na falta desses, pelos Defensores Públicos — arts. 82 a 84.

III — COMENTÁRIOS

- 1 — Este sistema, vigente no Distrito Federal, vem do antigo Distrito Federal, hoje Estado da Guanabara, que ainda o conserva, com algumas modificações próprias da evolução, sem contudo interferir no sistema.
- 2 — *Aqueles que dele discordam* fazem contra ele os seguintes reparos:
 - 2.1 — Sendo única a carreira, cujo cargo inicial é o de Defensor Público que, ademais, pode, sem deixar o seu cargo, substituir Promotores em caso de licença, férias ou afastamento prolongado, ocorre que a mesma pessoa, no curso da sua carreira, tem atividades sucessivas não só de natureza diversa, como antagônicas, que tais são as de Defensor Público e de Promotor, e — o que mais restrição tem merecido — em caso de substituição, pode ter atividades intermitentes antagônicas, de Defensor e de Promotor.

- 2.2 – Sendo inicial de carreira, como é, o cargo de Defensor Público, o que ocorre é que, em tese, o Defensor é sempre menos experiente do que o Promotor com quem se defronta, o que prejudica a defesa e favorece a acusação.
- 2.3 – Nesse sistema, a Defensoria Pública se restringe à 1ª instância.
- 3 – *Aqueles que apóiam este sistema vêem nele as seguintes principais vantagens:*
- 3.1 – É mais um acréscimo às funções do Ministério Público, na fase histórica em que se encontra (ou deve se encontrar), contribuindo para realizar o que atualmente se entende que devam ser as finalidades do Ministério Público, isto é:
- a) defesa dos princípios de ordem pública;
 - b) fiscalização da lei, considerada como um instrumento para a manutenção da coexistência social;
 - c) representação dos interesses dos incapazes e o amparo ao necessário”.
- 3.1.1 – A Defensoria Pública é função que serve à finalidade indicada na letra c);
- 3.1.1.1 – não há pois incompatibilidade ou inconveniência em integrar ela a carreira do Ministério Público, mas, ao contrário, é reclamada pela própria configuração moderna do mesmo Ministério Público;
- 3.1.1.2 – aliás, a Defensoria Pública não é senão um acréscimo às funções de defesa que o moderno Ministério Público tem, servindo à finalidade indicada na letra c); com efeito:
- 3.1.1.2.1 – os *Procuradores de Justiça* têm atribuições de defesa de direitos e interesses pessoais (isto é, privados), previstos pelos diversos Códigos e Leis de Organização do Ministério Público, podendo-se citar como exemplos do Código do Ministério Público do Distrito Federal: “(...) requerer revisão criminal” – art. 21, III, e; “impetrar graça em favor de condenados pela justiça do Distrito Federal, nos termos da lei processual” – art. 21, III, g;
- 3.1.1.2.2 – os *Curadores* têm, em todos os Códigos e Leis de Organização do Ministério Público, atribuições eminentemente de defesa de direitos e interesses pessoais (isto é, privados), podendo-se ilustrar, com apoio no Código do Ministério Público do Distrito Federal, com indicação de uma ou outra das mais expressivas dessas atribuições, de Curadores especializados:
- 3.1.1.2.2.1 – *Curadores de Família*: “(...) defender, como seu advogado, os direitos dos incapazes, nos casos de revelia ou de defesa insuficiente por parte dos seus representantes legais” – art. 26, IV; “exercer a função de defensor do vínculo matrimonial” – art. 26, V;
- 3.1.1.2.2.2 – *Curadores de Órfãos*: “(...) defender, como seu advogado, os direitos dos incapazes, nos casos de revelia ou de defesa insuficiente por parte dos respectivos representantes legais” – art. 27, III; “promover, em benefício dos incapazes, as providências cuja iniciativa competir ao Mi-

- nistério Público, notadamente a nomeação e a remoção de tutores e curadores e a inscrição de hipoteca legal, bem assim fiscalizar o tratamento dispensado aos interditos e aos estabelecimentos onde se recolham psicopatas” — art. 27, VI;
- 3.1.1.2.2.3 — *Curadores de Ausentes*: “(...) funcionar em todas as causas que se moverem contra ausentes ou nas quais forem estes interessados, inclusive nas de direito marítimo, ou quando se houver de nomear curador à lide” — art. 29, II;
- 3.1.1.2.2.4 — *Curadores de Acidentes do Trabalho*: “(...) prestar assistência jurídica gratuita às vítimas de acidentes do trabalho e aos beneficiários do ressarcimento” — art. 31, II; “impugnar convenções ou acordos contrários à lei, ou ao interesse das vítimas ou dos beneficiários” — art. 31, III;
- 3.1.1.2.2.5 — *Curadores de Menores*: “(...) desempenhar as funções de Curador de Família e de Órfãos nos feitos da competência do juízo de menores e de órfãos de administração pública ou privada, promovendo o que for necessário ou útil à proteção dos interesses dos asilados” — art. 32, IV; “promover o processo por infração das leis e regulamentos de proteção e assistência a menores” — art. 32, VIII;
- 3.1.2.3 — os *Promotores de Justiça* têm, também eles, atribuições de defesa de direitos e interesses pessoais (isto é, privados), previstos pelos Códigos e Leis de Organização do Ministério Público, podendo-se citar, como exemplo ilustrativo, “(...) inspecionar as prisões, requerendo e promovendo, quando convier, sua higiene, decência e o tratamento dos presos”, o que no Código do Ministério Público do Distrito Federal é previsto no art. 35, VIII, primeira parte.
- 3.1.1.2.4 — O Ministério Público pode impetrar *habeas corpus* (o que é atividade de defesa por excelência), nos termos do art. 654 do Código de Processo Penal.
- 3.2 — Colocada a Defensoria Pública no cargo inicial da carreira do Ministério Público, o Defensor dá o melhor de si no patrocínio das causas, já porque ele tem de enfrentar um colega de carreira, mais experiente, o que lhe exige mais esforço e dedicação para com ele emparelhar-se na qualidade do trabalho; já porque deseja fazer merecimento para breve promoção.

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

I — RESUMO

- 1 — *Denominação do serviço*: “Unidade de Assistência Judiciária”.
- 2 — *Denominação dos agentes*: “Advogados de Ofício”.
- 3 — *Situação do serviço*: fora do Ministério Público, mas dentro da estrutura de outro Órgão, que é a Consultoria-Geral do Estado (CGE), como uma das suas “Unidades”, e cujo *Chefe é o Consultor-Geral do Estado*;
- 3.1 — *autonomia* da “Unidade” (de cada uma delas), *com Chefe próprio* que é o “Coordenador”;
- 3.2 — há dois Órgãos, entre o Consultor-Geral e as “Unidades”, que não têm função de chefia, mas:

- 3.2.1 – o “Cabinete de Assessoramento Jurídico”, chefiado pelo Consultor-Geral, com função técnica;
- 3.2.2 – a “Coordenação-Geral”, formada pelos Coordenadores das Unidades e presidida pelo Consultor-Geral, a quem incumbe a “integração permanente das funções e atividades da Consultoria-Geral do Estado”.
- 4 – *Carreira autônoma* (com concurso inicial próprio), paralela à dos Consultores Jurídicos, no mesmo Quadro da CGE, *percorrendo as quatro entrâncias*, por meio de promoções por merecimento e por antiguidade.
- 5 – *Incumbências originárias*, suas próprias, definidas (i. é, de advogado de defesa).
- 6 – *Incumbências acrescidas*, próprias dos Consultores Jurídicos da “Unidade de Defesa Judicial” (do Estado).
- 7 – *Competência*: em todas as instâncias.
- 8 – *Incompatibilidades, impedimentos e proibições*: os genéricos, conforme os Códigos de Processo Civil e Penal e o Estatuto da Ordem dos Advogados do Brasil, e os específicos decorrentes de normas do “Regimento Interno” da CGE, assim como da “Portaria” que “estabelece o *Regulamento* para o funcionamento da Divisão de Assistência Judiciária”.
- 9 – *Prerrogativas*: as conferidas pelo Estatuto da Ordem dos Advogados do Brasil aos advogados em geral, combinadas com as legalmente conferidas aos funcionários públicos.
- 10 – *Colaboração do Serviço Social*: ampla.

II – DEFINIÇÕES NORMATIVAS E APOIO LEGAL

1 – 1944

- 1.1 – *Advogado de Ofício da Justiça Militar* (Estadual) – art. 29 do Dec.-Lei nº 559, de 2-6-44.

2 – 1965

- 2.1 – *Departamento Jurídico do Estado*, criado pelo Decreto nº 17.114, de 13-1-65:

- 2.1.1 – *diretamente subordinado ao Governador do Estado* – art 1º;

- 2.1.2 – *seu Chefe: Consultor-Geral do Estado* – art. 4º;

- 2.1.3 – *entre seus Órgãos estruturais: “Serviço de Assistência Judiciária”* – art. 3º, IV.

- 2.2 – *Transformação do Departamento Jurídico do Estado, em Consultoria-Geral do Estado*, pela Lei nº 4.938, de 25-2-65.

- 2.3 – *Organização da Consultoria-Geral do Estado*, pelo Dec. nº 17.261, de 7-4-65:

- 2.3.1 – *diretamente subordinada ao Governador do Estado* – art. 1º;

- 2.3.2 – *seu Chefe: Consultor-Geral do Estado* – art. 3º;

- 2.3.3 – *incluída na sua competência a prestação de assistência judiciária* – art. 2º, f;

- 2.3.4. — *entre seus Órgãos estruturais*, a “Divisão de Assistência Judiciária”, com três Serviços: a) de Assist. Jud. Cível, b) de Assist. Jud. Trabalhista, c) de Assist. Jud. Penal — art. 6º, IV;
- 2.3.4.1. — *Competência* da Divisão de Assist. Jud. — arts. 14 a 24;
- 2.3.4.1.1 — *Competência específica* do Serv. de Assist. Jud. Penal — art. 18.
- 2.4 — *Criação do Serviço de Assist. Jud. no interior do Estado*, pelo Dec. nº 17.379, de 12-7-65.
- 2.5 — *Criação do “Quadro de Consultores Jurídicos e Advogados de Ofício”*, pela Lei nº 5.161, de 16-12-61;
- 2.5.1 — *previsão de concurso específico para Advogado de Ofício* — arts. 4º e 9º;
- 2.5.2 — *menção expressa à “carreira de Advogado de Ofício”* — art. 12;
- 2.5.3 — *carreira*, síntese dos deveres, exemplos ilustrativos de atribuições, características especiais, requisitos para provimento, recrutamento para ingresso na carreira, lotação (exclusivamente na Consultoria-Geral do Estado) — anexo II da Lei nº 5.161;
- 2.5.4 — *a carreira percorre as quatro entrâncias* (previstas sucessivamente pela Organização Judiciária do Estado) — art. 3º, § 1º
- 3 — 1966
- 3.1 — *Organização Judiciária do Estado do Rio Grande do Sul* — Lei nº 5.256, de 2-8-66;
- 3.1.1 — *Prevê o “Serviço de Assistência Judiciária”* — art. 118, prestado preferencialmente por Advogado de Ofício — art. 119, pela Consultoria-Geral do Estado — art. 121.
- 3.1.2 — *“Os advogados de ofício atuarão perante a justiça civil, penal e do trabalho”, em todas as instâncias* — art. 122, seus itens e alíneas.
- 4 — 1967
- 4.1 — *Regulamento das promoções e remoções na carreira de Advogado de Ofício do Quadro dos Consultores Jurídicos e Advogados de Ofício da Consultoria-Geral do Estado* — Dec. nº 18.408, de 27-1-67.
- 4.2 — *Alteração da organização da Consultoria-Geral do Estado* — Dec. nº 18.625, de 31-8-67;
- 4.2.1 — *criação da “Seção de Triagem” e da “Seção de Ajuizamento”, no Serviço de Assistência Judiciária Civil* — arts. 1º, 2º e 3º
- 5 — 1968
- 5.1 — *Regulamento para o funcionamento da Divisão de Assistência Judiciária* — Portaria nº O.S. 4, de 2-4-68:
- 5.1.1 — *prestação de serviços, gratuita* para o “cliente” — art. 2º, a;
- 5.2.2 — *prestação de serviços perante a Justiça Estadual (Comum e Militar) e também perante a Justiça Federal* — arts. 17, 28 e 37, § 2º
- 6 — 1969

- 6.1 — *Diretrizes para Reforma Administrativa do Estado* — Dec. nº 19.801, de 8-8-69:
- 6.1.1 — *Composição do Gabinete do Governador* — art. 9º (...); VI — Consultoria-Geral do Estado;
 - 6.1.2 — *o patrocínio dos interesses do Estado em Juízo incumbe à Consultoria-Geral do Estado* — art. 18, *caput*;
 - 6.1.3 — *a Chefia da Defesa Judicial é atribuída a integrante do Quadro de Consultores Jurídicos e Advogados de Ofício* — art. 18, § 3º
- 6.2 — *Atribuição à Consultoria-Geral do Estado da defesa do Estado em Juízo* — Lei nº 5.898, de 23-2-69:
- 6.2.1 — *o patrocínio dos interesses do Estado em Juízo incumbe aos Consultores Jurídicos e aos Advogados de Ofício designados pelo Consultor-Geral* — arts. 1º e 3º
- 7 — 1970
- 7.1 — *Reorganização da Consultoria-Geral do Estado* — Dec. nº 20.230, de 9-4-70:
- 7.1.1 — *a Chefia compete ao Consultor-Geral* — art. 6º, *caput*;
 - 7.1.2 — *composição básica, em "Unidades"* — art. 2º (...); III — Unidade de Assistência Judiciária;
 - 7.1.3 — *"Gabinete de Assessoramento Jurídico, chefiado pelo Consultor-Geral", de caráter técnico* — art. 2º, VI;
 - 7.1.4 — *"Coordenação Geral, órgão incumbido da integração permanente das funções e atividades da Consultoria-Geral do Estado, presidida pelo Consultor-Geral e formada pelos Coordenadores das Unidades componentes da CGE"* — art. 2º, VII;
 - 7.1.5 — *compete à Consultoria-Geral do Estado* — art. 1º: "(...); IV — prestar assistência judiciária nos setores cível, criminal e trabalhista, e assistir nas diversas esferas administrativas a pessoas que, na forma da lei, tiverem direito a Justiça gratuita";
 - 7.1.3.1 — *a assistência judiciária compete especificamente à Unidade de Assistência Judiciária* — art. 2º, III, combinado com o art. 1º, IV;
 - 7.1.4 — *a incumbência de patrocinar os interesses do Estado em Juízo, na capital do Estado, passou a nova Unidade de Defesa Judicial* — art. 2º, II, combinado com art. 1º, III; eventualmente pode ser atribuída a Advogados de Ofício — art. 6º, e.
- 8 — 1971
- 8.1 — *Dispõe sobre o Quadro dos Consultores Jurídicos e Advogados de Ofício (carreira daqueles e carreira desses; promoções, aposentadoria etc.)* — Lei nº 6.184, de 8-1-71.
- 8.2 — *Regimento Interno da Consultoria-Geral do Estado (CGE)* — 18-3-71:
- 8.2.1 — *a Consultoria-Geral do Estado integra o Gabinete do Governador* — art. 1º;

- 8.2.2 — *a direção superior é exercida pelo Consultor-Geral*, nos termos dos arts. 5º, 6º, 7º e 8º do Dec. nº 20.230/70 — art. 2º;
- 8.2.3 — *a estrutura da Consultoria-Geral é a instituída pelo art. 2º do Dec. nº 20.230/70 — art. 3º, caput;*
- 8.2.4 — *a direção de cada Unidade é exercida por um Coordenador*, escolhido pelo Consultor-Geral — art. 19, *caput*;
- 8.2.5 — *finalidade das incumbências da Unidade de Assistência Judiciária — art. 9º;*
- 8.2.5.1 — a) o atendimento e a assistência, na Capital e no interior, nos setores cível, criminal e trabalhista, e nas diversas esferas administrativas, às pessoas que, na forma da lei, tiverem direito a justiça gratuita;
- 8.2.5.2. — b) a proposição ou contestação de ações em juízo ou o seu acompanhamento;
- 8.2.5.3 — c) o estudo sócio-econômico da situação dos interessados, quando indicado para concessão de assistência judiciária ou para decisão de litígios.
- 8.2.6 — *Composição da Unidade de Assistência Judiciária — art. 10:*
- 8.2.6.1. — a) Equipe de Triagem (...);
- 8.2.6.2 — b) Equipe de Assistência Judiciária Cível (...); inclui a esfera administrativa;
- 8.2.6.3 — c) Equipe de Assistência Judiciária Penal (...);
- 8.2.6.4 — d) Equipe de Assistência Judiciária Trabalhista (...).
- 8.2.7 — *A Direção da Equipe compete a um Dirigente designado pelo Consultor-Geral — art. 2º, caput.*
- 8.2.8 — *Relacionamento horizontal e vertical dos órgãos que compõem a CGE — art. 18.*
- 8.2.9 — *Normas de conduta funcional dos Advogados de Ofício — art. 24.*
- 8.2.10 — *Normas de serviço da Assistência Judiciária — arts. 28 a 34.*
- 8.2.11 — *“Os Advogados de Ofício junto à Justiça Militar do Estado darão assistência judiciária aos militares sem graduação ou de graduação inferior, da Brigada Militar e servidores policiais etc.” — art. 30.*
- 8.2.12 — *Disposições Gerais. Honorários e Plantões — arts. 44 a 48:*
- 8.2.12.1 — *Advogados de Ofício — art. 46;*
- 8.2.12.2 — *Assistentes Sociais — art. 47.*

III — COMENTÁRIOS

1 — O Rio Grande do Sul, antes de instituir a Assistência Judiciária (sinônimo de Defensoria Pública), já tinha semelhante serviço na sua Justiça Militar, exercido por Advogados de Ofício exclusivos (já hoje, porém, integrantes da Assistência Judiciária, por sua vez integrada na Consultoria-Geral do Estado — Lei nº 5.161, de 16-12-65; Regulamento da Assistência Judiciária — Portaria nº O.S.4, de 2-4-68; Regimento Interno da Consultoria Jurídica, de 18-3-71).

1.2 — A partir da criação do “Serviço de Assistência Judiciária”, como órgão do “Departamento Jurídico do Estado”, e concomitantemente com a criação deste, pelo Dec. nº 17.114, de 13-1-65, esse Serviço vem sendo objeto de contínua evolução formal e funcional, como se pode ver, retro, do registro dos principais textos normativos respectivos.

1.3 — Entretanto, desde o início, a Assistência Judiciária foi paralela ao Ministério Público e dele inteiramente separada, cada qual com subordinação a Chefias diversas — o Chefe do Ministério Público é o Procurador-Geral da Justiça, enquanto que o da Assistência Judiciária, integrada na Consultoria-Geral do Estado, é o Consultor-Geral do Estado.

1.4 — A carreira dos Advogados de Ofício (que são os Agentes ou Órgãos, em sentido estrito, da Assistência Judiciária) é autônoma no Quadro dos Consultores Jurídicos e Advogados de Ofício da Consultoria-Geral do Estado, sendo que o provimento no cargo inicial da dita carreira é feito mediante concurso específico; é percorrida através das quatro entrâncias estabelecidas pela Organização Judiciária do Estado, mediante promoções (por merecimento e por antiguidade); três entrâncias ficam no interior do Estado e a quarta, na Capital.

1.5 — A função é exercida em todas as instâncias (promovendo ação, representando, defendendo, acompanhando todos os atos do processo, interpondo e fundamentando recursos...).

1.6 — A competência, em todas as instâncias, abrange a prestação de assistência judiciária nos setores cível, criminal e trabalhista, assim como nas diversas esferas administrativas a pessoas que, na forma da lei, tiverem direito a Justiça gratuita:

1.6.1 — Além das atribuições e incumbências expressamente mencionadas — art. 122 da Lei nº 5.256, de 2-8-66 (Organização Judiciária), “incumbe-lhes exercer outras atribuições compatíveis com a natureza do mandato e do cargo, ou que lhes outorgarem as leis ou regulamentos, inclusive de previdência social — art. 123, da cit. Lei; em outros termos: têm todas as atribuições e incumbências próprias de advogado.

1.6.2 — Para as medidas de *habeas corpus*, fora do expediente normal, há um plantão obrigatório, inclusive em sábado e domingo (ainda que entre as incumbências dos Promotores de Justiça esteja a de “impetrar *habeas corpus*” — art. 98, XXV, da cit. Lei, e conforme é facultado ao Ministério Público, pelo art. 654 do Código de Processo Penal).

1.6.3 — Certas atividades que, em outras Organizações, incumbem ao Ministério Público, estão entre as suas atribuições (tais como, a exemplo ilustrativo, requerer revisão criminal, requerer graça) passaram para a Assistência Judiciária, pois que se destinam a defender direitos e interesses efetivamente pessoais (privados).

1.6.4 — Outras atividades de defesa, porém, permaneceram na competência do Ministério Público (tais como, a exemplo ilustrativo, “promover a nulidade de casamento contraído perante autoridade incompetente” — art. 93, IV, da Lei nº 5.256; “requerer especialização e inscrição de hipoteca legal em favor de incapazes, a prestação de contas e a remoção ou destituição de curadores, administradores provisórios e tutores”; “requerer a nomeação de curador especial aos

incapazes quando os interesses desses colidirem com os dos pais, tutores ou curadores” — art. 93, X e XII, respectivamente, da cit. Lei). É que tais atividades são de defesa, sim, *mas de defesa de institutos jurídicos ou então de direitos e interesses sociais, ainda que* estejam envolvidos direitos e interesses pessoais, privados, e a defesa, indireta ou acessoriamente, os abranja.

1.7 — A participação coadjuvante, mas ampla, do Serviço Social, em fase preliminar das atividades da Assistência Judiciária, tem a função de fazer a triagem dos casos, a fim de resolver com a técnica e o método do Serviço Social, aqueles casos que forem suscetíveis de tal solução, e encaminhar à Assistência Judiciária propriamente dita, aqueles para cuja solução é preciso ingressar em Juízo.

1.8 — Os Agentes da Unidade de Assistência Judiciária, isto é, os Advogados de Ofício, poderão substituir Agentes de outras Unidades, ou ser designados para exercer funções próprias de ditas outras Unidades, cujos referidos Agentes são Consultores Jurídicos, pertencentes, pois, a outra carreira. Com efeito, a representação do Estado em Juízo, incumbe à Unidade de Defesa Judicial — art. 1º, III, e 2º, II, do Dec. nº 20.230, de 9-4-70. Todavia, eventualmente pode incumbir a Advogado de Ofício — art. 6º, e — do cit. Dec., sendo que nas Comarcas do interior do Estado, onde estejam instalados serviços de Assistência Judiciária, a representação do Estado em Juízo incumbe aos Advogados de Ofício — art. 12, parágr. único, do Regimento Interno da CGE.

2 — *Aqueles que discordam do presente sistema, alinham-se em dois grupos:*

2.1 — *Os partidários da “carreira única”, isto é, a Assistência Judiciária (ou Defensoria Pública ou Advocacia de Ofício) integrada na carreira do Ministério Público, aduzindo argumentos tais como:*

2.1.1 — o moderno conceito de Ministério Público inclui atribuições de defesa de direitos e interesses pessoais (privados), tanto assim que, apesar da Assistência Judiciária, permanecem atividades de defesa na competência do Ministério Público (desdobram-se os argumentos em termos semelhantes aos registrados no item 3 e suas alneas, da exposição do sistema do Distrito Federal); por isso, a duplicidade de carreira onera desnecessariamente os cofres públicos.

2.2 — *Os partidários de carreiras independentes (não apenas autônomas) aduzindo, por sua vez, os seguintes argumentos:*

2.2.1 — para que seja garantida a plenitude da defesa, não basta que a Assistência Judiciária (ou Defensoria Pública) esteja separada do Ministério Público e, ademais, tenha carreira autônoma, inserida, porém, ao lado de outras carreiras, com outras funções e outras finalidades, num mesmo Órgão, com o mesmo Chefe;

2.2.2 — tanto mais se impõe esse reparo se, como no caso presente, ao Órgão em que a Assistência Judiciária se insere, incumbe patrocinar os interesses do Estado em Juízo — Dec. nº 20.230, art. 6º, e, embora dito patrocínio incumba a outra “Unidade” do mesmo Órgão, isto é, a de “Defesa Judicial” — art. 1º, III, e 2º, II, do mesmo Dec., cujos integrantes se inserem noutra carreira, a de Consultor Jurídico;

2.2.2.1 — especificamente, nas Comarcas do interior do Estado, onde estejam instalados serviços de Assistência Judiciária, a representação do Estado em

Juízo, *incumbe* aos Advogados de Ofício, sem prejuízo, é claro, das próprias funções, mas paralelamente e concomitantemente a elas;

2.2.3 — ora, pode haver conflitos entre direitos e interesses do Estado e direitos e interesses das pessoas (privadas).

3 — *Aqueles que apóiam tal sistema, vêem nele as seguintes vantagens:*

3.1 — Uma vez que o Órgão (no caso, a Consultoria-Geral do Estado) é constituído de “Unidades”, perfeitamente individuadas e individualizadas, com o seu próprio Chefe (no caso, “Coordenador”), e tendo carreira própria (como, no caso, a têm os Advogados de Ofício da Unidade de Assistência Judiciária), há mais do que autonomia, pois há praticamente independência, o que convém às exigências de plenitude de defesa, sem, contudo, impor aos cofres públicos o grande ônus que se imporia no caso de se constituir um Órgão exclusivo.

3.2 — A coadjuvação, em moldes amplos, do Serviço Social, na fase inicial, é altamente importante, do ponto de vista prático, como do ponto de vista jurídico-social.

3.2.1 — Do ponto de vista prático, é de se notar que a triagem, preliminarmente feita, traz os seguintes proveitos:

3.2.1.1 — muitos casos que, de outro modo, contribuiriam para abarrotar, inutilmente, a Assistência Judiciária, as Varas e Juízos e quiçá os Tribunais, são desde logo detidos (seja porque absolutamente infundados, seja porque são suscetíveis de solução conforme a técnica e o método do Serviço Social); os casos que tenham de prosseguir, já são, com economia de tempo e de trabalho, suficientemente estudados e identificados para encaminhamento à Equipe específica.

3.2.2 — Do ponto de vista jurídico-social, a colaboração inicial do Serviço Social traz os seguintes proveitos:

3.2.2.1 — nos casos em que o problema ou o conflito é exclusivamente aparente ou projeção subjetiva, os esclarecimentos do Assistente Social, ao “cliente” contribuem para nele manter ou formar boa consciência jurídica e evitar verdadeiros problemas e verdadeiros conflitos;

3.2.2.2 — nos casos em que existe, efetivamente, problema ou conflito, suscetível, aquele, de solução, este, de composição, conforme a compreensão e a boa vontade das partes, o Assistente Social, com a técnica e o método próprio, pode utilizar dita compreensão e dita boa vontade, assim como quaisquer valiosos sentimentos que, conforme a natureza de cada caso, possam ser relevantemente concorrentes; pode estimular, aquelas e estes, se existirem só escassamente, como pode suscitá-los, induzi-los, se não existirem; de qualquer modo, contribui para a preservação ou a suscitação de atitudes e de sentimentos que são ético-juridicamente relevantes, assim como o são para a sociabilidade e a harmonia interpessoal, atitudes e sentimentos esses que, entretanto, poderiam periclitir ou ser substituídos por outros, de nome contrário, prejudiciais, através das vicissitudes de um processo ou de situações judiciais.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO

I — RESUMO

1 — *Denominação do serviço:* “Assistência Judiciária”.

2 — *Denominação dos Agentes:* “Defensores Públicos”.

- 3 – *Situação do serviço*: paralelo ao Ministério Público, mas subordinado ao Procurador-Geral da Justiça, que é o Chefe, concomitantemente, do Ministério Público e da Assistência Judiciária;
- 3.1 – *autonomia da Assistência Judiciária, que tem a sua própria Corregedoria*, como o Ministério Público tem a sua (ambas *igualmente* subordinadas ao mesmo Chefe, o Procurador-Geral da Justiça).
- 4 – *Carreira autônoma* (com concurso inicial próprio), paralela à dos Agentes (ou Órgãos, em sentido estrito) do Ministério Público, no mesmo Quadro, *percorrendo as três entrâncias*, por meio de promoções por merecimento e por antiguidade.
- 5 – *Incumbências: originárias*, suas próprias, definidas (tão-somente).
- 6 – *Competência* em primeira instância (perante os Juízos e Varas Cíveis, Criminais e de Menores) e em segunda instância (perante o Tribunal de Justiça).
- 7 – *Incompatibilidades, impedimentos e proibições*: os genéricos, conforme os Códigos de Processo Civil e Penal e o Estatuto da Ordem dos Advogados do Brasil, e os específicos, conforme a Lei de Organização própria.
- 8 – *Prerrogativas*: as conferidas pelo Estatuto da Ordem dos Advogados do Brasil, aos advogados em geral, combinadas com as legalmente conferidas aos funcionários públicos.
- 9 – *Colaboração do Serviço Social*, porém a título “auxiliar” tão-somente.

II – DEFINIÇÕES NORMATIVAS E APOIO LEGAL

1 – 1962

- 1.1 – *Assistência Judiciária*, criada pela Lei Orgânica do Ministério Público e da Assistência Judiciária – Lei nº 5.111, de 8-12-62;
- 1.2 – *Denominação dos seus Agentes*: “Defensores Públicos” – arts. 178 e segs.:
 - 1.2.1 – *cargos isolados*, de provimento efetivo – art. 179, primeira parte;
 - 1.2.2 – *subordinados ao Procurador-Geral do Estado* (Chefe, então, do Ministério Público) – art. 179, parte final; art. 12;
 - 1.2.3 – *nomeação* “por livre escolha do Governador do Estado, dentre os bacharéis em Direito, com inscrição definitiva na Ordem dos Advogados do Brasil, Seção deste Estado, e com o mínimo de dois anos de prática forense” – art. 180;
 - 1.2.4 – *posse mediante compromisso* – art. 183;
 - 1.2.5 – *restrições profissionais* (como advogados constituídos):
 - 1.2.5.1 – nos feitos em que a parte contrária esteja beneficiada com a Assistência Judiciária – art. 186, I;
 - 1.2.5.2 – no crime, como assistente do Ministério Público ou patrono dos querelantes – art. 186, II;
 - 1.2.6 – *vencimentos*: como os dos Agentes do Ministério Público de 2ª entrância – art. 190;
 - 1.2.7 – *estabilidade*: após cinco anos – art. 189.

- 1.3 – *Atribuições e competência*: “nos feitos cíveis ou criminais, o patrocínio, no território do Estado, em ambas as instâncias, dos direitos dos juridicamente miseráveis” – art. 195.
- 2 – 1969
- 2.1 – *O Chefe do Ministério Público passa a ser o Procurador-Geral da Justiça*, nos termos do Dec.-Lei nº 17, de 29-4-69;
- 2.1.1 – a Assistência Judiciária *permanece subordinada* ao Chefe do Ministério Público – art. 62.
- 3 – 1970
- 3.1 – *Lei de Organização da Assistência Judiciária*, Dec.-Lei nº 286, de 22-5-70:
- 3.1.1 – “é Órgão do Estado, destinado, nos termos do § 32 do art. 153 da Constituição Federal, e art. 199 da Constituição Estadual, a prestar patrocínio jurídico aos necessitados” – art. 1º;
- 3.1.2 – “O Chefe da Assistência Judiciária é o Procurador-Geral da Justiça” – art. 1º, parágr. único;
- 3.1.3 – *são seus Órgãos* (em sentido estrito, ou Agentes):
- 3.1.3.1 – “Na Procuradoria-Geral da Justiça, os Assessores” – art. 2º, I;
- 3.1.3.2 – “Em ambas as instâncias, os Defensores Públicos” – art. 2º, II.
- 3.2. – *Atribuições e competência* – Título IV, arts. 8º a 18:
- 3.2.1 – *dos Assessores*: incumbências próprias de assessoria, interessando à Assistência Judiciária e aos Defensores Públicos, junto à Procuradoria-Geral da Justiça – art. 8º;
- 3.2.2 – *dos Defensores Públicos*: funções e atividades próprias de advogado (de defesa), em ambas as instâncias, isto é, junto ao Tribunal de Justiça, junto ao Juízo Cíveis, aos Juízos Criminais, ao Juízo das Execuções Criminais e ao Juízo de Menores – arts. 9º e 10.
- 3.3 – *Provimento dos cargos de 1ª entrância, inicial de carreira, por nomeação do Governador, mediante concurso* (específico) – arts. 19 e segs.;
- 3.3.1 – *os Assessores serão designados, dentre os Defensores Públicos, pelo Procurador-Geral da Justiça*;
- 3.3.2 – *a carreira* (criada nos termos do art. 82) *percorre todas as entrâncias* (que no Estado do Rio de Janeiro são três), por meio de promoções, alternadamente por merecimento e por antigüidade, após três anos de exercício na respectiva entrância – arts. 49 e segs.
- 3.4 – *Os vencimentos, por entrância, serão os que a lei fixar* – art. 81.
- 3.5 – *Incompatibilidades, impedimentos e proibições*: além dos previstos nos arts. 72 e 73, que correspondem a prescrições gerais do Código de Processo Civil e do de Processo Penal, as seguintes:
- 3.5.1 – “Aos Defensores Públicos é vedado especificamente, além das restrições constantes do regulamento da O.A.B” – art. 75:
- 3.5.1.1 – “a) prestar serviços profissionais como advogado contratado, nos feitos em que a parte contrária esteja sob benefício da Assistência Judiciária;

- 3.5.1.2 — *b*) no crime, como advogado contratado, como assistente do Ministério Público ou patrono do querelante;
- 3.5.1.3 — *c*) exercer, como advogado contratado, a advocacia junto às Varas onde tenham ou tiveram exercício como Defensor Público;
- 3.5.1.4 — *d*) valer-se da qualidade de Defensor Público para melhor desempenhar atividades estranhas às funções ou lograr proveito, direta ou indiretamente, por si ou por interposta pessoa.”
- 3.6 — *Prerrogativas*: as conferidas pela Ordem dos Advogados do Brasil, aos advogados em geral — arts. 77 a 79.
- 3.7 — *Colaboração do Serviço Social*: somente a título “auxiliar”, por meio de alunos das Escolas de Serviço Social — art. 17, aos quais, mediante compromisso, compete — art. 18:
- 3.7.1 — “*a*) auxiliar os Defensores Públicos nas conciliações, nas sugestões para internamentos de menores, na orientação das partes para planejamento doméstico e no restabelecimento das famílias e casais desavindos;
- 3.7.2 — *b*) estabelecer ligação entre a Assistência Judiciária e os órgãos ou estabelecimentos, públicos ou particulares, cuja finalidade seja a de amparo social.”

4 — 1972

- 4.1 — *Modificação da Lei de Organização Judiciária*, feita pela Lei nº 6.958, de 9-10-72:
- 4.1.1 — *integração* da Assistência Judiciária — art. 1º:
- 4.1.1.1 — *órgãos da Administração Superior* — art. 1.º, I:
- 4.1.1.1.1 — “*a*) Procuradoria-Geral da Justiça;
- 4.1.1.1.2 — *b*) Corregedoria da Assistência Judiciária”;
- 4.1.1.2 — *cargos de execução* — art. 1º, II:
- 4.1.1.2.1 — “*a*) na Procuradoria-Geral da Justiça: Procurador-Geral da Justiça e Corregedor da Assistência Judiciária;
- 4.1.1.2.2 — *b*) junto aos Tribunais: os Defensores Públicos com exercício junto aos Tribunais;
- 4.1.1.2.3 — *c*) junto às Varas, Comarcas e Regiões: os Defensores Públicos de 3.ª, 2.ª e 1.ª entrâncias.”
- 4.1.2 — “À disposição do Procurador-Geral da Justiça haverá 4 (quatro) Defensores Públicos de 3.ª entrância com funções de:” — art. 4º:
- 4.1.2.1 — 1 (um) Corregedor da Assistência Judiciária;
- 4.1.2.2 — 3 (três) Assessores da Assistência Judiciária.
- 4.1.3 — *A Corregedoria da Assistência Judiciária é “órgão orientador e disciplinar, sob os aspectos técnico e administrativo, dos encargos afetos aos Defensores Públicos”* — art. 24.

III — COMENTARIOS

1 — No Estado do Rio de Janeiro, criada a Assistência Judiciária em 1962, os cargos respectivos não constituíam, então, carreira, mas eram isolados; o provimento era efetivo, sendo a nomeação de livre escolha do Governador, e não por concurso.

Embora integrando o Ministério Público (do qual a Lei nº 5.111 se ocupa no seu "Livro I"), a Assistência Judiciária era paralela a ele e autônoma (dela se ocupando a mesma Lei, no seu "Livro II"). Todavia, era subordinada ao mesmo Chefe que, na época, era o Procurador-Geral do Estado; mais tarde, criada a Procuradoria-Geral do Estado, com os objetivos próprios, o Chefe do Ministério Público passou a ser denominado Procurador-Geral da Justiça, mas a situação de subordinação da Assistência Judiciária continuou a mesma.

1.1 — Com a Lei de Organização da Assistência Judiciária, de 1970, foi eliminado um ponto negativo do sistema fluminense; isto é, os cargos deixaram de ser isolados, para constituir carreira, enquanto que o provimento deixou de ser mediante livre nomeação do Governador, para ser mediante concurso, o que oferece maior garantia para a qualidade do serviço, seja diretamente, seja por reflexo da disposição psicológica dos Defensores que, desse modo, têm maior segurança funcional.

1.2 — A essa mesma Lei se deve outro ponto positivo, isto é, a inclusão da colaboração do Serviço Social, embora ainda somente a título auxiliar.

2 — Permanecendo, entretanto, juntamente com o Ministério Público, a subordinação ao mesmo Chefe, isto é, o Procurador-Geral da Justiça, *as críticas feitas contra este sistema* resumem-se em que, apesar de as carreiras do Ministério Público e da Assistência Judiciária (dos Defensores Públicos) serem autônomas, o Chefe é um só, que é o Chefe (originariamente) do Ministério Público. Nessa situação, existe o perigo de, mesmo inadvertidamente, serem exercidas influências ou tomadas providências que prejudiquem a plenitude da defesa.

2.1 — Quanto à colaboração do Serviço Social, a crítica feita é de que sendo ela tão-somente auxiliar, não tem o alcance que poderia e deveria ter, tanto mais que é prestada por estudantes (e não por Assistentes Sociais formados), que, por isso, não têm a devida experiência para o êxito dessa colaboração.

3 — *Os que apóiam este sistema* negam as críticas, negam fundamento a ditas críticas, porque, dizem, tendo já agora a Assistência Judiciária a sua própria Lei de Organização (que é a Lei nº 6.958, de 8-10-72), diversa da Lei de Organização do Ministério Público, e tendo a sua própria Corregedoria, diversa da Corregedoria do Ministério Público, ambas subordinadas ao Procurador-Geral da Justiça em igualdade de condições, a autonomia de um Órgão é tão plena como a do outro, assim como são idênticas as garantias de pleno e cabal exercício das respectivas funções, com a competência e atribuições específicas, notando-se, ainda, que no sistema fluminense não são previstas substituições de Agentes do Ministério Público por Defensores Públicos ou vice-versa. Existindo, assim, identidade de autonomia e garantias, não há, por outro lado — frisam — o inconveniente do maior ônus para os cofres públicos, que haveria se os Órgãos fossem independentes, cada um com Chefia própria.

3.1 — As funções de "defesa" que permanecem no Ministério Público (em maior número nas Curadorias) são as que se referem a direitos e interesses sociais ou a interesses da Justiça (ainda que aparentemente ou acessoriamente envolvam direitos ou interesses pessoais), o que está conforme o moderno conceito de Ministério Público.

3.2 — Quanto ao caráter meramente auxiliar da colaboração do Serviço Social, prestada por estudantes, tem a vantagem de semelhantes colaboradores,

nesse caráter, aceitarem a orientação que impregna o serviço de Assistência Judiciária (o que seria mais difícil por parte de profissionais formados). Nesse período inaugural da colaboração, essa situação é não só útil como talvez necessária para homogeneizar orientação e mentalidades; num sucessivo período, futuramente, essa colaboração poderá ter seu caráter reformulado, contando com Assistentes Sociais formados, portadores, ademais, de experiência vivida na colaboração com o atual caráter, o que será muito valioso.

ESTADO DE SÃO PAULO

I — RESUMO

- 1 — *Denominação do serviço*: “Procuradoria de Assistência Judiciária”.
- 2 — *Denominação dos Agentes*: “Procuradores de Assistência Judiciária” (e “Subprocuradores de Assistência Judiciária”).
- 3 — *Situação do serviço*: fora do Ministério Público, mas dentro da estrutura de outro Órgão, que é a Procuradoria-Geral do Estado, cujo Chefe é o Procurador-Geral do Estado;
 - 3.1 — *a autonomia* de cada uma das Procuradorias que integram a Procuradoria-Geral do Estado cifra-se em ter cada uma o seu próprio Chefe, que é o Procurador-Chefe;
 - 3.2 — *entretanto*, todas estão igualmente subordinadas a uma mesma “Corregedoria da Procuradoria-Geral do Estado”, a um mesmo “Conselho da Procuradoria-Geral do Estado” e, finalmente, ao mesmo “Procurador-Geral do Estado” (tríplice Chefia, hierarquicamente organizada).
- 4 — *Carreira única*, de Procurador do Estado (com concurso inicial único); *o percurso da carreira*, por meio de promoções por merecimento e por antigüidade, *não acompanha nem se relaciona com as entrâncias* (três no interior do Estado e a especial, da Capital) em que se classificam as Comarcas;
 - 4.1 — não obstante a promoção, o Procurador pode permanecer na mesma Comarca (no mesmo Município) — i. é, ali percorrer toda a carreira.
- 5 — *Incumbências originárias*, suas próprias (i. é, as de advogado de defesa);
 - 5.1 — *incumbências acrescidas*, próprias de outras Procuradorias (no interior do Estado);
 - 5.2 — *possibilidade de incumbências sucessivas* das diversas Procuradorias, em decorrência da possibilidade sucessiva de *lotação* em qualquer das ditas diversas Procuradorias.
- 6 — *Competência* em ambas as instâncias.
- 7 — *Incompatibilidades, impedimentos e proibições*: os genéricos, conforme os Códigos de Processo Civil e Penal e o Estatuto da Ordem dos Advogados do Brasil.
- 8 — *Prerrogativas*: as conferidas pelo Estatuto da Ordem dos Advogados do Brasil aos advogados em geral, combinadas com as legalmente conferidas aos funcionários públicos.
- 9 — *Colaboração de Órgão auxiliar*, para pesquisa social, tão-somente.

II – DEFINIÇÕES NORMATIVAS E APOIO LEGAL

1 – 1947

- 1.1 – *Criação do Departamento Jurídico do Estado, subordinado à Secretaria da Justiça e Negócios do Interior* – Decreto-Lei nº 17.330, de 27-6-47:
- 1.1.1 – *denominada* “Procuradoria de Assistência Judiciária” a já existente Procuradoria do Serviço Social – art. 2º, *d*;
- 1.1.1.1 – *é uma das quatro* Procuradorias que compõem dito Departamento Jurídico – art. 2º, *a, b, c e d*;
- 1.1.2 – *o Chefe do Departamento Jurídico é o Procurador-Geral do Estado* – art. 3º, primeira parte;
- 1.1.2.1 – cada Procuradoria tem um Procurador-Chefe – art. 3º, parte final;
- 1.1.3 – *os Agentes* (ou Órgãos, em sentido estrito) são denominados *Advogados*, simplesmente, *com a criação da respectiva carreira* – arts. 4º e 5º;
- 1.1.4 – “*Todos os ocupantes de cargos da carreira de Advogado ficam lotados no Departamento Jurídico do Estado, podendo ser postos à disposição dos diversos órgãos da administração onde se façam necessários os seus serviços*” – art. 9º, *caput*;
- 1.1.4.1 – “*Aos ocupantes de cargos da carreira de Advogado podem ser atribuídas indistintamente as funções pertinentes aos cargos que passaram a integrá-la*” – art. 10.

2 – 1962

- 2.1 – *Reorganização do Departamento Jurídico*, pela Lei nº 6.772, de 26-1-62.
- 2.1.1 – As Procuradorias passam a ter Subprocuradorias. – art. 1º;
- 2.1.1.1 – *a Procuradoria de Assistência Judiciária contará com cinco Subprocuradorias* – art. 1º, IV;
- 2.1.1.1.1 – como as demais, cada uma dessas Subprocuradorias fica constituída de duas seções, exceto a 5ª – art. 2º;
- 2.1.2 – *Incumbências da Procuradoria de Assistência Judiciária* – art. 3º, III:
- 2.1.2.1 – *a*) à 1ª Subprocuradoria: o atendimento de pedidos de assistência cível, visando a conciliação e acordo; atendimento de pedido de assistência penal; *idem* Direito de Família;
- 2.1.2.2 – *b*) à 2ª Subprocuradoria: defesa em processos criminais; ajuizamento de processos de natureza administrativa – jurisdição graciosa;
- 2.1.2.3 – *c*) à 3ª Subprocuradoria: ajuizamento e defesa cível em geral;
- 2.1.2.4 – *d*) à 4ª Subprocuradoria: matéria trabalhista – possíveis soluções amigáveis e em Juízo;
- 2.1.2.5 – *e*) à 5ª Subprocuradoria (*Regional de Santos*): além dos serviços de assistência judiciária local, a intervenção nos processos dessa Comarca, de competência das Procuradorias Judicial e do Patrimônio Imobiliário.
- 2.1.3 – *São criados cargos de Subprocurador-Chefe e de Advogado-Chefe* – arts. 7º, 1º, *a e b*;

- 2.1.3.1 — a uns e outros “aplicam-se as disposições próprias da carreira de Advogado” — art. 10.
- 3 — 1967
- 3.1 — *Reorganização da Procuradoria-Geral do Estado* — Lei nº 9.847, de 25-9-67:
- 3.1.1 — *Definição*: “A Procuradoria-Geral do Estado é o órgão que representa judicial e extrajudicialmente o Estado e exerce as funções de consultoria jurídica do Executivo e da Administração em geral bem como de assistência judiciária aos necessitados” — art. 1º
- 3.1.2 — *Subordinação*: Secretário da Justiça — art. 2º, 1ª parte.
- 3.1.3 — *Chefia*: Procurador-Geral do Estado — art. 2º, 2ª parte.
- 3.1.4 — *Compreende* — art. 7º:
- 3.1.4.1 — “I — o Gabinete do Procurador-Geral;
 II — o Conselho;
 III — a Corregedoria;
 IV — a Procuradoria Judicial;
 V — a Procuradoria Fiscal
 VI — a Procuradoria do Patrimônio Imobiliário;
 VII — a *Procuradoria de Assistência Judiciária*;
 (...);
 XIV — os serviços auxiliares”.
- 3.1.5 — *Incumbe-lhe*, à Procuradoria de Assistência Judiciária, “prestar assistência judiciária aos legalmente considerados necessitados, em ações cíveis, penais e trabalhistas” — art. 17;
- 3.1.5.1 — alteração de denominação de diversos serviços que passam a ser *Setores* de Assistência Judiciária, junto aos Departamentos, respectivamente de Profilaxia da Lepra, de Assistência aos Psicopatas e dos Institutos Penais do Estado, bem como junto ao Tribunal de Justiça Militar do Estado, Setores esses que integram uma das Subprocuradorias da Procuradoria de Assistência Judiciária — art. 18.
- 3.1.6 — *Subprocuradorias Regionais* (no interior do Estado), em número de quinze — art. 24;
- 3.1.6.1 — *incumbe-lhes* — art. 27: “I — executar nas comarcas das respectivas regiões as funções atribuídas às Procuradorias, segundo instruções do Procurador-Geral do Estado e dos Procuradores-Chefes, estes na esfera de sua competência” — (...).
- 3.1.7 — *Estruturação da carreira de Procurador do Estado*: são indicados os números de cargos, conforme diversas referências, em dois níveis (nível I — Procuradores; nível II — Procuradores-Chefes e Procuradores-Subchefes) — art. 29;
- 3.1.7.1 — *ingresso na carreira*: por meio de concurso público de provas e títulos, realizado pelo Conselho da Procuradoria-Geral do Estado — art. 33;

3.1.7.2 — *promoção*, em razão de merecimento e de antiguidade, por concurso, mediante inscrição dos interessados — art. 35.

4 — 1968

4.1 — *Normas para concurso de ingresso na carreira de Procurador do Estado* — Edital de 2-8-68.

III — COMENTÁRIOS

1 — O Estado de São Paulo, antecipando-se a outros, quanto à criação e estruturação de um “Departamento Jurídico do Estado”, também se antecipou quanto à criação e começo de estruturação da Assistência Judiciária; na sua evolução, dita Assistência tem sido aperfeiçoada, permanecendo, contudo, sempre dentro do mesmo Órgão (em sentido lato) que, criado com a denominação de “Departamento Jurídico do Estado”, pelo Dec.-Lei nº 17.330, de 27-6-47, também tem evoluído, recebendo, inclusive, outra denominação, isto é, “Procuradoria-Geral do Estado”, reorganizada pela Lei nº 9.847, de 25-9-67.

1.1 — Entretanto, desde o início, a Assistência Judiciária foi paralela ao Ministério Público, e dele inteiramente separada, com subordinação a Chefias diversas — o Chefe do Ministério Público é o Procurador-Geral da Justiça, enquanto que o da Assistência Judiciária, integrada na Procuradoria-Geral do Estado (dantes “Departamento Jurídico do Estado”) é o Procurador-Geral do Estado.

1.2 — No que concerne à *carreira*, nota-se que é *uma só*: a de Procuradores do Estado, que *servirão nesta ou naquela das Procuradorias* que se integram na Procuradoria-Geral, *conforme forem lotados*; o *provimento* para o cargo inicial da carreira, isto é, Subprocurador, é feito *mediante concurso* “de ingresso na carreira de Procurador do Estado”, sendo que a carreira é percorrida através de promoções (por merecimento e por antiguidade) por meio de *concurso de promoção*, ao qual os interessados (em ser promovidos) se inscrevem. É de notar que a carreira *não* acompanha as entrâncias (que em São Paulo são atualmente quatro: três no interior do Estado e uma — especial — na Capital); daí decorre que um Procurador em escalão inferior da carreira pode funcionar em Comarca de entrância superior e vice-versa, podendo inclusive percorrer toda a carreira numa só e mesma Comarca. As promoções, não se relacionando, pois, com a entrância, relacionam-se com os vencimentos.

1.3 — *A função é exercida em Juízo, em ambas as instâncias* (ajuizamento, defesa) ou *fora dele* (possíveis conciliações, acordos, soluções amigáveis).

1.4 — *A competência abrange* a prestação de assistência judiciária aos legalmente considerados necessitados, em ações cíveis penais e trabalhistas.

1.4.1 — A continuidade de prestação de assistência, não só durante o expediente, mas a qualquer hora em que seja buscada, é garantida pelos *plantões*: plantão geral, plantão para assuntos de família, plantão para assuntos trabalhistas.

1.4.2 — Quanto a certas atividades de defesa dantes incluídas nas incumbências de competência do Ministério Público: as que visam direitos e interesses *efetivamente pessoais* (privados), passaram para a Assistência Judiciária;

as que visam *institutos jurídicos ou então direitos e interesses sociais, ainda que estejam envolvidos direitos e interesses pessoais, privados, indireta ou acessoriamente, porém, abrangidos pela defesa, permanecem atribuições do Ministério Público (de modo semelhante ao que ocorre nos Estados do Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul, como foi comentado).*

1.5 — Entre os “Serviços Auxiliares” está o de “Pesquisas Sociais”.

2 — *Aqueles que discordam do presente sistema, como os que discordam do sistema do Estado do Rio Grande do Sul, alinham-se em dois grupos.*

2.1 — *Os partidários da carreira única, aduzindo argumentos análogos ou semelhantes aos que estão registrados no inciso 2.1 e suas alíneas, dos “Comentários” concernentes ao Rio Grande do Sul.*

2.2 — *Os partidários de carreiras independentes (não apenas autônomas), aduzindo argumentos análogos ou semelhantes aos que estão registrados no inciso 2.2 e suas alíneas, dos “Comentários” concernentes ao Rio Grande do Sul, com a seguinte especificação:*

2.2.1 — Sendo, como é, uma só a carreira de “Procurador do Estado”, a Assistência Judiciária padece, *mutatis mutandis*, dos mesmos defeitos que tem quando inserida na carreira do Ministério Público.

Com efeito, para ter a independência que deve ter um órgão ou serviço de defesa (quer se chame Assistência Judiciária, quer se chame Defensoria Pública ou Advocacia de Ofício), não basta que esteja separado do Ministério Público e respectiva carreira, tendo, assim, outro Chefe, diverso daquele do Ministério Público, mas é preciso que não esteja inserido noutro Órgão, subordinado ao mesmo Chefe e, muito menos, esteja incluído na única e mesma carreira de serviços paralelos do mesmo Órgão.

Ora, o que acontece com o sistema do Estado de São Paulo é que, estando fora do Ministério Público, está, no entanto, *rigidamente* dentro da Procuradoria-Geral do Estado; *rigidamente*, porque a carreira é uma só, sendo, porém, tão diversos os objetivos das várias Procuradorias, uma das quais é a de Assistência Judiciária, cujos objetivos específicos podem, nos casos concretos, ser conflitantes com os de outras Procuradorias. Assim, podendo o Procurador ser lotado sucessivamente em Procuradorias diversas, ocorrem, quanto a isso, análogos inconvenientes aos observados no sistema em que a Defensoria Pública e respectiva carreira se integram no Ministério Público e respectiva carreira, tanto mais que todas as Procuradorias, inclusive a de Assistência Judiciária, estão *igualmente* subordinadas à mesma Corregedoria, ao mesmo Conselho, ao mesmo Procurador-Geral (isto é, a três Chefias hierarquicamente organizadas).

2.3 — Quanto ao fato de a carreira não acompanhar as entrâncias: é ilógico e discrepa dos motivos da classificação das Comarcas em entrâncias, podendo frustrar as finalidades da mesma classificação.

2.4 — Outra imperfeição apontada é a de que, entre os “Serviços Auxiliares” se encontra o de “Pesquisas Sociais” — isto é, “Pesquisas Sociais” tão somente — quando o auxílio do Serviço Social deveria ser completo, em toda a gama das atividades que lhe incumbem, com a técnica e os métodos próprios.

3 — *Aqueles que apóiam tal sistema* argumentam que:

3.1 — Cada Procuradoria tem a sua autonomia, garantida pela subordinação ao seu próprio Procurador-Chefe. A idêntica subordinação de todas as Procuradorias a uma tríplice Chefia, hierarquicamente organizada, culminando no Procurador-Geral, garante, ao mesmo tempo, a organização — estática e dinamicamente considerada — da Procuradoria-Geral, e a autonomia de cada uma e de todas as Procuradorias.

3.2 — Os Procuradores lotados na Assistência Judiciária têm, no exercício das suas atividades, as prerrogativas conferidas pelo Estatuto da Ordem dos Advogados do Brasil, aos advogados em geral, como estão sujeitos às incompatibilidades, impedimentos e proibições que os Códigos de Processo — Civil e Penal — e o Estatuto da Ordem dos Advogados do Brasil estabelecem para os advogados em geral.

3.3 — A possibilidade de permanência na mesma Comarca (no mesmo Município), do começo ao fim da carreira, propicia melhor continuidade dos trabalhos, tanto como melhor conhecimento dos problemas e realidades locais, o que favorece mais eficiente defesa dos casos.

3.4 — Além de tudo isso que consta retro, os que apóiam este sistema argumentam que ele tem suficiente flexibilidade para ser, como é, suscetível de oportunas correções, segundo a evolução dos tempos, com novas realidades, particularidades, exigências ou problemas, venha a pedir — tanto assim que semelhantes correções podem ser notadas através da evolução da própria Assistência Judiciária dentro deste sistema. Ademais, informam eles que num Estado populoso e desenvolvido como São Paulo este sistema tem funcionado muito bem, atendendo adequadamente à complexidade de maior população e desenvolvimento.

JUSTIÇA MILITAR

I — RESUMO

- 1 — *Denominação do serviço*: “Assistência Judiciária Oficial”.
- 1.1 — *destina-se*, primordialmente e obrigatoriamente, à defesa de praças.
- 2 — *Denominação dos Agentes*: “Advogados de Ofício”.
- 3 — *Situação do serviço*: fora do Ministério Público, mas dentro da estrutura da Justiça Militar.
- 4 — *Carreira autônoma* (com concurso inicial próprio, cujas normas são estabelecidas pelo Superior Tribunal Militar), *percorrendo as duas entrâncias*, por meio de *promoção* por merecimento ou por antigüidade.
 - 4.1 — *estabilidade, vencimentos e outras garantias*: nos termos das que são legalmente atribuídas aos funcionários públicos concursados;
 - 4.1.1 — cada Advogado de Ofício tem dois Substitutos, que não têm garantias de estabilidade.
- 5 — *Incumbências originárias*: suas próprias, definidas (i. é., de Advogado de Defesa).

- 6 — *Competência* em todas as instâncias.
- 7 — *Incompatibilidades, impedimentos e proibições*: nos termos do que dispõem os Códigos de Processo — Civil, Penal e Penal Militar — e o Estatuto da Ordem dos Advogados do Brasil.
- 8 — *Prerrogativas*: as conferidas pelo Estatuto da Ordem dos Advogados aos advogados em geral, combinadas com as legalmente conferidas aos funcionários públicos.

II — DEFINIÇÕES NORMATIVAS E APOIO LEGAL

1 — 1969

- 1.1 — *Assistência Judiciária Oficial*, prevista pela Lei de Organização Judiciária Militar — Dec.-Lei nº 1.003, de 3-10-69:
- 1.2 — *Denominação dos seus Agentes*: “Advogados de Ofício” — arts. 27, 34 e segs.;
 - 1.2.1 — cada Auditoria terá um Advogado de Ofício — art. 27.
- 1.3 — *Carreira autônoma*, percorrida *através das duas entrâncias* da Justiça Militar — art. 35, *caput*, primeira parte;
 - 1.3.1 — *completamente independente do Ministério Público*, “cuja organização é regulada por lei especial” — art. 6º
- 1.4 — *Nomeação inicial* “para primeira entrância, dentre brasileiros natos, bacharéis em direito, com prática forense de, pelo menos, dois anos, e idade não superior a quarenta anos, de idoneidade moral, por ordem de classificação em concurso público de provas, na forma das instruções estabelecidas pelo Superior Tribunal Militar” — art. 35, *caput*, segunda parte.
- 1.5 — *Promoção* para segunda entrância, alternadamente por antiguidade e por merecimento — art. 36, *caput*.
- 1.6 — *Substituição*: cada Advogado de Ofício “terá dois substitutos, bacharéis em direito, de idoneidade moral, que funcionarão nas faltas e impedimentos do titular etc.” — art. 35, § 1º;
 - 1.6.1 — os substitutos não têm garantias de estabilidade — art. 35, § 2º (os Advogados de Ofício têm as garantias legalmente conferidas aos funcionários nomeados mediante concurso).
- 1.7 — *Incumbências*: — art. 47:
 - 1.7.1 — “I — nos processos a que respondem praças:
 - a) acompanhar-lhes todos os termos até decisão final;
 - b) arrazoá-los e fazer a defesa oral do acusado, perante os Conselhos de Justiça;
 - c) arrolar testemunhas, inquiri-las e reinquiri-las, bem como requerer diligências e informações;
 - d) interpor recursos e requerer os remédios legais, inclusive oferecer embargos a acórdãos do Superior Tribunal Militar;

e) apelar obrigatoriamente das sentenças condenatórias, nos processos de deserção e de insubordinação;

f) requerer revisão criminal;

g) requerer suspensão de pena e livramento condicional do condenado, nos casos permitidos em lei;

h) requerer a extinção da punibilidade e a reabilitação;

II — em quaisquer processos, servir de curador ou defensor, quando nomeado pelo presidente do Conselho, ou pelo auditor;

III — representar ao Conselho de Justiça ou ao auditor, quanto ao cumprimento de suas decisões ou despachos em benefício de praças ou para a proteção destas, nos termos da lei, quando presas ou sujeitas a prisão, em decorrência de processo criminal”.

1.8 — *Destina-se* esta Assistência Judiciária Oficial a, obrigatoriamente, fazer a defesa de praças, em processos criminais, “salvo se, por iniciativa do acusado, for constituído outro advogado” — art. 34;

1.8.1 — todavia, essa destinação é ampliada, implicitamente, pelas incumbências descritas no art. 47, II e III, retrotranscritas.

III — COMENTÁRIOS

1 — O sistema da Justiça Militar se caracteriza pela completa independência que a Assistência Judiciária tem do Ministério Público, ao mesmo tempo que, contemplada e regulada na Lei de Organização Judiciária Militar, se subordina ao Superior Tribunal Militar.

Os Agentes ou Órgãos (em sentido estrito) da dita Assistência, isto é, os Advogados de Ofício, têm uma carreira autônoma, embora curta, porque na Justiça Militar são somente duas entrâncias, carreira essa que se inicia com a nomeação mediante concurso próprio.

A competência abrange incumbências em todas as instâncias.

1.1 — Embora a Assistência Judiciária junto à Justiça Militar se destine especialmente, ou, melhor, específica e primordialmente, à defesa de praças, a Lei não exclui, mas, ao contrário, admite expressamente a extensão a “quaisquer processos”, entendendo-se sempre, contudo, em matéria penal.

2 — *Aqueles que discordam do presente sistema* argumentam que a subordinação da Assistência Judiciária ao Órgão Judiciário, isto é, ao Órgão Julgador, é evidentemente incompatível com o exercício da defesa: o Órgão de defesa não tem condições de pleitear, com as necessárias garantias e plenitude, o julgamento favorável que deseja, se está subordinado ao Órgão que vai proferir dito julgamento.

3 — *Aqueles que apóiam este sistema* ponderam que, para a Justiça Militar, que é uma Justiça Especial, e cujo objeto é tão-somente penal, este sistema garante a plenitude da defesa, uma vez que a subordinação é tão-somente para determinados efeitos de ordem administrativa, sem quaisquer interferências na relação processual. Desse modo, os Advogados de Ofício recebem influência da disciplina militar, o que, longe de interferir na plenitude da defesa,

induz ditos Advogados de Ofício a melhor e mais conscienciosamente cumprirem as suas incumbências.

JUSTIÇA DO TRABALHO

I — RESUMO

- 1 — *Denominação do serviço*: “Assistência Judiciária”.
- 2 — *Denominação dos Agentes*: “Advogados”.
- 3 — *Situação do serviço*: vinculado aos Sindicatos profissionais, que contratam os Advogados e os remuneram (conforme os termos contratuais);
 - 3.1 — *eventualmente*, nos termos legais, a assistência pode ser prestada por Promotores Públicos (Promotores de Justiça) ou Defensores Públicos.
 - 3.2 — *Os honorários* pagos pelo vencido reverterão:
 - 3.2.1 — em benefício do Sindicato, no caso do item 3;
 - 3.2.2 — em benefício do Tesouro do Estado, no caso do inciso 3.1.
- 4 — *Competência e incumbências*:
 - 4.1 — no caso de Advogado contratado: conforme os poderes conferidos no instrumento procuratório (em juízo ou fora dele; se em juízo, numa ou mais instâncias);
 - 4.2 — no caso do Promotor Público ou Defensor Público: conforme, em cada Estado, a lei atribuir a um ou ao outro.
- 5 — *Incompatibilidades, impedimentos e proibições*:
 - 5.1 — tratando-se de Advogado contratado: os genéricos, conforme normas processuais e o Estatuto da Ordem dos Advogados do Brasil;
 - 5.2 — tratando-se de Promotor Público ou de Defensor Público: *idem* e, mais, se for o caso, as específicas que a legislação do Estado preveja.
- 6 — *Prerrogativas*:
 - 6.1 — tratando-se de Advogado contratado: as conferidas pelo Estatuto da Ordem dos Advogados do Brasil, aos advogados em geral;
 - 6.2 — tratando-se de Promotor Público ou de Defensor Público: *idem*, combinadas com as legalmente conferidas aos funcionários públicos.

II — DEFINIÇÕES NORMATIVAS E APOIO LEGAL

1 — 1943

- 1.1 — *Consolidação das Leis do Trabalho*, Dec.-Lei nº 5.452, de 1º-5-43:
 - 1.1.1 — *entre os fins do Sindicato*, alinha o estudo, a defesa e coordenação dos interesses econômicos ou profissionais de todos que exercem a mesma atividade ou profissão, ou atividades ou profissões similares ou conexas — art. 511;
 - 1.1.2 — *entre as prerrogativas dos Sindicatos*, inclui a de “representar, perante as autoridades administrativas ou judiciárias”, “os interesses individuais dos associados relativos à atividade ou profissão exercida” — art. 513, a;

- 1.1.3 – *entre os deveres dos mesmos Sindicatos*, está o de “manter serviços de assistência judiciária par os seus associados” – art. 514, b;
 - 1.1.4 – *entre as destinações do imposto sindical*, está a de aplicação em serviços de assistência judiciária – art. 592, I, a; II, d; III, d; IV, c;
 - 1.1.5 – *são previstas penalidades para as infrações* das normas concernentes aos Sindicatos, seus fins, prerrogativas, deveres, destinações do imposto sindical, em tudo isso abrangida a assistência judiciária – arts. 553 e segs. e 598.
- 2 – 1970
- 2.1 – *Assistência Judiciária*, prevista pela Lei nº 5.584, de 26-6-70:
 - 2.1.1 – *prestada pelo Sindicato* da categoria profissional a que pertencer o trabalhador – art. 14, *caput*;
 - 2.1.1.1 – *condição para receber o benefício*: ter salário igual ou inferior ao mínimo legal, ou, se superior, provado que “sua situação econômica não lhe permite demandar, sem prejuízo do sustento próprio ou da família” – art. 14, § 1º.
 - 2.1.2 – *Denominação dos seus Agentes*: “Advogados”;
 - 2.1.2.1 – são contratados pelo Sindicato – arts. 14 a 17, implicitamente;
 - 2.1.2.1.1 – no patrocínio das causas, podem ser auxiliados por estudantes de Direito (observados os dispositivos legais e do Estatuto da Ordem dos Advogados) – art. 15;
 - 2.1.2.1.2 – nas Comarcas onde “não houver Juntas de Conciliação e Julgamento ou não existir Sindicato da categoria profissional do trabalhador, é atribuído aos Promotores Públicos ou aos Defensores Públicos o encargo de prestar a assistência prevista nesta Lei” – art. 17;
 - 2.1.3 – “Os honorários do advogado pagos pelo vencido reverterão em favor do Sindicato assistente” – art. 16;
 - 2.1.3.1 – caso a assistência tenha sido prestada por Promotor ou por Defensor Público, “a importância proveniente da condenação nas despesas processuais será recolhida ao Tesouro do respectivo Estado” – art. 17, parágrafo único;
 - 2.1.4 – “a assistência judiciária, nos termos da presente Lei, será prestada ao trabalhador ainda que não seja associado ao respectivo Sindicato” – art. 18;
 - 2.1.5 – “os diretores de Sindicato que, sem comprovado motivo de ordem financeira, deixarem de dar cumprimento às disposições desta Lei, ficarão sujeitos à penalidade prevista no art. 553, alínea a, da Consolidação das Leis do Trabalho” – art. 19.

III — COMENTÁRIOS

1 — A Assistência Judiciária, na Justiça do Trabalho, de prestação obrigatória pelos Sindicatos, precedeu de sete anos a Lei nº 1.060, que é de 5-2-50.

Este sistema de Assistência Judiciária tem muitos pontos que o diferenciam dos demais; pode-se dizer que é um sistema especial, servindo a uma Justiça Especial, que o é a Justiça do Trabalho, embora dito sistema tenha com os demais as mesmas normas gerais, que, a partir da Lei nº 1.060, são as que a compõem.

Assim, pois, a assistência é prestada, conforme prescreve essa Lei, aos necessitados, mas a configuração do estado de necessidade que justifique o benefício, aqui neste sistema, tem uma delimitação própria, pois acrescenta uma referência ao salário do trabalhador; isto é, se dito salário for igual ou inferior ao dobro do legal, não é preciso indagar do prejuízo para o sustento próprio ou da família, que as despesas da demanda possam trazer.

2 — *Das críticas que se movem contra este sistema, vale registrar as seguintes:*

2.1 — Desde que existe Assistência Judiciária ou Defensoria Pública ou Advocacia de Ofício organizada, em cada Unidade Federativa, não haveria necessidade de assistência judiciária fornecida pelos Sindicatos profissionais. Aliás, nas eventualidades legalmente previstas, esta assistência é prestada justamente pela Defensoria Pública ou mesmo pelo Ministério Público. Uma vez, pois, que os serviços de assistência judiciária estão estatalmente organizados, deixa de haver necessidade de os Sindicatos terem de prestá-la, o que praticamente se comprova pelo fato de a mesma lei prever eventualidades em que a assistência é prestada por específicos Órgãos estatais.

2.2 — Constituindo a Assistência Judiciária trabalhista, um serviço prestado por Advogados contratados conforme livre escolha dos Sindicatos, e não um Órgão em que haja um quadro de Advogados admitidos mediante concurso específico, com carreira própria, a ser percorrida através de promoções por merecimento e por antigüidade, não há, para quem necessita da assistência, a devida segurança ou certeza quanto à cabal prestação da mesma assistência.

3 — *Em apoio deste sistema, podem ser consignados os seguintes argumentos:*

3.1 — Este sistema, assim como se configura, com as peculiaridades que o diferenciam de todos os demais, assim se configura justamente para melhor atender às peculiaridades da Justiça do Trabalho, peculiaridades essas que a diferenciam da Justiça Comum, qualificando-a como Especial. Aliás, sem perder

essa sua qualificação, e sem que se possa pôr em dúvida a necessidade da Justiça (Especial) do Trabalho, eventualmente, nos termos legais, assuntos a ela pertinentes são tratados pela Justiça Comum (Juizes de Direito, onde não há Junta de Conciliação e Julgamento).

3.2 — É da própria natureza do Sindicato a solidariedade, uma de cujas manifestações é a defesa dos direitos e interesses dos seus associados e, extensivamente, daqueles que, não sendo embora associados, exercem atividade da categoria profissional do Sindicato.

3.3 — A contratação de Advogados, mediante livre escolha do Sindicato, tem a vantagem de poder fazer recair a escolha nos melhores profissionais, como tais reconhecidos; e mais: mantê-los enquanto corresponderem (e tão-só enquanto corresponderem) a esse conceito e à confiança a ele inerente.

JUSTIÇA FEDERAL

NOTÍCIA

1 — Não existe, ainda, um serviço de Defensoria Pública (ou Assistência Judiciária ou Advocacia de Ofício) para funcionar especificamente junto à Justiça Federal, embora haja alguma providência destinada a preencher transitóriamente a lacuna.

2 — Entretanto, está sendo cogitada a sua criação.

Para isso, estão sendo feitos estudos, com análise de todos os prós e os contras (dos *alegados* prós e contras) dos diversos sistemas estaduais, a fim de adotar, no Sistema Federal, aqueles aspectos que melhor puderem atender o princípio de defesa igualmente em todas as Unidades Federativas, independentemente das suas peculiaridades, da sua densidade populacional, do seu grau de desenvolvimento e da complexidade das realidades e dos problemas; não é fácil encontrar essa fórmula ideal — por isso mesmo os estudos estão sendo demorados.

Todavia, um ponto parece já acertado: a Defensoria Pública (com esta ou aquela denominação que, afinal, venha a ter) não há de se integrar noutro Órgão ou Serviço, mas constituir um Órgão individualizado, independente de qualquer outro Órgão ou Serviço, com o seu próprio Chefe, o “Defensor Público-Geral” (ou “Assistente Judiciário-Geral” ou “Advogado-Geral” — conforme a terminologia que venha a ser adotada); o Chefe da Defensoria Pública há de ser subordinado tão-só e diretamente ao Ministro da Justiça, do mesmo modo e nas mesmas condições que o é o Chefe do Ministério Público.

QUESTÃO DE CONTAGEM EM DOBRO
DE FÉRIAS NÃO GOZADAS
POR NECESSIDADE DE SERVIÇO (*)

JARBAS MARANHÃO

Presidente do Tribunal de Contas

Professor da Universidade Católica de Pernambuco

VOTO DE DESEMPATE DO CONSELHEIRO

JARBAS MARANHÃO — PRESIDENTE:

— Devo confessar aos Senhores Conselheiros uma certa perplexidade diante da matéria que terei de desempatar, tendo em vista os pronunciamentos a respeito.

O Tribunal dividiu-se: alguns Conselheiros consideram o ato ilegal, pois a contagem, em dobro, de férias não gozadas se afigurou a eles como um processo indireto de reduzir o tempo de serviço para a aposentadoria. E, como na legislação federal esse critério de contagem, em dobro, de férias não é adotado, pareceu aos Senhores Conselheiros, que votaram pela ilegalidade do ato, que o Estado também não poderia fazê-lo (por

ser um processo indireto de contagem e redução de tempo de serviço para a aposentadoria) desde que, por disposição da Carta Magna do País, somente a Lei Federal poderá reduzir o tempo de serviço, para o efeito de aposentadoria e disponibilidade, levando em conta a natureza especial do serviço.

Na verdade, uma interpretação que veja na contagem, em dobro, de férias não gozadas um processo de redução do tempo de serviço exigido pela Constituição, para o efeito de aposentadoria, poderá ser uma maneira válida de interpretar a questão. Mas, somente seria válida, sem dúvida alguma, essa maneira de interpretar a questão após definição do legislador federal, quando ele, através de lei complementar, de iniciativa exclusiva do Presidente da República (art. 103 da Emenda Constitucional nº 1), indicando quais as exceções às regras estabelecidas, quanto ao tempo e natureza de serviço, para aposentadoria, reforma, transferência para a inatividade e disponibilidade, viesse a vedar, explicitamente, a contagem, em dobro, de férias não gozadas para esses efeitos, de vez que tem sido entendimento de doutrinadores e jurisprudência competir aos Estados disciplinar o processo de prestação de serviço de seus funcionários.

Por outro lado, o legislador constituinte, quando cogitou da redução do limite de tempo de serviço para a aposentadoria facultativa, o admitiu apenas em respeito e em decorrência da natureza especial que o serviço possa apresentar. Somente levando-se em conta a natureza especial da atividade é que poderá o legislador ordinário reduzir os limites de tempo de serviço para aposentadoria.

Assim é que, no plano federal, como no estadual, determinados cargos que, pela sua natureza, redundam num desgaste extraordinário de energias, ou põem em risco a saúde ou a vida do servidor, o exercício deles confere a seus ocupantes o direito de se aposentar, com proventos integrais, com um período de tempo de serviço aquém do teto estabelecido para aposentadoria em cargos considerados normais nas suas atribuições e não de natureza especial pelas suas tarefas.

É, por exemplo, o caso de cargos de policiais ou de funcionários que trabalham em raio x ou em estabelecimentos de doenças infecto-contagiosas e que, assim, põem em risco a própria vida ou a saúde.

É o caso, também, comum nas legislações estaduais, do professor primário que, para efeito de aposentadoria, tem a lei reduzido o seu tempo de serviço, na consideração de que a atividade do magistério primário resulta num desgaste maior de energias.

O legislador constituinte somente tem permitido ao legislador ordinário reduzir o limite de tempo de serviço para efeito de aposentadoria, com proventos integrais, em função da natureza especial do cargo. É uma redução que se opera, no entanto, apenas quanto à globalidade dos anos de serviço, ou seja, uma redução no teto fixado pela Constituição para a inatividade.

Considerar a contagem, em dobro, de férias não gozadas um meio indireto de reduzir o tempo de serviço, em atividades comuns ou especiais, pode ser uma conjectura até certo ponto lógica e da melhor intenção, do ponto de vista moral, mas pode implicar numa atitude de menor segurança ou exatidão, do ângulo de uma interpretação estritamente jurídica.

O Tribunal tem provocado, no exame de várias matérias, com as suas decisões, muitas controvérsias. A decisão sobre o processo em debate seria outra que iríamos criar em relação ao Ministério Público e ainda em relação ao Poder Judiciário do Estado, que, mediante Resolução, conforme faculta a Lei Maior, estabeleceu a contagem, em dobro, de férias não gozadas, por necessidade de serviço, para os magistrados e bem assim para os seus servidores.

Mas, não é por isso, por essa razão — digamos assim — de ordem política, visando a diminuir o campo de atrito do Tribunal de Contas com outras áreas do serviço público, que me inclino a desempatar, acompanhando os votos dos Conselheiros Oliveira Neto, Suetone Alencar e Ruy Lins. É por tudo que já foi dito antes e ainda porque encontrei um parecer recente da Consultoria-Geral da República, onde é abordada a questão da contagem, em dobro, de férias não gozadas e no qual é dito claramente que, na contagem de tempo de serviço prestado ao Estado-membro, deve aplicar-se a lei estadual, por ser essa legislação a competente para disciplinar a prestação de serviço de seus subordinados.

Sem dúvida, o legislador constituinte federal fixou as normas e limites, quanto ao tempo de serviço, para aposentadoria dos servidores da União, dos Estados e dos Municípios, mas não dispôs sobre a maneira de contar o tempo de serviço.

A Constituição Federal estabelece que os Estados, em suas Constituições e leis, devem respeitar, entre outros princípios nela estabelecidos, as normas relativas aos funcionários públicos. Mas, em nenhum de seus artigos, a Lei Maior do País menciona o sistema de contagem do tempo de serviço.

É de se admitir, então, seja facultado aos Estados-membros disciplinarem o processo dessa contagem, em relação ao seu funcionalismo; a não ser que lei complementar do Texto Supremo venha a fixar detalhes quanto à contagem do tempo de serviço e disponha em sentido contrário.

O parecer do Consultor-Geral da República, no qual encontrei apoio para esse pensamento, é de 3 de agosto de 1970, posterior, portanto, à Emenda Constitucional nº 1, de 17 de outubro de 1969, e de vigência a partir do dia 30 do aludido mês.

É a opinião sobre a aposentadoria de um Oficial de Justiça, PJ-L, da Justiça Federal, que, para a sua inatividade, contou também tempo de serviço estadual, incluindo nesse período de serviço estadual férias não gozadas contadas em dobro.

Vejamos o que diz, nos trechos que interessam à questão em debate:

"...Assim sendo, para que se considere aplicável no presente caso o art. 184, II, do Estatuto, constitui condição essencial conte o servidor, em 15 de março de 1967 (termo do primeiro ano de vigência da Constituição de 1967), pelo menos, 35 anos de serviço."

Agora, o que é de se ressaltar:

"Essa condição, todavia, somente pode ser satisfeita pelo requerente, computando-se em dobro 25 períodos de férias não gozadas, como lhe permitia fazê-lo a Lei nº 1.163, de 1966, do Estado da Guanabara. A perfeita adequação da aposentadoria em apreço no quadro legislativo e constitucional vigente impõe sejam dirimidas algumas dúvidas, a saber: na aposentadoria do funcionário federal (em que haja contagem de tempo de serviço estadual processada nos termos da Lei do respectivo Estado) pode retificar-se aquela contagem para compatibilizá-la com a legislação federal? — O servidor que haja satisfeito a condição imposta pelo art. 177, § 1º, da Constituição de 1967, e tenha requerido sua aposentadoria antes do advento da Emenda Constitucional nº 1, de 17 de outubro de 1969, assegurou o direito de aposentar-se de acordo com a legislação vigente anteriormente àquela Constituição?"

O que importa é a primeira questão.

"No que tange à primeira dúvida suscitada, esta Consutoria-Geral já emitiu o Parecer nº 759-H (in **Diário Oficial** de 22 de dezembro de 1968, págs. 9.274-75), o qual fundamentando-se em farta jurisprudência do Egrégio Supremo Tribunal Federal e na lição dos doutrinadores concluiu pela aplicação da Lei Estadual, e não da federal, na contagem do tempo de serviço prestado ao Estado, por ser sua legislação a competente para disciplinar a prestação de serviços de seus subordinados. Nestas condições, portanto, computando o Estado da Guanabara, em dobro, o período de férias não gozadas pelo requerente, em obediência e para os fins previstos no art. 96 da Lei Estadual nº 1.163, de 1966, descabe retificação daquela contagem por parte da administração federal a título de pretender compatibilizá-la com sua própria legislação. Em conseqüência, o requerente preenchia as condições para aposentar-se com as vantagens do item II do art. 184 do

Estatuto de Funcionários, uma vez que, antes do término do primeiro ano de vigência da Constituição de 1967: **a)** contava 35 anos de serviço; **b)** era ocupante de cargo isolado; e **c)** nele, permanecia por longos anos.”

Portanto, o que o parecer da Consultoria-Geral da República, datado de 3 de agosto de 1970, proclama, é a validade da legislação do Estado-membro, para o efeito de contagem de tempo de serviço estadual, no entendimento de que o Estado é competente para disciplinar a prestação de serviço de seus servidores.

Tudo indica, assim, que o legislador constituinte — mesmo o da Emenda nº 1, de 1969 —, não cogitando de disciplinar o processo de contagem de tempo de serviço público, deixou-o ao critério do legislador ordinário, quer da União, quer do Estado-membro.

Na vigência da Constituição de 1967, o que o legislador estadual não pode fazer é reduzir o número de anos de serviço fixado na Constituição Federal para a aposentadoria facultativa ou voluntária, fugindo aos modelos da legislação federal, que, por sua vez, só poderá fazê-lo em razão da natureza especial do trabalho.

Todavia, não encontro dispositivo constitucional que subordine o processo de contagem de tempo de serviço prestado ao Estado ao que estatui a lei federal, a não ser que venha a determiná-lo a lei complementar, prevista no art. 103 da Emenda Constitucional nº 1, de 17 de outubro de 1969.

Por essas razões, prefiro desempatar, acompanhando os votos dos Conselheiros Oliveira Neto, Suetone Alencar e Ruy Lins, sem, no entanto, deixar de considerar, até certo ponto, válida a interpretação dos Conselheiros Orlando Morais, Guedes Pereira e Luiz Arcoverde, pois, sem dúvida, contar férias em dobro pode resultar num processo indireto de redução de tempo de serviço.

As férias obedecem a um imperativo — o de restaurar as energias gastas, preservando a saúde do servidor.

No plano federal, elas são obrigatórias, permitindo a legislação, no máximo, um acúmulo de duas férias; porém, jamais, são contadas em dobro.

Por outro lado, contar, em dobro, férias não gozadas por uma determinada classe ou mesmo para servidores de um dos Poderes, sem que esta medida se aplique aos servidores, em geral, do Estado, pode ferir o princípio constitucional de isonomia.

Além do mais, a Lei nº 6.123, de 20 de julho de 1968, que é o Estatuto dos Funcionários Públicos Civis do Estado de Pernambuco, isto é, lei destinada a todos os nossos funcionários, sendo uma lei para os ser-

vidores em geral, deveria prevalecer sobre quaisquer outras, de natureza mais especial ainda, por se destinar a círculos sociais restritos, como a Lei do Ministério Público e a Resolução do Poder Judiciário, que mandam contar em dobro férias não gozadas por necessidade de serviço.

Essa última orientação — parece-me — contraria o motivo inspirador da concessão de férias, que é o de preservar a saúde do servidor, evitando, assim, venha a alterar-se sua normal capacidade de produzir, da mesma forma que contraria a orientação da legislação federal.

Desempato — repito — a favor do voto dos Conselheiros Oliveira Neto, Suetone Alencar e Ruy Lins, porque, de um ponto de vista estritamente jurídico, não me sinto suficientemente seguro para inquirar de inconstitucional o dispositivo da Lei do Ministério Público de Pernambuco, que manda contar em dobro férias não gozadas por necessidade de serviço.

Assim o faço de conformidade com as advertências unânimes da doutrina, que, considerando da mais alta importância política e jurídica a questão da declaração de inconstitucionalidade de leis, recomenda a respeito toda ponderação.

A inconstitucionalidade de lei só deve ser declarada, quando inequívoca, clara, indiscutível, manifesta.

Diz o professor PAULINO JACQUES, em seu Curso de Direito Constitucional, que “na dúvida, decidem os Tribunais pela constitucionalidade da lei, que se presume tal, até prova em contrário. Faz-se necessário dar estabilidade à legislação criada à sombra da Constituição e prestigiar o legislador ordinário”.

Ainda, por ser mestre neste assunto, impõe-se citar o ensinamento de CARLOS MAXIMILIANO, em sua obra clássica: HERMENÊUTICA E APLICAÇÃO DO DIREITO:

“Todas as presunções militam a favor da validade de um ato legislativo ou executivo; portanto, se a incompetência, a falta de jurisdição ou a inconstitucionalidade em geral não estão **acima de toda a dúvida razoável**, interpreta-se e resolve-se pela manutenção do deliberado por qualquer dos três ramos em que se divide o Poder Público. Entre duas exegeses possíveis, prefere-se a que não infirma o ato da autoridade...” “... Os Tribunais só declaram a inconstitucionalidade de leis quando esta é evidente, não deixa margem a séria objeção em contrário.”

Foi essa orientação que inspirou o meu voto.

(*) Notas Taquigráficas.
38.ª Sessão Ordinária (15-03-71).
Processo T. C. n.º 1.465/70.

O ORÇAMENTO

E O DESENVOLVIMENTO NACIONAL

MÁRCIO ANTÔNIO INACARATO

Promotor Público

Professor de Direito Constitucional
da Faculdade de Direito de São Carlos

SUMARIO:

- 1 — Conceito e natureza jurídica do Orçamento.
- 2 — O Orçamento na história constitucional brasileira.
- 3 — O Orçamento na Constituição Federal de 1969.

1 — CONCEITO E NATUREZA JURÍDICA DO ORÇAMENTO

Segundo o estipulado na Constituição Federal, o orçamento é uma lei anual que disciplina a despesa pública, não devendo conter, de forma alguma, dispositivos estranhos à fixação da despesa e previsão da receita.

EISMEIN, com efeito, o conceitua como “o ato que contém, para um tempo determinado, a previsão das receitas e das despesas do Estado, e ordena a percepção de umas e o pagamento das outras” (“Elementos de Direito Constitucional Francês e Comparado”, Paris, 1928).

Mais sinteticamente, o jurista norte-americano MUNRO, em sua obra hoje clássica, “O Governo dos Estados Unidos”, definiu-o como “um plano financeiro anual”.

Indubitavelmente, é a lei orçamentária a mais importante lei de um Estado moderno, pois que toda a economia nacional dela depende: se for bem planejada, montada realisticamente, e bem executada, favorecerá extremamente à economia; do contrário, poderá vir a causar gravíssimos prejuízos à economia, pelo recurso inflacionário às emissões de papel-moeda (nos casos em que a despesa, por imprevisão, má execução ou irrealismo do Governo, venha a superar a previsão da receita), podendo propiciar, igualmente, o estrangulamento da economia, quando a previsão orçamentária fica aquém das reais necessidades de expansão do país.

Assume também o orçamento, nos Estados modernos, uma conotação nitidamente democrática, visando a amparar os direitos dos contribuintes que, pela análise da lei orçamentária, poderão saber quais e em que percentual serão suas obrigações tributárias para o exercício imediato. É esta, sem dúvida, a atual orientação do Supremo Tribunal Federal, consagrada através do voto do Ministro ALIOMAR BALEEIRO, quando decidiu que uma lei tributária que institua ou aumente impostos não pode ser votada depois do prazo de encerramento da discussão e

votação da lei orçamentária — ou seja, 30 de novembro — para vigorar no ano imediatamente posterior. Assim, com essa decisão, atualmente no Direito brasileiro não se pode instituir ou aumentar tributos após o dia 30 de novembro, para vigorar no ano imediato.

Num Estado de economia equilibrada, procura-se alcançar um “equilíbrio orçamentário” entre a receita prevista e aquela a realizar-se, de tal forma que o Estado não se veja na contingência de lançar mão de recursos inflacionários para cobrir o *deficit*.

LORD KEYNES, em sua obra, afirmou que nos países de inflação crônica a melhor solução seria sujeitar-se a um “*deficit sistemático*”, e não o absoluto equilíbrio orçamentário, eis que, especialmente os países subdesenvolvidos, aplicam uma grande porcentagem de dinheiro em obras públicas, que se valorizam com a inflação, que chegamos a apelidar de “galopante”.

Hoje, contudo, o Brasil não mais adere a essa concepção econômica: procura-se a todo custo o equilíbrio financeiro e orçamentário, sendo o Orçamento da República para 1973 o mais perfeito que já se elaborou entre nós, registrando um ínfimo *deficit*, o menor, em termos reais, dos últimos vinte anos, correspondendo a apenas 1,1% da “Despesa Global”.

Comentando esse Orçamento para 1973, o Senador CARVALHO PINTO afirmou que, dessa forma, se deu mais um passo no sentido do aperfeiçoamento da matéria, sendo notáveis os progressos que nossos governos revolucionários têm obtido no setor.

Para o mestre supracitado, o Orçamento tem relevância inquestionável como instrumento de fortalecimento das instituições, de racionalização e eficiência administrativa, de conscientização dos governos e efetividade de suas responsabilidades, e de desenvolvimento econômico e social planejado. Para atingir-se a tanto é essencial que a peça orçamentária seja tradução autêntica e sistemática de todo o quadro da Receita e da Despesa pública, e não simples catalogação parcial ou fragmentária, meramente contábil, destituída de classificação útil à análise dos efeitos sócio-econômicos, ou com desvãos abertos à improvisação e ao arbítrio.

Hoje, com inegáveis progressos, afirma ainda o Senador, consolidada-se o regime do “Orçamento-Programa”, que dera tão bons resultados na experiência paulista de 1959; novas áreas vão sendo, também, progressivamente incorporadas ao sistema orçamentário; promove-se, ainda que em textos distintos, uma unificação que permitirá, em breve, uma “consolidação geral”.

Outra inovação é o integral processamento do projeto de lei orçamentária em computador. Facilitará, no futuro, o próprio controle da execução orçamentária. Como o Senado acabou de montar um sistema de computação eletrônica, haverá também mais facilidade para o desempenho das funções fiscalizadoras do Legislativo.

Sobre a *natureza jurídica do orçamento*, afirmam muitos tratar-se de verdadeira e autêntica “lei”, pois que é aprovada pelo Poder Legislativo e sancionada pelo Executivo.

Para outros, seria uma lei tão-só no “sentido material”, porque, apesar de conter normas gerais obrigatórias, destina-se a vigorar apenas por pouco tempo.

Alguns, como KYRLACOPOULOS, professor da Universidade de Tessalônica, afirmam que o orçamento nada mais é que “um ato administrativo com forma de lei”. Isto se acentuaria sob o prisma “material” da “lei orçamentária” (em “Curso”, de PINTO FERREIRA, 2ª edição).

LEON DUGUIT é de opinião que o orçamento tem uma natureza complexa: o orçamento da receita seria uma lei quando opera com impostos anuais; já o orçamento da despesa seria simples ato administrativo, como mera “autorização para a despesa”. Cinde, pois, a natureza jurídica da lei orçamentária.

A maioria, entretanto (JÈZE, LABAND, OTTO MAYER, CARLOS MAXIMILIANO), é de opinião que se trata de uma “lei *sui generis*”, especialíssima.

Seria, segundo entendemos, uma “lei temporária”, destinada a produzir efeitos por um exercício financeiro, e que poderia ser prorrogada (sob a vigência da Constituição anterior) para o exercício seguinte, caso não se votasse, em tempo hábil, a lei orçamentária que haveria de sucedê-la.

No seu “Curso de Direito Constitucional”, ensina PAULINO JACQUES que o orçamento se compõe de duas partes: o *orçamento da receita* e o *orçamento da despesa*.

O *orçamento da receita* compreende a receita ordinária, a extraordinária e a especial;

O *orçamento da despesa* compreende a despesa fixa e a despesa variável.

A *receita ordinária* provém dos impostos, taxas, rendas patrimoniais e industriais; a *receita extraordinária* obtém-se com as operações de crédito, de cobrança da dívida ativa e de rendas eventuais; e a *receita especial* dos fundos de resgate de papel-moeda, do ferroviário, do de educação e saúde, do penitenciário etc.

A *despesa fixa* compreende, por seu turno, a verba do pessoal do quadro do funcionalismo público; e a *despesa variável* a do pessoal extranumerário, a do material (de consumo e permanente) e outras despesas.

O orçamento, lei de natureza complexa que é, distingue-se por *três caracteres fundamentais*, segundo a lição de PINTO FERREIRA, no seu “Curso de Direito Constitucional”:

a) a *anualidade*, tendo sido justamente essa necessidade que ensejou a convocação anual dos Parlamentos, no antigo direito inglês. Essa anualidade do orçamento ficou consolidada com a Revolução inglesa de 1688;

b) a *especialidade de créditos*: as receitas devem ser particularizadas e enumeradas especificadamente, bem como as despesas, para possibilitar ao Congresso ou Parlamento o controle dos gastos públicos.

Dessa forma, os créditos votados, e particularizados, só poderão ser utilizados para os fins previstos na lei orçamentária, e não para outros fins;

c) a *universalidade*: devem ser incluídas no seu texto (da lei orçamentária) todas as receitas e despesas do Estado, incluindo as extraordinárias e os juros e amortizações das dívidas.

O maior obstáculo, no Brasil, para atingir a universalidade, residia nos órgãos da administração indireta, mas o art. 62 da atual Constituição esclarece que:

“Art. 62 — O orçamento anual compreenderá obrigatoriamente as despesas e receitas relativas a todos os Poderes, órgãos e fundos, tanto da administração direta quanto da indireta, excluídas apenas as entidades que não recebam subvenções ou transferências à conta do orçamento.”

Surgiu, recentemente, nas Constituições brasileiras, ao lado do princípio da anualidade, o “princípio do planejamento”: à prática usual e difundida tradicionalmente, do orçamento anual, acresceu-se a prática dos chamados “orçamentos plurianuais de investimentos”, circunscritos mais propriamente às “despesas de capitais”. Essa prática, hoje consagrada pelo art. 60, parágrafo único, da Constituição vigente, foi introduzida em nosso sistema constitucional pela Constituição Federal de 1967.

A Lei nº 5.753, de 3 de dezembro de 1971, aprovou nosso primeiro “orçamento plurianual de investimentos”, para o triênio 1972/1974, estimando a receita e a despesa para 1972 em Cr\$ 16.862.293.200,00; para 1973 estimou-se a quantia de Cr\$ 17.811.630.400,00 para a receita e a despesa; e para 1974 foram ambas estimadas em Cr\$ 18.843.153.000,00. Tais dados correspondem exclusivamente aos recursos destinados ao financiamento das despesas de capital.

Segundo o art. 4º, § 2º, dessa Lei, as importâncias correspondentes aos exercícios financeiros de 1973 e 1974 serão corrigidas monetariamente por ocasião da elaboração dos Orçamentos Anuais, correspondentes àqueles exercícios.

Recentemente, alguns autores, ao criticarem as formas tradicionais de elaboração dos orçamentos, salientando que “a economia encontra-se submetida a períodos cíclicos de prosperidade e depressão”, advogam a adoção de “orçamentos cíclicos”.

2 — O ORÇAMENTO NA HISTÓRIA CONSTITUCIONAL BRASILEIRA

A Constituição do Império de 1824 já se referia ao “Orçamento”, determinando que a Assembléia-Geral teria a competência suficiente para a sua elaboração.

Com a República, a Constituição de 1891 omitiu de seus termos a palavra “orçamento”, e somente com a Reforma Constitucional de 1926, de ARTUR BERNARDES, é que voltou à disciplina constitucional. A primeira Constituição republicana apenas estabelecia que competia privativamente ao Congresso Nacional “orçar a receita, fixar a despesa

anualmente e tomar as contas da receita e despesa de cada exercício financeiro”.

Pela Reforma de 1926, foram eliminados os “riders” (cavaleiros), isto é, os enxertos em proposições necessárias e urgentes, sem qualquer vinculação à matéria principal e visando atender a interesses pessoais, que vinham como que “cavalgando” as proposições mais importantes.

Na Constituição Federal de 16 de julho de 1934, foi a matéria do “orçamento” aquinhoadada com uma “seção especial”, determinando-se em seus artigos que haveria uma lei única para o orçamento — “unidade formal do orçamento” — ao invés de uma lei para a receita e outra para a despesa, como se fazia até então.

A Carta de 1937 transformou o orçamento em “mero ato administrativo”, vindo a criar o Departamento Administrativo do Serviço Público — DASP, encarregado da elaboração orçamentária e da fiscalização de sua execução.

O Capítulo II, Seção VI, da Constituição de 1946, cuidou do “Orçamento”.

Competiria ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, votar o orçamento. O orçamento deveria ser “uno, incorporando-se à receita, obrigatoriamente, todas as rendas e suprimentos de fundos, e incluindo-se discriminadamente na despesa as dotações necessárias ao custeio de todos os serviços públicos.

A Lei do Orçamento não deveria conter matéria estranha à previsão da receita e à fixação da despesa. Foram vedados o “estorno de verbas”, a concessão de créditos ilimitados e a abertura, sem autorização legislativa, de crédito especial.

Os dispositivos da Constituição Federal de 24 de janeiro de 1967 eram quase idênticos aos da Constituição vigente, de 1969, e serão examinados em seguida.

Vimos já os progressos alcançados pelo “Orçamento de 1973”, fundamentado em dispositivos da Constituição de 1969.

Os orçamentos do passado, entretanto, não atingiam a finalidade a que se destinavam.

Assinalou o Senador CARVALHO PINTO, em discurso pronunciado no Senado, que não nos podemos esquecer do que eram os Orçamentos num passado ainda recente. Sua primeira formulação oficial se traduzia na mensagem do Executivo. A seguir, transformava-se noutra peça, com a introdução legislativa de emendas de toda espécie, geralmente casuísticas, desligadas de programas e carentes de recursos. A esse Orçamento aprovado sucedia uma terceira formulação, em consequência das mutilações, ou rígidos programas de contenção. Um quarto Orçamento se configurava, a seguir, à base dos créditos adicionais a que largamente se recorria.

E, finalmente, o Código de Contabilidade, facultando as “Despesas a Regularizar”, abria campo a uma imprevisível transformação da peça originária.

Hoje, segundo ainda o ilustre jurista, a situação é sensivelmente diversa, embora ainda se esteja longe de um estágio plenamente satisfatório. Ao relatar o projeto orçamentário para 1972, referiu-se à grave falha existente na estrutura orçamentária, cujos princípios básicos não dominavam a extensa administração indireta, e cujos efeitos úteis em grande parte se perdiam pelas deficiências de controle. Ainda agora, são notórias as dificuldades no desdobramento orçamentário relativo aos "planos plurianuais", provocando correções e reclassificações.

A Lei nº 5.754, de 3 de dezembro de 1971, estimou a receita e fixou a despesa da União para o Exercício de 1972 em Cr\$ 34.935.431.600,00.

Já a Lei nº 5.847, de 6 de dezembro de 1972 — Orçamento da União para o Exercício de 1973 — estimou a receita e fixou a despesa da União em Cr\$ 52.129.306.600,00.

Comparando-se essa estimativa para 1973, com a previsão e realização orçamentária para o ano de 1964 — pouco mais de 1,5 bilhão de cruzeiros — pode-se apreciar devidamente a enorme evolução da economia brasileira nos últimos anos.

3 — O ORÇAMENTO NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1969

Pela Constituição Federal vigente, de 17 de outubro de 1969, foi a matéria orçamentária disciplinada na Seção VI do Capítulo VI ("Do Poder Legislativo") do Título I, arts. 60 a 69.

Diz o art. 60 da Constituição que a Despesa Pública obedecerá à *lei orçamentária anual*, que não conterà dispositivo estranho à fixação da despesa e à previsão da receita. Mas, não se incluem nessa disposição:

- a) a autorização para abertura de créditos suplementares e operações de crédito para antecipar a receita;
- b) as disposições sobre a aplicação do saldo, que houver.

As "*despesas de capital*" deverão obedecer a orçamentos plurianuais de investimento, na forma prevista em lei complementar.

A Lei nº 5.753, de 3 de dezembro de 1971, como vimos, aprovou nosso primeiro "orçamento plurianual de investimentos", para o triênio 1972/1974.

Na Lei Federal que disporá sobre o exercício financeiro, elaboração e organização do orçamento, *fica vedado*:

- a) a transposição, sem prévia autorização legal, de recursos de uma dotação orçamentária para outra;
- b) a concessão de créditos ilimitados;
- c) a abertura de crédito especial ou suplementar sem prévia autorização legislativa e sem indicação dos recursos correspondentes;
- d) a realização, por qualquer dos Poderes, de despesas que excedam os créditos orçamentários ou adicionais (art. 61).

A abertura de *crédito extraordinário* só será possível para atender a despesas imprevisíveis e urgentes, como as decorrentes de guerra, subversão interna ou calamidade pública (§ 2º do art. 61).

O Orçamento anual divide-se em *corrente e de capital*.

Compreenderá *obrigatoriamente* as despesas e receitas relativas a todos os Poderes, órgãos e fundos, tanto da administração direta quanto da indireta (autarquias, empresas públicas e sociedades de economia mista, pelo art. 4º do Decreto-Lei nº 200/67), excluídas, apenas, as entidades que não recebam subvenções ou transferências à conta do orçamento (art. 62).

A inclusão da despesa e receita dos “órgãos da administração indireta” será feita por “dotações globais”, e não lhes prejudicará a autonomia na gestão legal de seus recursos.

A *iniciativa das leis orçamentárias* é da competência exclusiva do Poder Executivo — Presidente da República — e também das leis que abram créditos, fixem vencimentos, concedam subvenção ou auxílio, ou, de qualquer modo, autorizem, criem ou aumentem a despesa pública (art. 65).

As *emendas à lei orçamentária* somente poderão ser oferecidas na “Comissão Mista” de Senadores e Deputados que se organizará para examinar o projeto de lei orçamentária, e sobre ele emitir parecer. Todavia, dispõe o § 1º do art. 65: “Não será objeto de deliberação a emenda de que decorra aumento de despesa global ou de cada órgão, fundo, projeto ou programa, ou que vise a modificar-lhe o montante, a natureza ou o objetivo”. Ficam sem conteúdo prático, pois, as emendas a serem oferecidas.

O pronunciamento da “Comissão Mista” sobre as emendas será conclusivo e final, salvo se um terço dos membros da Câmara e mais um terço dos membros do Senado requererem a votação em Plenário da emenda aprovada ou rejeitada na Comissão (art. 66, § 3º).

O Presidente da República tem ainda competência para enviar mensagem ao Congresso Nacional para “propor a modificação do projeto de lei orçamentária”, enquanto não estiver concluída a votação da parte cuja alteração é proposta.

O projeto de lei orçamentária anual será enviado pelo Presidente da República ao Congresso Nacional, para votação conjunta das duas Casas, até quatro meses antes do início do exercício financeiro seguinte; se, até trinta dias antes do encerramento do exercício financeiro, o Poder Legislativo não o devolver para sanção, será promulgado como lei (art. 66).

Trata-se de profunda e salutar inovação inserida na Constituição de 1967, e reafirmada na atual. Pelo sistema anterior (Constituição de 1946 e anteriores), “se o orçamento não tiver sido enviado à sanção até o dia 30 de novembro, prorrogar-se-á para o exercício seguinte, o que estiver em vigor” (art. 74 da Constituição de 1946). Visou-se evitar que, nos conflitos entre os Poderes Executivo e Legislativo, ficasse prejudicada a Administração Pública, e a própria economia nacional.

Dispositivos idênticos consagram, respectivamente, os artigos 80 da Constituição do Estado de São Paulo (Emenda Constitucional nº 2, de 30 de outubro de 1969) e 83 da Lei Orgânica dos Municípios do Estado

de São Paulo (Decreto-Lei Complementar nº 9, de 31 de dezembro de 1969).

Sabidos e notórios os progressos alcançados pela economia brasileira nos últimos anos, que, a par de uma eficiente execução orçamentária, de uma contenção progressiva e salutar da inflação, e de estímulos e incentivos ao desenvolvimento das empresas, tende a nos colocar par e passo com as nações mais desenvolvidas do globo, na categoria de potência mundial.

Ao lado dos "orçamentos plurianuais de investimento", tivemos a promulgação da Lei nº 5.727, de 4 de novembro de 1971, que dispôs sobre o *Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento* — PND — para o período de 1972 a 1974.

Relativamente ao setor *crescimento econômico*, a realização do PND visará:

- 1) além de manter o Brasil na lista dos 10 países de maior nível global do Produto Interno Bruto (PIB), no mundo ocidental, possibilitará que avance da posição de nono para oitavo colocado nessa categoria;
- 2) que o Brasil ultrapasse a barreira dos 500 dólares de renda *per capita*, até 1974.

No *campo da educação* pretende-se a redução, através do MOBRAL, do número de analfabetos na faixa de 15 a 35 anos, para apenas dois milhões até 1974, considerando-se que tínhamos oito milhões de analfabetos em 1970; implantação completa do sistema de ensino de 1º grau, integrando-se o primário e o ginasial.

Também no período o Brasil realizará *um dos maiores programas de desenvolvimento regional* em todo o mundo. As transferências da União para o Nordeste e a Amazônia — por intermédio do PIN, do PROTERRA, dos incentivos fiscais, do Fundo de Participação, do Fundo Especial e dos Fundos Vinculados — deverão aproximar-se da média anual de Cr\$ 4.700,00 milhões, correspondendo a montante superior ao total da assistência financeira líquida que o conjunto das instituições financeiras internacionais proporcionou à América Latina, anualmente, no final dos anos 60.

Procura-se, assim, atingir aos *grandes objetivos nacionais do desenvolvimento brasileiro*, e que são:

- 1º) colocar o Brasil, no espaço de uma geração, na categoria das nações desenvolvidas;
- 2º) duplicar, até 1980, a renda *per capita* do Brasil (comparando-se à de 1969), devendo verificar-se, para isso, um crescimento anual do PIB equivalente ao dos últimos três anos;
- 3º) elevar a economia, em 1974, às dimensões resultantes de um crescimento anual do PIB, entre 8 e 10%.

Para atingir-se a tais objetivos, há alguns anos considerados utópicos, hoje plenamente possíveis, muito contribuiu e contribuirá um perfeito planejamento orçamentário, realístico, e uma execução orçamentária imbuída de propósitos moralizadores e eficiente.

DA ORDEM ECONÔMICA E SOCIAL

ANÁLISE DAS PRINCIPAIS ALTERAÇÕES INTRODUZIDAS NESTE CAPÍTULO DA CONSTITUIÇÃO, DE 1946 A 1969.

AIMAN NOGUEIRA DA GAMA

Assessor Legislativo do Senado Federal

“El mundo contemporáneo está empeñado en la inmensa tarea de realizar organizaciones sociales más justas y más humanas. En nuestro Continente, buscamos esta organización más justa y más humana dentro de la configuración de nuestro estilo de vida, de nuestros ideales políticos y sociales, que son resultado de las luchas que por centurias hemos sostenido para conquistar la libertad; que son resultado del pensamiento de los forjadores, de los constructores de nuestras patrias y que son expresión, también, de nuestra vocación por la libertad, la dignidad del ser humano y la justicia social.” (Dr. Benito Coquet, do Comité Interamericano de Segurança Social — Revista “Seguridad Social”, nº 28, 1964, pág. 23.)

I — ORDEM ECONÔMICA E SOCIAL OU DIREITOS ECONÔMICOS E SOCIAIS?

1. Essa vocação, essa ânsia pela “liberdade, pela dignidade do ser humano e pela justiça social”, a que alude o autor acima citado, tem sido uma constante em nosso País. Há longa data, desde o abandono das idéias liberalistas e individualistas, fazemos constar expressamente dos textos das nossas Cartas Magnas as conquistas introduzidas no campo do Direito Social, onde, atualmente, ocupamos posição vanguardeira.
2. Desde a Constituição de 1934 existe um capítulo próprio para a Ordem Econômica e Social, englobando alguns artigos anteriormente constantes de outros títulos e introduzindo novos preceitos disciplinadores, matéria que tem sido mantida, sob a mesma denominação, nos demais textos constitucionais.
3. Entendem alguns autores que, existindo nas Constituições um capítulo destinado aos Direitos Individuais, e agora outro, relativo aos Direitos Políticos, muito logicamente deveria constar, devido à sua alta importância, também um para os Direitos Sociais e outro para os Direitos Econômicos. Julgam esses mestres que os nossos legisladores constituintes ainda estão vacilantes e temerosos em realizar essa separação de direitos *sociais* e *econômicos*, como seria desejável, pelo que englobam ambos num só título — “Ordem Econômica e Social”.
4. Admite-se, desse modo, que a Ordem Econômica e Social de um povo se baseia nos *direitos* econômicos e sociais, tendo por finalidade “assegurar a

todos os cidadãos condições materiais que lhes permitam dispor e gozar das outras liberdades". Direito ao trabalho, direito à habitação, direito ao repouso, sistema de seguro social contra riscos, doenças, acidentes, velhice, maternidade etc., gratificações por encargos de família, tudo isso se configura nessa esquemática institucional. Passa-se, desse modo, do Estado-parasita dos clássicos ao Estado-providência (Welfare state — MAURICE DUVERGER, *Institutions de Politique et Droit Constitutionnel*, pág. 208).

5. Dentro dessa esquemática, em que o Estado, através das normas do Direito Social, franqueia e disciplina os interesses da sociedade, visando ao indivíduo, não em caráter pessoal, mas como parcela desse todo, a verdade é que muito temos avançado.

6. Pela redação dada à Constituição da República Federativa do Brasil (1969), bem mais explícita do que a de 1946 e a de 1967, a Ordem Econômica e Social não mais "deve ser organizada conforme os princípios da justiça social, conciliando a liberdade de iniciativa com a valorização do trabalho humano" (art. 145, de 1946), nem apenas "tem por fim realizar a justiça social" (art. 157, de 1967), mas, "tem por fim o desenvolvimento nacional e a justiça social" (art. 160, redação dada em 1969), com base nos princípios que enumera: liberdade de iniciativa, valorização do trabalho como condição da dignidade humana (antigo *caput* do art. 145, de 1946), função social da propriedade (inovação de 1967, complementada com as alterações relativas à reforma agrária), harmonia e solidariedade entre as categorias sociais de produção (inovação de 1967), repressão ao abuso do poder econômico, caracterizado pelo domínio dos mercados, eliminação da concorrência, aumento arbitrário dos lucros (art. 148, de 1946) e expansão das oportunidades de emprego produtivo (inovação de 1969).

II — DESENVOLVIMENTO NACIONAL E JUSTIÇA SOCIAL

7. Em 1967, o último dos princípios enumerados no art. 157 era o "desenvolvimento econômico", que agora passou a ser qualificado como *nacional*, sendo ainda uma das finalidades da "Ordem Econômica e Social", ao lado da *Justiça Social* e, até, em primeiro plano. Convirá, por isso, definir e conceituar devidamente esses dois termos.

8. "Justiça Social" é expressão que tem em si mesma, de modo implícito, um conteúdo de respeito à pessoa humana, sendo invocada pelos legisladores das diversas ideologias e aparecendo em quase todas as Constituições dos países cultos. Na realidade, porém, ela não é mais do que a própria Justiça no sentido clássico: "Justitia est constans et perpetua voluntas, jus suum cuique tribuendi" (ULPIANO, Digesto I, Título I, Lei 10), ou seja, "é a vontade constante e perpétua de dar a cada um o que lhe corresponde por direito".

Como se vê, a sua significação é a mais ampla possível, engloba todos os bens, tanto os materiais como os espirituais.

No dizer de DANTE, essa *justiça* "é a proporção pessoal e real do homem para o homem, que, conservada, conserva a sociedade e, corrompida, a corrompe" (*De Monarchia*, II, 5, 1).

Ela regula, assim, as relações do homem com a comunidade, seja individualmente ou em grupo, ou mesmo como fundação estatal.

ARISTÓTELES, em *A Política*, livro III, Cap. VII, § 8º, afirmava que a justiça “é uma virtude social, que forçosamente arrasta consigo todas as outras”.

Pode-se dizer, mesmo, que ela é *a virtude* sobre a qual repousa toda a ordem jurídica.

Nada de novo se tem dito sobre ela, modernamente, não obstante as grandes discussões que desperta. Entretanto, as transformações sociais, as mudanças ocorridas, especialmente neste século, demonstram que a justiça, para ser *social*, precisa conter não somente um produto da razão filosófica, mas uma expressão de equilíbrio e segurança da própria vida, de tal modo que se constitui no grande anseio de todos os homens e povos sujeitos a restrições em seus direitos.

É errôneo, no entanto, julgar que todo sentimento de justiça é subjetivo ou abstrato, porque, propriamente considerada, ela é apenas a proporção entre o que se dá e o que se exige para que o homem, dentro da ordem social, possa cumprir o seu destino, desenvolvendo todas as suas qualidades em benefício da coletividade.

9. O conceito de justiça induz a idéia de sua *distribuição*, que é objeto das definições e discussões da mais variada ordem, pelas diferentes escolas ideológicas.

Para os *capitalistas*, consiste em: “dar a cada um segundo o seu poder econômico”. Para os *socialistas*: “dar a cada um segundo sua produtividade individual”. Para os *comunistas*: “a cada um segundo as suas necessidades”.

BRUNO MOLL, em seu livro *Hay Justitia en la Economía?*, págs. 29 e segs., faz clara análise dessas três definições, demonstrando que, teoricamente, embora se mostrem *como justas*, na realidade despertam sérias dúvidas sobre a sua praticabilidade.

Quanto ao princípio comunista, lembra o autor que ele pressupõe uma socialização dos meios de produção e do consumo, do que resulta, em oposição ao princípio capitalista, na inexistência de propriedade privada. Os fundamentos dessa doutrina se apóiam na condição social das famílias e do número de filhos, na legislação sobre impostos, na escala de salários, feita de acordo com as cargas familiares, na assistência pública aos pobres e desocupados e, enfim, na assistência social e na política social do Estado, que, por sua vez, pertencem à ordem econômica, na qual se baseia, *essencialmente*, o capitalismo privado.

Em oposição à definição capitalista, é comum alegar-se a *injustiça* de uma pessoa receber maior renda do que a outra, pelo fato de possuir um capital herdado de seus antepassados ou por tê-lo obtido de uma conjuntura favorável, sem qualquer parcela de mérito pessoal.

Sem dúvida que o socialismo — “a cada um segundo sua produtividade” — aparece como o que mais corresponde ao sentimento moderno de justiça econômica e está, de certa forma e até certo ponto, arraigado na consciência do homem culto moderno. No entanto, esse mesmo sistema pode ser combatido, se não aplicado de forma correta. Pergunta-se, por exemplo: não é igualmente injusto que um trabalhador robusto, *privilegiado pela natureza e pelo destino*, perceba, com a ajuda dessas qualidades e vantagens físicas, o dobro do salário e, quiçá, até quatro vezes mais do que outro trabalhador débil ou inválido, que só pode ser ocupado, ocasionalmente, em trabalhos subalternos?

Por sua vez, a doutrina comunista — “a cada qual segundo suas necessidades” —, de uma forma global, corresponderia ao gosto da grande massa, mas, de maneira alguma, aos homens cultos, pois, devido à manutenção sistemática *de todos pela sociedade*, desapareceria *toda luta pela existência* e, até mesmo, toda classe de luta e, com isso, o seu efeito educativo e robustecedor. A consequência inevitável seria a degeneração, a estagnação, a decadência. De outro lado, é muito duvidoso que alguma vez se pudesse realizar, num território extenso e de grande população, alguns desses princípios, em sua integral compreensão.

10. Não há quem possa negar que a pessoa humana tem direito a uma existência digna, dentro dos quadros sociais.

Em trabalho publicado nesta Revista, nº 12, afirmamos que “as desigualdades humanas não de existir sempre, pois jamais haverá uma coletividade igual, de homens e mulheres, no espírito, na inteligência, nas idéias, na posse de bens materiais, na harmonia da vida em comum. Mas o que não pode e não há de existir sempre é a desigualdade oriunda da falta de bem-estar, da pobreza, da miséria, das doenças, porque estes são males humanos, superáveis pela assistência estatal, manobrada, assim, como instrumento de reparação, de amparo e de nivelamento. Melhorar o nível de vida de homens e mulheres que disso necessitam é estabelecer condições de bem-estar, realizando a igualdade social, *à base das possibilidades* reais de cada um. É um verdadeiro *nivelamento sociológico*, que se funda num conjunto de princípios, normas e diretrizes constitutivos do que se poderia chamar de política social. Essa política, por sua vez, resulta de atos e fatos com que os homens e os Governos procuram resolver os graves problemas sociais oriundos da miséria, do infortúnio, da insegurança do futuro, do pauperismo, visando à implantação de melhores condições de vida para os povos, com base nas razões mais variadas: sentimento de solidariedade humana, de caridade, de compaixão e de religião”.

O ser humano, na etapa atual da civilização, pela sua própria natureza, *faz jus a um amparo*, amplo e total, desde o seu nascimento. É uma decorrência de sua própria vida, é uma contrapartida a que ele tem direito, do Estado e da coletividade, pelo próprio existir, uma vez que irá concorrer, por sua parte, para o bem-estar comum de todos, com a sua força de trabalho. É uma obrigação que não mais resulta apenas da solidariedade humana, mas, já agora, se apresenta e se impõe *em nome da solidariedade social*. Assim é que a sua existência é *reconhecida* e não *concedida*. Não é um favor que a gera, antes é *a ordem social que a estabelece*.

Diante disso, em nosso entender, nada impede que, num regime capitalista, a pessoa humana possa receber segundo o seu poder econômico, sua produtividade individual ou sua necessidade.

O problema é, assim, de união das três fórmulas para uma participação distributiva, de acordo, aliás, com a clássica definição de ULPIANO, até hoje a mais perfeita — “dar a cada um o que lhe corresponde por direito”, ou seja, o que lhe corresponde *pelo seu capital*, o que lhe é devido *pelo seu trabalho*, o que lhe cabe *como pessoa humana*.

Discordam muitos autores da possibilidade atual da fusão dos três princípios. É de se admitir, porém, no futuro, a sua aplicação concomitante, por não

se conflitarem, e isso tendo em vista o efeito das transformações de toda ordem, oriundas do progresso tecnológico, aliadas à evolução da mentalidade humana e ampliação do princípio da solidariedade social, que, no dizer de GARCIA OVIEDO (*Tratado Elementar de Derecho Social*, pág. 38), é uma “interdependência entre todos os membros do organismo social”. Coloquem-se, ao lado disso, os ensinamentos religiosos, que tanto influem na vida dos homens e dos povos.

11. A expressão “desenvolvimento econômico”, por seu turno, tem significado especial, constituindo, segundo alguns, parte da teoria geral da *transformação cultural*, cujo estudo compreende várias etapas. A primeira delas trata das transformações das *estruturas mentais*, a segunda da transformação *social*, a terceira da transformação *política* e a quarta da transformação *econômica* ou *desenvolvimento econômico*, propriamente considerado.

A Constituição vigente não menciona mais, como vimos, o desenvolvimento econômico, usando a terminologia “desenvolvimento nacional”, mais ampla, que engloba todas as demais formas de desenvolvimento.

É de se notar, porém, que as referidas transformações passam a ser “desenvolvimento” apenas quando certas relações materiais e sócio-econômicas alcançam níveis suscetíveis de modificar a estrutura vigente, tudo isso sob o freio das instituições e aos impulsos dinâmicos do espírito de renovação.

É evidente que, ante essa conjuntura, exige-se dos governantes que sintam os fenômenos e correspondam, por meio de uma ação construtiva, às aspirações de mudança, submetendo-os, entretanto, aos reais interesses do país, numa substituição gradual das estruturas obsoletas pelos diversos tipos de desenvolvimento.

Diante do exposto, se o “desenvolvimento nacional” é o conjunto das transformações estruturais de uma sociedade em função dos objetivos a que a mesma se propõe alcançar, inegavelmente a Constituição da República Federativa do Brasil inovou para *melhor*, ao incluir essa nomenclatura como uma das finalidades da Ordem Econômica e Social.

O problema do desenvolvimento econômico nacional assumiu, no último decênio, grande ênfase no Brasil, a ponto de ter justificado a criação do Ministério do Planejamento e Coordenação Geral e a adoção, depois de vários planos, do Orçamento Plurianual, em franco cumprimento, no qual são consubstanciados os esquemas de aplicação de capital ou dos investimentos do Tesouro Nacional.

A política dos incentivos fiscais, executada através da SUDAM, SUDENE, etc., e a dos órgãos regionais de desenvolvimento (SUDECO, SUDESUL, SUVALE etc.), bem como a dos diversos outros órgãos e Fundos que também atuam nessas áreas, formam, por outro lado, uma estrutura de desenvolvimento econômico, em bases realísticas.

III — DESAPROPRIAÇÕES — REFORMA AGRÁRIA

12. É certo, também, que não pode haver “desenvolvimento nacional” e “justiça social” sem que se coloque, ao lado de outros e com caráter preponderante, a decisiva intervenção do *fator econômico*.

Como exemplo, aí estão as inovações constitucionais, introduzidas no tocante às desapropriações de propriedades territoriais rurais, com vistas a uma efetiva reforma agrária.

Os §§ 1º a 5º do artigo 161 da Constituição vigente regulam essas desapropriações, mediante pagamento de *justa indenização, em títulos* especiais da dívida pública, o que não era permitido pela de 1946 e sempre constituiu o grande óbice a toda e qualquer reforma agrária no Brasil, uma vez ser exigência constitucional, à época, *prévio pagamento em dinheiro*. Essa mudança foi introduzida em 1967, pelos §§ 1º e 6º do artigo 157, que tornaram possível efetuar e implantar, gradativamente, uma legislação propícia ao objetivo reformista.

Em 1967 era ainda necessário o pagamento de "prévia" e justa indenização. A Constituição, atualmente, não se refere mais ao "prévio" pagamento. Em 1967, esses títulos especiais da dívida pública seriam resgatáveis "no prazo máximo de vinte anos" e, agora, a partir de 1969, esse prazo é fixado, obrigatoriamente, em vinte anos. Observa-se que o atual *caput* do artigo 161 era, em 1967, o § 1º do artigo 157. Dada a sua relevância, na Constituição em vigor constitui um artigo peculiar às desapropriações. Também a justa indenização, referida no artigo, será "fixada segundo os critérios que a lei estabelecer" — inovação mais adequada à matéria, introduzida pela Emenda Constitucional nº 1, de 1969.

Os demais parágrafos do artigo 161 são repetições dos já existentes em 1967, regulando e disciplinando as desapropriações referidas no artigo: quanto ao volume anual ou periódico das emissões, características dos títulos, taxa de juros, prazos e condições de resgate, competência da União para efetuar as desapropriações, casos de indenização em títulos, somente quando se tratar de latifúndios, planos de desapropriação para fins de reforma agrária, mediante aprovação por decreto do Poder Executivo e execução da competência de órgãos colegiados, bem como nos casos admitidos no § 5º, isenção dos impostos federais, estaduais e municipais que incidam sobre a transferência da propriedade desapropriada.

Vê-se, do exposto, que o sentido e o destino social e econômico da terra, objeto de velhas discussões, têm solução condizente na Constituição. Exatamente nessa questão se encastela o problema da reforma agrária em toda a América Latina, onde, não raro, é o ponto nevrálgico ou o foco de lutas políticas e até mesmo, em alguns casos, de golpes de Estado.

Resta, agora, a parte executória dessa reforma agrária, que apresenta aspectos complexos, dadas as diversidades de ordem agrológica, ecológica, climática e, de modo especial, no que se refere à extensão da área estabelecida à pequena propriedade rural, que não pode ser a mesma em todo o País, pois, se junto das grandes cidades é de menor dimensão, nos centros distantes maior será sua área, por motivos de ordem econômica.

IV — DA GREVE

13. No artigo 157 da Constituição do Brasil de 1967, um ponto deve ser salientado: o contido no § 7º, ou seja, a proibição de greve nos serviços públicos e atividades essenciais, atualmente, artigo 162 da Constituição. Essa disposição, combinada com a do item XXI do artigo 158, de 1967, atual item XX do artigo 165, deu novos rumos ao assunto.

Disponha a Constituição de 1946: "É reconhecido o direito de greve, cujo exercício a lei regulará".

O exercício do direito é que era regulável e, dessa forma, quando a legislação específica proibiu a greve nos serviços públicos, muitos entenderam, e

parece que com razão, não ser possível essa *proibição*, uma vez que o *direito* de greve era reconhecido *a todos*, inclusive aos funcionários públicos.

A nova disposição introduzida no § 7º do artigo 157, mantida no artigo 162 da Constituição em vigor, no entanto, dirime e elimina qualquer dúvida: “A greve *não é admitida* nos serviços públicos e atividades essenciais”.

É preferível, sem dúvida, essa forma positiva, dada a natureza essencialíssima desses serviços estatais e, ainda, os superiores interesses da coletividade.

14. É bom ressaltar que o artigo 165 *assegura* aos trabalhadores, em seu item XX, “a greve, salvo o disposto no art. 162”, que se refere, especificamente, aos serviços públicos e atividades essenciais, definidas em lei. É óbvio o objetivo da ressalva: aos trabalhadores ou operários do serviço público não é concedido o direito de greve.

V – DA INTERVENÇÃO NO DOMÍNIO ECONÔMICO

15. Entre os meios a serem utilizados pela União, ainda com a finalidade de implantar a Justiça Social, estão o de intervir no domínio econômico e o de estabelecer *monopólio* estatal de determinada indústria ou atividade (§ 2º do artigo 157, Constituição de 1967; art. 163, Const. vigente), podendo ser instituídas contribuições especiais para o custeio desses serviços (§ 9º do art. 157, Const. de 1967; parágrafo único do art. 163 da Const. em vigor).

Sem dúvida que essa matéria é da mais alta significação e repercussão para o País. A intervenção no domínio econômico, no entanto, envolve aspectos ainda contraditórios, sendo os diplomas legais a ela atinentes de aplicação nem sempre compreensiva das hipóteses emergentes. É de se esperar, porém, que o sistema se aperfeiçoe e seja, realmente, um instrumento sólido da Justiça Social, tão desejada por todos.

É indiscutível o sistema eclético que a Constituição adotou, no citado artigo 163, inspirando-se certamente o legislador constituinte na necessidade de atender ao crescimento do País. Essa motivação, só por si, torna sem validade controvérsias ou oposições ao intervencionismo estatal. O que se deve considerar, nesse caso, é tão-somente o interesse coletivo, — que não aceita o atraso, a miséria, o subdesenvolvimento, cuja eliminação não está ao alcance da iniciativa privada. Só a União, com seus recursos e contribuições especiais, estará habilitada a promover o desenvolvimento econômico do País. A Constituição vigente, por tudo isso, se revela um instrumento institucional de caráter *dinâmico*, regendo o presente e abrindo os caminhos do futuro para o País.

A intervenção prevista em nossa Lei Maior se manifesta sob duas formas — *direta* e *complementar*. A primeira tem lugar e se realiza sempre que se trate de uma fonte básica de riqueza ou de uma estrutura material imprescindível ao desenvolvimento nacional. A segunda é coadjuvante, visa a complementar a iniciativa privada. É um tipo de intervenção que o sistema liberal não logrou jamais impedir, a princípio muito restrito, limitando-se às redes de água, esgotos, luz, estradas, abastecimento público variado, ferrovias etc. É uma intervenção que planeja, organiza e também executa, nos casos específicos indicados, mas que não se confunde com a chamada economia dirigida, ensaiada por MUSSOLINI, na Itália, e HITLER, na Alemanha. Mesmo quando o Estado, pela Constituição, fixa regras, limites, condições à ação individual, não a cerceia, de modo algum, pois o interesse que o move, em tal procedimento,

é apenas o de assegurar as necessidades coletivas. A liberdade de iniciativa não sofre, em consequência, com essa disciplina e essa ordem, que antes possibilitam sua chegada às rotas e objetivos, tal como acontece — para usar a expressão de um escritor francês — com o automobilista que, embora guiado e submetido às indicações do serviço de trânsito, vai aonde quer.

VI — DOS DIREITOS SOCIAIS PROPRIAMENTE DITOS

16. Ainda no Capítulo da Ordem Econômica e Social, temos o artigo 165 da Constituição vigente, correspondente ao de nº 158 do texto de 1967, que trata especificamente dos direitos sociais, ou melhor, dos direitos do trabalhador, propriamente ditos.

Nesse ponto, igualmente, em relação à Carta de 1946, tanto a redação atual como a de 1967 são mais explícitas, tendo ambas introduzido alguns preceitos novos.

A Carta de 1946 dispunha que a legislação do trabalho e a da previdência social obedeceriam, entre outros, aos preceitos que enumerava. As posteriores são mais afirmativas e explícitas — *asseguram* direitos aos trabalhadores. Entre esses direitos, em 1967, foram incluídos alguns novos, como: salário-família aos dependentes do trabalhador (item II do artigo 158), estabilidade e fundo de garantia equivalentes e alternados (item XIII do mesmo artigo), seguro-desemprego (item XVI), colônias de férias e clínicas de repouso, recuperação e convalescença, mantidas pela União, conforme dispuser a lei (item XIX) e aposentadoria para a mulher aos *trinta* anos de trabalho com salário integral (item XX).

Cada um desses incisos comporta, pela sua própria natureza e relevância social, exames refletidos que, sem dúvida, serão realizados pelos estudiosos da matéria.

Alguns deles, entretanto, pela sua natureza e relevância social, merecem rápidos comentários.

O primeiro é o que diz respeito ao “salário-família” aos dependentes do trabalhador (item II do artigo 165).

A Constituição de 1946 previa tão-somente a hipótese do “salário-mínimo capaz de satisfazer, conforme as condições de cada região, as necessidades normais do trabalhador e de sua família” — art. 157, I.

A Convenção nº 102 (1952) da Organização Internacional do Trabalho, em seu art. 39, dispõe:

“Todo membro para o qual esteja em vigor esta parte da Convenção deverá garantir às pessoas protegidas a concessão de prestações familiares, de conformidade com os artigos seguintes desta parte.”

Essa sempre foi a preocupação de todos os países, a de dar proteção à família do trabalhador, o que faz prova o fato de que, em 1963, trinta e duas legislações já adotavam, de forma variada, o “salário-família”.

No Brasil, a Lei nº 4.266, de 3 de outubro de 1963, instituiu o referido benefício, que, nos termos do seu art. 1º, é “devido pelas empresas vinculadas à Previdência Social, a todo empregado, como tal definido na Consolidação das Leis do Trabalho, qualquer que seja o valor e a forma de sua remuneração, e na proporção do respectivo número de filhos”, até à idade de quatorze anos.

Essa lei, entretanto, em seu artigo 6º, dispôs que a “fixação do salário-mínimo”, de que trata o Capítulo II do Título II da Consolidação das Leis do Trabalho, terá por base unicamente as necessidades normais do trabalhador *sem filhos, considerando-se atendido* com o pagamento do salário-família instituído por esta lei o preceituado no artigo 157, nº 1, da Constituição Federal”.

A Constituição de 1967, no entanto, foi um passo mais além, e incluiu o direito ao “salário-família aos dependentes” dos trabalhadores como um benefício autônomo, mantendo o relativo ao “salário-mínimo capaz de satisfazer... as suas necessidades normais e as de sua família”.

Como o preceito de uma lei ordinária não pode disciplinar ou restringir o da Lei Maior, pode-se entender que a referência à “família”, contida no item II do artigo 165 da atual Carta, compreende não só a esposa, como, também, os filhos. Tudo indica, assim, que esse campo ainda não foi exaurido e que, para o futuro, podem ser concedidos maiores amparos ao trabalhador e à sua família.

Em segundo lugar, temos a disposição do inciso III do art. 165, que proíbe diferença de salários e de critérios de admissões “por motivo de *sexo*, cor e estado civil”.

A Constituição de 1946 (item II do art. 157) referia-se à “proibição de diferenças de salários para um mesmo trabalho por motivo de *idade*, *sexo*, *nacionalidade* ou estado civil”.

Segundo uns, a supressão da referência à *idade* teve em conta a diminuição do limite mínimo para a admissão de menores para doze anos. E, como é sabido, o *salário* do menor, nos termos da lei específica (Lei nº 5.274, de 1967), é inferior ao salário-mínimo regional do adulto, obedecendo à proporcionalidade fixada. Assim, pode haver *diferença de salários e de critério de admissão* por motivo de idade, o que foi consagrado pela Constituição de 1967, redação mantida em 1969. Outros, no entanto, afirmam ter havido um pequeno lapso na redação do dispositivo. O certo é que, com a nova redação, o texto ficou perfeitamente adaptado às demais normas e à legislação específica vigente.

Já com referência à nacionalidade, muitos entendem que a supressão se prende ao fato de que o País, na sua atual etapa desenvolvimentista, ainda necessita do “know-how” estrangeiro.

E essa mão-de-obra altamente especializada é, normalmente, muito bem paga, sendo preciso salários elevados para consegui-la. Se persistisse a proibição de diferença por motivo de nacionalidade, poderiam os técnicos estrangeiros servir de “paradigma” aos pedidos de equiparação salarial, com prejuízos para a economia interna das empresas e reflexos negativos para a própria economia nacional.

Pelo inciso V do art. 165, é assegurada aos trabalhadores “integração na vida e no desenvolvimento da empresa, com participação nos lucros e, excepcionalmente, na gestão, segundo for estabelecido em lei”.

Esse inciso, na Constituição de 1946 (art. 157, IV), corresponde ao que assegurava “participação *obrigatória e direta* do trabalhador nos lucros da *empresa*”, que, como se sabe, nunca foi disciplinada em lei, apesar do grande número de projetos apresentados no Congresso Nacional e, até mesmo, de

ter sido objeto de mensagem presidencial (nº 295/67), *retirada*. Isso se deve à exigência de uma participação *obrigatória e direta* nos lucros da *empresa*, que criava uma série de obstáculos, enumerados pelos tratadistas na matéria, não tendo sido possível a obtenção de uma fórmula que os afastasse durante os vinte e cinco anos de vigência da Carta de 1946. A matéria está intimamente ligada à concepção de "empresa". O constituinte de 1967 deu um grande passo no sentido da reestruturação da empresa nacional, estabelecendo, como um dos princípios fundamentais do nosso Direito do Trabalho, a *integração na vida e no desenvolvimento* da empresa. Em outras palavras, estabeleceu a democratização da empresa privada, a distribuição equitativa da riqueza social, ressaltando a *integração* do trabalhador, ressalvada a posição do empregador e do capital, aliados uns aos outros e cooperando mutuamente na luta pela produção nacional.

Invocando essa *integração* é que o Governo lançou o Programa de Integração Social — PIS (Lei Complementar nº 7, de 1970), destinado a "promover a integração do empregado na vida e no desenvolvimento das empresas" e executado por um "Fundo de Participação", constituído pelo depósito, por parte das empresas, na Caixa Econômica Federal, das seguintes parcelas:

- a) a primeira, a ser deduzida do imposto de renda devido, recolhida ao Fundo juntamente com o pagamento desse imposto e sem prejuízo da utilização dos incentivos fiscais, na proporção estabelecida na lei;
- b) a segunda, com recursos próprios da empresa, calculada com base no faturamento.

A Lei Complementar que instituiu o PIS introduziu no Brasil, segundo alguns, a participação "mista", pois admite que o empregado retire, anualmente, a parte referente aos juros e à correção monetária, creditados em seu nome, e deixe o restante para atender aos casos previstos, de incapacidade, casamento, aquisição de casa própria etc.

Aos que afirmam não se tratar da "participação nos lucros da empresa" propriamente ditos, responde-se que, pelo menos no tocante à dedução do imposto de renda, a nova lei é uma *participação* em tais lucros, uma vez que o referido imposto recai sobre os mesmos.

O PIS, é preciso que se diga, a curto prazo representa uma grande massa de capital de giro, que muito poderá beneficiar às empresas nacionais e, a longo prazo, um efetivo benefício para o trabalhador.

Outro inciso a chamar, em especial, a nossa atenção, devido talvez à sua alta complexidade e alcance, é o que diz respeito, não propriamente ao instituto de férias, mas ao estabelecimento de *colônias de férias* e de *clínicas de repouso*, recuperação e *convalescença*, mantidas pela União.

Os melhores autores e técnicos no assunto, como CESARINO JÚNIOR, EVARISTO DE MORAIS FILHO, além de outros, sempre propugnaram nesse sentido.

O instituto das férias possui, pela sua natureza, bases fundadas em razões de ordem biológica, constituindo verdadeira higiene mental e física, destinada a recompor, por meio do descanso, as energias dispensadas pelos trabalhadores.

É preciso, entretanto, afastar as burlas e desvirtuamentos a que se refere CESARINO JÚNIOR, *in verbis*:

“Como as nossas leis não regulam a utilização das férias pelos empregados, estes, ou burlam diretamente a lei, trabalhando na época que lhes deve ser consagrada, para receber uma remuneração dupla, ou trabalham em outros estabelecimentos, ou mesmo para si próprios, durante o período de férias, ou passam esse tempo nas tabernas, nos botequins, nos jogos e, portanto, na maneira menos higiênica possível, tanto sob o ponto de vista físico como moral.

Ora, desde que se trata de um problema de alta relevância para a coletividade e para o qual o operário por si é impotente, não conseguindo por seus próprios meios encontrar a solução, é ao Estado que cabe remover esse mal existente. De que maneira o Estado atingiria o seu propósito? Desenvolvendo uma instituição que já existe, e que é a das colônias de férias e, principalmente, subordinando o aproveitamento das férias à competente indicação médica.” (“Direito Social Brasileiro”, 2.º volume, página 394).

Essa idéia, que encerra conveniente solução, agora é um imperativo constitucional. Esperemos não se torne, como aconteceu antes, em relação a outros casos, *letra morta* a execução de tal preceito, que abre a todos os trabalhadores possibilidades de revigorar sua saúde e energias, a serviço do progresso nacional.

17. Pode-se afirmar que a Constituição da República Federativa do Brasil, ao tratar dos Direitos Sociais, deu ao artigo 165 uma redação mais consentânea, mais perfeita, inclusive quanto à técnica legislativa. Veja-se, por exemplo, o item X. Em 1967, a redação era a seguinte:

“proibição de trabalho a menores de doze anos e de trabalho noturno a menores de dezoito anos em indústrias insalubres a estes e às mulheres”.

A atual Constituição assim trata a matéria, em termos sem dúvida mais abrangentes e protecionistas:

“proibição de trabalho em indústrias insalubres a mulheres e menores de dezoito anos, de trabalho noturno a menores de dezoito anos e de qualquer trabalho a menores de doze anos”.

Note-se que a redução do limite de idade para doze anos foi introduzida em 1967, pois o limite, até então (Constituição de 1946), era de quatorze anos.

A *redução* do limite de idade para admissão de menores ao trabalho é, no entanto, um lastimável *índice* da situação brasileira.

O exame das *Convenções e Recomendações* da Organização Internacional do Trabalho (OIT) sobre a matéria demonstra que quanto mais adiantado o país, quanto maior for o índice de escolaridade de um povo, *maior* deve ser o limite de idade para admissão de menores ao trabalho.

De um modo geral, a idade mínima é fixada pela OIT em *15 anos* — Convenções n.ºs 59, de 1937; 60, de 1937; 112, de 1959 (art. 2, item 1), e 123, de 1965.

Ao contrário, para a população indígena de um território dependente, o limite é menor — no caso, *doze anos*. Esta idade, diz o art. 18 da Recomendação n.º 70 (1944) da OIT, “se elevará progressivamente, à medida que se aumente a idade do período de escolaridade”.

Cumpra salientar, finalmente, o disposto no artigo 166 do "Código Internacional do Trabalho", de 1957, da OIT, assim redigido:

"1. Todos os países deveriam considerar como um dos elementos essenciais de sua política de emprego... o fato de *elevar a idade do término do ensino obrigatório e a da admissão ao trabalho.*"

18. Outro aspecto a salientar é o que diz respeito ao seguro de acidentes do trabalho. Até 1967, era este um seguro obrigatório *pelo empregador*, como se verifica do item XVII do artigo 158.

Com a mudança introduzida na legislação, passou o mesmo a ser feito pelo Instituto Nacional de Previdência Social. Daí por que, na redação da Emenda Constitucional nº 1, de 1969, foi incluído no item XVI do artigo 165, junto com os demais seguros previdenciários normais, o seguro-desemprego, proteção à maternidade, mediante contribuição da União, do empregador e do empregado. O seguro de acidentes do trabalho não é mais, portanto, um seguro privado e, sim, estatal.

Em 1969 foi suprimido o § 2º do artigo 158 de 1967, que dispunha:

"A parte da União no custeio dos encargos a que se refere o n.º XVI deste artigo será atendida mediante dotação orçamentária ou com o produto de contribuições de previdência arrecadadas com caráter geral na forma da lei."

Esse item XVI dispunha que os trabalhadores teriam direito à previdência social mediante contribuição da União, do empregador e do empregado para os seguros ali especificados. A parte da União, como se sabe, é destinada à cobertura dos serviços administrativos da Previdência Social e, em sua maioria, constitui-se da arrecadação de diversos impostos e taxas criados por lei. Assim, com a supressão desse parágrafo, não há obrigatoriedade de inclusão de dotações orçamentárias para cobertura da parte da União no custeio dos encargos a que se refere o item XVI do atual artigo 165.

Ora, se esse custeio é atendido, em sua maioria, por taxas e impostos criados por lei e arrecadados pela União, recolhidos ao Banco do Brasil ou outras instituições, para ficarem diretamente à disposição da Previdência Social, é óbvio ser desnecessária uma autorização constitucional para que a União atenda tal custeio por dotação orçamentária. Se houver qualquer *deficit*, é evidente, também, que a União poderá, vez que tal fato não é proibido, abrir créditos adicionais para cobri-lo.

VII – LIBERDADE DE ASSOCIAÇÃO

19. A liberdade de associação profissional ou sindical é tratada no artigo 159 das Constituições de 1946 e de 1967. Atualmente, consta do artigo 166 (Const. de 1969).

Em 1946, o *caput* do artigo dispunha:

"É livre a associação profissional ou sindical, sendo reguladas por lei a forma de sua constituição, a sua representação legal nas convenções coletivas de trabalho e o exercício de funções delegadas pelo poder público."

Esse *caput* foi mantido em 1967, tendo sido incluídos mais dois parágrafos ao artigo, sendo de se notar o disposto no § 2º:

“É obrigatório o voto nas eleições sindicais.”

Em suas linhas gerais, foi adotada a mesma orientação de 1946 até 1969.

VIII — DISPOSIÇÕES GERAIS

20. De um modo geral, pode-se afirmar terem sido mantidas as principais disposições da Constituição de 1946 na de 1967, incluindo esta e a atual redação (1969) alguns preceitos novos, de caráter nacionalista, e outros concedendo maiores proteções e incentivos à iniciativa privada.

21. Assim é que, conforme ficou estabelecido no artigo 162 da Constituição do Brasil (atual artigo 169), a “pesquisa e a lavra do petróleo em território nacional constituem monopólio da União”. Nada mais certo e correto: o problema resolvido por esse preceito não se apresenta apenas pelo seu aspecto nacionalista, por certo relevante, mas pela necessidade de preservar riquezas de base, fundamentais à economia nacional, mormente quando as disputas de mercados e competições de produtos essenciais, como atualmente acontece, ocasionam choques no comércio internacional, com reflexos nas relações de troca entre os países.

22. A organização e exploração das atividades econômicas passou a competir, preferencialmente, às empresas privadas, com “o estímulo e apoio do Estado”, que, somente para suplementá-la, poderá organizar e explorar diretamente a atividade econômica, como se verifica do § 1º do artigo 162 da Constituição de 1967, atual § 1.º do artigo 170 (1969), que dispõe:

“Apenas em caráter suplementar da iniciativa privada o Estado organizará e explorará diretamente a atividade econômica.”

Essa orientação deu oportunidade a grandes discussões quando da elaboração da Carta de 1967. Alguns legisladores entenderam ter havido, nesse setor, um retrocesso ao liberalismo do “laissez faire, laissez passer, que le monde va de lui même” — injustificável, especialmente num país ainda subdesenvolvido ou em crescimento —, enquanto outros afirmavam que o sistema estatizante é decadente, sendo aconselhável a adoção de um sistema de mercado nos moldes da atual economia alemã, que se inspira no princípio da competição econômica, responsável pelo aumento da produtividade e pela redução dos preços. Realmente, a economia alemã da atualidade está-se utilizando de um sistema híbrido entre o liberalismo clássico e o intervencionismo. Parece que esse ecletismo tem dado certo, propiciando àquele país um notável desenvolvimento econômico. O acerto ou não da medida adotada, no entanto, somente poderá ser julgado ou aquilatado através da sua aplicação prática, em tempo bastante para os devidos cotejos.

O Brasil habilitou-se, com a complementação intervencionista no campo econômico, a fazer experiência que pode dar bons resultados. Ao lado da iniciativa privada, que o Governo estimula, opera a intervenção oficial, necessária ao desenvolvimento nacional.

23. A navegação de cabotagem para o transporte de mercadorias é objeto do artigo 165 e seu parágrafo único da Constituição do Brasil, atual artigo 173 e seus §§ 1º e 2º, que reproduzem os princípios contidos no artigo 155 da Carta de 1946.

24. O artigo 166 da Constituição de 1967, atual artigo 174, relativo à propriedade e administração de empresas jornalísticas, amplia as disposições já existentes na Carta de 1946, artigo 160.

Tanto o artigo 173 como o artigo 174 da Carta em vigor contêm normas de cunho eminentemente nacionalista, com evidentes benefícios para o Brasil.

IX — CONCLUSÕES

25. Esta, em breves palavras, a análise que nos propusemos fazer sobre as principais alterações do Título III da "Constituição da República Federativa do Brasil" (redação dada pela Emenda Constitucional nº 1, de 1969), em comparação com os textos de 1946 e 1967.

26. Parte integrante da América Latina, o Brasil passa pelas dificuldades e agruras próprias dos povos desse Continente. Sobre essas dificuldades, que são típicas, muito oportunas as observações de RICARDO MOLES, Técnico em Assuntos Sociais da ONU, nestes termos:

"Em vários sentidos, a América Latina é um complexo cultural não integrado definitivamente, em que os processos de transformação são mais significativos que suas estruturas permanentes. O fenômeno da instabilidade política, que pretere seu desenvolvimento econômico e social, pode ser solucionado ou pelo menos atenuado, em seus efeitos, melhorando as condições de vida, contribuindo para uma distribuição mais justa e equitativa da riqueza, facilitando o aproveitamento dos seus recursos atuais e potenciais e procurando, mediante um desenvolvimento econômico e social integral, relativa compensação e equilíbrio das forças políticas e dos grupos sociais." (Rev. *Industriários*, nº 83).

27. A Constituição da República Federativa do Brasil, no Capítulo ora analisado, a nosso ver, dá ao Governo os elementos necessários para que efetue e implante o efetivo e integral desenvolvimento nacional e justiça social, através de uma política social baseada nos verdadeiros princípios da justiça, da paz e da solidariedade social. Para esse fim, o Governo conta, sem dúvida, com os anseios e a cooperação de todas as classes de trabalho e do povo brasileiro, em geral, bem inclinado para as obras comuns, livre de quaisquer preconceitos, com marcante tendência "pela liberdade, pela dignidade do ser humano e pela justiça social", ideais através dos quais devem ser suplantadas todas as nossas atuais dificuldades sócio-político-econômicas.

BIBLIOGRAFIA

- 1) BENTITO COQUET, Rev. "Seguridad Social", 1964, n.º 28;
- 2) MAURICE DUVERGER, "Institutions de Politique et Droit Constitutionnel";
- 3) ULPIANO, "Digesto", Livro I;
- 4) DANTE, "De Monarchia", II, 5, 2;
- 5) ARISTOTELES, "Política", Livro III, Cap. VII, § 8.º;
- 6) BRUNO MOLL, "Hay Justicia en la Economia?";
- 7) AIMAN NOGUEIRA DA GAMA, "Previdência Social: rumo à segurança social" — Revista de Informação Legislativa, Senado Federal, n.º 12;
- 8) GARCIA OVIEDO, "Tratado Elemental de Derecho Social", Madrid, 1934;
- 9) CESARINO JÚNIOR, "Direito Social Brasileiro", 2.º Vol.;
- 10) "Código Internacional del Trabajo", OIT, Genebra, 1957;
- 11) OIT — "Convenios e Recomendaciones", 1952, e publicações avulsas da OIT;
- 12) RICARDO MOLES, Rev. *Industriários*, n.º 83;
- 13) Constituição dos Estados Unidos do Brasil, 1946;
- 14) Constituição do Brasil, 1967;
- 15) Constituição da República Federativa do Brasil, 1969.

FURTO DE USO

SARA RAMOS DE FIGUEIRÊDO

Pesquisadora Legislativa

Subsecretaria de Edições Técnicas

SUMARIO:

- I — Introdução
- II — Histórico e Considerações Gerais
- III — Furto de Uso nas Legislações Estrangeiras
- IV — Furto de Uso e Doutrina
- V — Particularidades de que se reveste o Uso Momentâneo
- VI — Particularidades de que se reveste a Restituição:
 - a) Restituição Imediata;
 - b) Identidade da coisa subtraída;
 - c) Restituição da coisa no estado em que se encontrava antes de subtraída, ou tal como estava antes;
 - d) Modos de Restituição.

INTRODUÇÃO

O evoluir social é a causa principal das modificações dos ordenamentos jurídicos de todos os povos cultos. Se outrora o Direito foi cristalizado, hoje procura refletir as necessidades e as aspirações sociais para manter-se de pé, sobreviver, uma vez que gravita e atua em função da própria sociedade. Corporificando esse evoluir social, surge o novo Código Penal brasileiro, criando novas figuras típicas, entre as quais a do **furto de uso**, que analisaremos a seguir.

Como premissa necessária, achamos interessante destacar o envolvimento implícito e correlato que existe entre a punição desse delito e o problema social angustiante do menor nos dias atuais. A observação deriva-se da constatação de que o "furtum usus", entre nós, em especial no que se refere ao automóvel, tem sido freqüentemente cometido por menores. E seria, é claro, totalmente dispensável, se já tivéssemos condições para a aplicação da pena no seu sentido mais integral: o de reeducar o delinqüente. Contudo, isto ainda não acontece, pois só na hora presente o Brasil desperta para o problema do menor. (1) As medidas tomadas visando ao aumento de "possibilidades de prevenção e reeducação do menor infrator" são, conseqüentemente, jovens. O próprio Estado da Guanabara não possui, ainda, estabelecimentos para menores perigosos. **O que dizer do resto do Brasil?**

Compreendendo, talvez, esta situação fática, é que o Supremo Tribunal Federal, examinando casos de furto de uso de automóvel, apesar de declarar punível o furto da gasolina consumida, tem entendido que "o ínfimo valor do combustível, sobretudo quando o agente é menor e primário, à luz do art. 42 do Código Penal, recomendaria, na pior hipótese, a aplicação do art. 155, § 2º, do mesmo diploma legal, especialmente a cláusula final". (2) Relatando, entretanto, este acórdão, o Ministro Aliomar Baleeiro examina aspectos cruciais da aplicação da pena ao menor. Diz ele: "O ínfimo valor da gasolina consumida insinua, no máximo, a pena pecuniária ou mesmo nenhuma pena, em se tratando de **menores**, cujas atitudes, no mundo contemporâneo, todos sabemos e procuramos interpretar com serenidade que falta à idade deles". E, concluindo, afirma: "Dou provimento para conceder a ordem por falta de justa causa. Uns poucos litros de gasolina, nas circunstâncias dos autos, não exigem tanto rigor, nem há proveito social em matricular nas "escolas normais do crime" — as penitenciárias — um jovem mal-educado e afoito, mas não provavelmente de caráter perverso e irrecuperável."

Estes argumentos invocados ontem retratam, ainda, a realidade dos dias atuais. Por esta razão não pode o Juiz, ao aplicar a pena ao menor pelo cometimento de um furto de uso, o qual "reduz-se quase sempre a fatos de somenos", esquecer a lição e a advertência final do Ministro Baleeiro. Relembra-la nunca será demais, especialmente agora, quando o novo Código Penal brasileiro, "ao estabelecer a substituição da reclusão pela detenção e desta última pela multa, está", como esclarece Benjamin de Moraes, (3) "no limiar dessa nova era da vida do homem".

HISTÓRICO E CONSIDERAÇÕES GERAIS

O "furtum usus" foi expressamente incluído pelos romanos no conceito genérico de furto: "Furto é a tomada fraudulenta de uma coisa de

(1) Dr. Alyrio Cavalleri — "A Menoridade e o novo Código Penal" — artigo publicado na *Revista de Informação Legislativa* — Senado Federal — julho a setembro — n.º 27 — pág. 42.

(2) Recurso de Habeas Corpus n.º 46.177 — *Revista Trimestral de Jurisprudência* — STF — 17 — março de 1969 — págs. 820 e segs.

(3) Benjamin de Moraes citado por Alyrio Cavalleri, op. cit., pág. 32.

seu uso, ou de sua posse" (*Furtum est contrectatio rei fraudulosa, vel ipsius rei, vel etiam usus ejus possessionis: quod lege naturali prohibitum est admittere* — *Institutas de Justiniano* — Livro IV, tít. I, § 1º).

Posteriormente, na Idade Média, algumas legislações trataram da espécie. A da Alemanha, por exemplo, cominou penas pecuniárias àqueles que se utilizassem de cavalo alheio, de barcos ou que cultivassem em terreno de outrem. (4) Contudo, é com o andar dos tempos que o furto de uso vai assumindo feição específica, destacando-se de outros delitos contra o patrimônio e diferenciando-se por completo do furto comum. Exata é, assim, a observação de Von Litz: "A ciência e a praxe do direito comum recorrem muitas vezes à concepção do direito romano, mas, quanto mais se desenvolvia a idéia moderna do furto, tanto menos nela se acomodava o uso indevido, a que falta de todo a intenção de apropriação". (5)

No Brasil não há como se evocar as suas origens, porque o furto de uso "nunca foi contemplado por nossas leis". As dúvidas suscitadas, contudo, em torno dessa afirmativa, nos permitem fazer um ligeiro histórico que, fugindo ao sentido e às características dos históricos comuns, conterá, na realidade, a história das divergências que envolveram e, de certa forma, ainda envolvem o delito em tela na nossa literatura penal.

A primeira delas baseia-se no fato de verem alguns escritores configurado o "furtum usus" em disposições contidas no Livro V — título 60, § 8º, das Ordenações Filipinas, e no art. 258 do Código de 1830, as quais transcreveremos, a seguir, para um melhor exame da matéria:

"8. E por quanto alguns furtos se fazem por algumas pessoas, não começando em furto, por as cousas furtadas a principio viem á sua mão per vontade de seus donos, assi como são Feitores, Recebedores, Mordomos e outras pessoas, de que se fia dinheiro, ou qualquer fazenda, e assi Ouriveses, ou outros Officiaes mechanicos:

E bem assi, se algum emprestasse a algum seu amigo joias, prata, cavallos, ou outras quaesquer cousas, e elle fugisse com ellas, ou as vendesse, ou recebesse algum deposito, e fugisse com elle, ou o vendesse; nestes casos serão punidos os malfeitores segundo arbitrio do Julgador, e até morte natural **inclusive**, se lhe tanto parecer que merecem, conforme a qualidade do caso e das pessoas, e circunstancias delle."

Art. 258 do Código do Império:

"Também cometerá furto, e incorrerá nas penas do artigo antecedente, o que tendo para algum fim recebido a coisa alheia por vontade de seu dono se arrojar depois o domínio, ou uso que não lhe fora transferido."

Uma análise rigorosa desses textos demonstrará, entretanto, que os mesmos se referiam aos crimes de **apropriação indébita e de retenção de**

(4) Mário Hoepfner Dutra — "O Furto e o Roubo", Ed. Limonad — 1955 — pág. 94.

(5) Von Litz citado por Edgard Magalhães Noronha — "Código Penal Brasileiro Comentado" — vol. V (1.ª Parte) — "Crimes contra o Patrimônio" — 1958 — pág. 98.

coisa confiada e não, propriamente, ao furto de uso. Nos textos das Ordenações, diz Magalhães Noronha (6), configura-se, antes, "a apropriação indébita, pois tratava-se de coisas entregues pelo próprio dono — **por as coisas furtadas a princípio virem à sua mão por vontade de seus donos** — e mais tarde apropriadas pelo agente, vendendo-as, ou com elas fugindo — **e elle fugisse com ellas, ou as vendesse**". Quanto ao art. 258 do Código do Império, a conclusão parece-nos mais evidente, uma vez que à figura delituosa aí definida é estranha tanto a **subtração**, como a **restituição**, que são, na verdade, requisitos nitidamente caracterizadores do "furtum usus".

Um dos mais abalizados comentadores desse Código — Tomás Alves — assegura ser o dispositivo em análise similar de disposição da lei alemã que prevê, "de modo embora incompleto, o crime de retenção de coisa confiada", o que, esclarece Magalhães Noronha, é inconciliável com o furto de uso (7).

Como se observa, não considerou o "furtum usus" a legislação citada, como também não o consideraram os Códigos Penais de 1890 e 1940. Em relação a este último, ainda vigente, é interessante assinalar que o nosso legislador, não o tipificando, afastou-se não somente de antecedentes legislativos remotos, mas até do próprio projeto que serviu de base à sua elaboração definitiva. Isto se evidencia pelo fato de os Projetos João Vieira, em 1893, e Galdino Siqueira, em 1912, o contemplarem, e constata-se através do Projeto Alcântara Machado, que o definia com "precisão e simplicidade", "... com o único objetivo de usar momentaneamente da coisa, restituindo-a no mesmo estado, voluntária e imediatamente depois de usá-la" (art. 356, § 2º, nº 1, e Nova Redação art. 350, § 4º, nº 1).

A eliminação do "furtum usus" do Código Penal vigente, portanto, resultou de uma opção consciente do nosso legislador, de vez que não lhe faltaram elementos para o estudo e análise profunda da matéria. Essa eliminação, contudo, contribuiu de maneira decisiva, embora de forma indireta, para o aparecimento em nossa jurisprudência de vários acórdãos que pretendiam ver a incriminação desse delito "calculada na figura do art. 155", que disciplina, entre nós, o furto comum (8). É uma outra controvérsia que envolve o já tão controvertido delito. Como ensina Magalhães Noronha, confrontando-se as definições dos dois crimes, nota-se a diferença fundamental entre ambos, não podendo, conseqüentemente, enquadrar-se as duas disposições legais. Ademais, continua o Mestre, "por certo não passaria pela mente do legislador punir **legalmente** com a mesma pena o que subtrai a coisa com ânimo definitivo e o que apenas quer usá-la momentaneamente, sem causar dano apreciável ao possuidor.

(6) Edgard Magalhães Noronha, op. cit., págs. 96 e 97.

(7) Edgard Magalhães Noronha, op. cit., pág. 97.

(8) "A circunstância de não haver para o furto de uso uma figura específica não impede a concretização do fato como furto comum" (Acórdão relatado pelo Des. Nogueira Garcez — Rev. Forense — vol. 206 — 1964 — pág. 319).

— O furto de uso se equipara ao furto próprio, não sendo essencial para a sua configuração que o agente tenha a coisa, mas simplesmente que dela se aposse, retirando-a da esfera de vigilância do dono" (Ap. relatada pelo Des. José Macedo — Rev. Forense — n.º 126 — 1959).

Sendo tão diferente o dano, em uma e outra espécies, não mereceria aplausos a lei que fixasse os mesmos limites de penas para ambas. Assim é que no Código Rocco e, entre nós, no Projeto Alcântara Machado, a sanção ao furto de uso é mui mais benigna que a do furto comum. Aquele comina a pena máxima de um ano de reclusão e exige a queixa do ofendido; o segundo permitia fosse a reclusão substituída pela detenção, ou somente aplicava a multa" (9).

Toda essa tentativa jurisprudencial para enquadrar o "furtum usus" na disciplina que informa o "furtum rei" não constitui, contudo, fenômeno brasileiro. Na Itália, no império do Código Zanardelli, juristas ilustres opinavam pela afirmativa. O art. 402 daquele Código, que disciplinava o furto comum, foi objeto de notável e histórica controvérsia. Vamos recordá-la, uma vez que de sua análise procedem, obviamente, os argumentos favoráveis à tese:

"Chiunque s'impossessa della cosa mobile altrui per trarne profitto, tagliandola dal luogo dove si trova, senza il consenso di colui al quale appartiene, è punito con la reclusione sino a tre anni" . . . Ora, diz Giuriati, "chi adopera un oggetto **invito domino** e dopo averlo sottratto alla sfera di custodia e di attività patrimoniale del proprietario, esercita sopra di esso, usandone, un atto di vera e propria signoria, mette in essere un impossessamento: e cio è sembra sufficiente per affermare che se dalla lettera della legge non si ricava una indicazione esplicita, si ricava per implicito la contemplazione del furto d'uso." (10)

Dirimindo a controvérsia, entretanto, surgiu o Código Rocco, ainda vigente naquele país, que qualificou expressamente no art. 626, § 1º, o furto de uso, lendo-se no Relatório desta Lei:

"Affermato che il furto di uso rientra nella nozione del furto, bisogna però riconoscere che dall'ipotesi generica si distacca, si per il danno che produce, anche, per ovvie ragioni di politica criminale, appare diverso prevederlo espressamente, con autonoma disciplina e sanzione."

No Brasil, cremos nós que o novo Código Penal dirimirá, também, a controvérsia. Contudo, ainda vigora, entre nós, o Código de 1940, e, apesar de o Supremo Tribunal Federal ter entendido em vários acórdãos que "inexiste o delito de **furtum usus** em nosso **direito** positivo (11), é interessante assinalar que, nos debates que corporificaram alguns desses julgados, soaram dúvidas e afirmações a respeito.

Independentemente, porém, da posição que se adote em relação à questão, é de se reconhecer que a literatura penal moderna tende para a dicotomia dos delitos. Isto porque, se o furto de uso não está tipificado de um modo geral na maioria dos Códigos Penais estrangeiros, grande

(9) Edgard Magalhães Noronha, op. cit., pág. 97.

(10) Comentando a observação de Giuriati, diz Magalhães Noronha: "O argumento não procede. É patente a distinção em furtar momentaneamente a coisa para somente usá-la, e usar a coisa furtada, com ânimo de dono" — op. cit., pág. 98.

(11) REC n.º 44.043-GB, relatado pelo Ministro Adalício Nogueira — Rev. Trimestral de Jurisprudência — STF — vol. 42 — out. 1967 — pág. 86.

parte das leis penais desses países capitulam especificamente o furto de uso de automóveis, o que, evidentemente, seria dispensável, se esse delito estivesse compreendido na disciplina do furto comum. Esse fato é facilmente comprovável ao se analisar o tratamento que dispensam alguns países estrangeiros ao furto de uso, no estudo de legislação comparada que faremos a seguir, apoiados em trabalho de D. José M. Rodríguez Devesa: ⁽¹²⁾

“ALEMANHA — La Ordenanza de 20 de outubro de 1932, que sancionó el uso indebido de vehículos a motor y bicicletas, há sido incorporada al Código en la reforma de 4 de agosto de 1953. Cód. Penal Alemán, § 248 b: “1 — El que use un vehículo a motor o una bicicleta contra la voluntad del autorizado para ello será castigado, cuando el hecho no tenga señalada una pena más grave, con prisión hasta tres años — 2. La tentativa es punible — 3. Sólo se perseguirá en virtud de querrela. Está permitido el desistimiento de la querrela — 4. Son vehículos a motor, a estos efectos, los movidos por una máquina, los vehículos agrícolas unicamente cuando no vayan sobre carriles.”

“AUSTRIA — Una Ley de 1953 introdujo en el viejo Código penal austríaco el nuevo artículo 467, en el que se castiga la utilización no autorizada de vehículos a motor o bicicletas. Cuando el valor del perjuicio causado por el uso es de 1500 chelines o menos, constituye una falta, y delito si excede de esta cantidad. La pena en este último caso es de tres a seis meses. Se prevé una causa personal de exclusión de la pena a favor del cónyuge, ascendientes, descendientes, hermanos y personas a quienes el legítimo poseedor hubiera confiado el vehículo. Para perseguirlo es precisa instancia de parte.”

“GRECIA — La Ley número 3.681 de 14-24 de abril de 1957 ha añadido al Código penal de 1951 el artículo 374, a, que dice así: “1. El que sustraiga de la posesión de otro un medio de transporte ajeno con la intención de utilizarlo solamente por corto tiempo, será castigado con prisión hasta un año siempre que el hecho no tenga señalada mayor pena. — 2. El procedimiento se iniciará sólo en virtud de querrela. — 3. Se aplicará el artículo 379 a los casos previstos en el párrafo primero de este artículo cuando la cosa haya sido devuelta y se haya indemnizado totalmente al perjudicado.”

“PUERTO RICO — El Código de 1902, artículo 444a, castiga como **misdeemeanor** a “toda persona que sin la autorización del dueño, o de quien legal o debidamente le represente, tomare intencionalmente un automóvil, bicicleta, bicicleta de motor, coche, calesa, carro, carreta u otro vehículo, o un bote de remos, de vela o de motor u otra embarcación, o un caballo padre, yegua, caballo castrado, potro, vaca, novillo, toro, ternera, mula, burro, borrica u otro animal, con el objeto de usar el mismo temporalmente será culpable de delito menos grave.”

(12) D. José M. Rodríguez Devesa — “Enciclopedia Jurídica” — vol. IX — publicado bajo la dirección de Carlos E. Mascareñas — Barcelona — 1962 — págs. 231 e segs.

"SUIZA — La sustracción sin ánimo de apropiarse la cosa no constituye en el Código penal hurto. Puede castigarse, sin embargo, en algunos casos con arreglo al artículo 143 (sustracción sin ánimo de lucro de una cosa mueble, dañándola). La legislación penal especial federal y la cantonal suplen el silencio del Código para los vehículos a motor y bicicletas.

La Ley federal de 1932 sobre vehículos a motor y bicicletas castiga en su artículo 62 la sustracción de un vehículo a motor para usarlo con prisión hasta seis meses o multa hasta 3.000 francos, siempre que el hecho no constituya delito de hurto. En casos graves o mediando reincidencia, la pena es prisión hasta un año y multa hasta 5000 francos. Se castiga también la forma culposa.

El uso indebido de bicicletas ha sido tomado en consideración por la legislación cantonal. Ejemplo: **Berna**, Ley de 3 de junio de 1940, artículo 22; **Lucerna**, Ley de 18 de diciembre de 1940, artículo 35; **Schwyz**, Ley de 21 de julio de 1941, artículo II; **Unterwalden**, Ley de 27 de abril de 1941, artículo 14; **Glarus**, Ley de 5 de mayo de 1940, artículo 15; **Zug**, Ley de 7 de noviembre de 1940, artículo 38; **Soloturn**, Ley de 14 de septiembre de 1941, artículo II."

Na Espanha existe disciplinando "el hurto de uso la Ley del automóvil, de 9 de mayo de 1950, al hablar de la sustracción de vehículos con ánimo de devolución (art. 9º) y la Ley de 22 de diciembre de 1962 sobre uso y circulación de vehículos de motor". "En la actual reforma de 8 de abril de 1967, afirma Federico Puig Peña (13), "estos hechos han pasado a formar el nuevo artículo 516 bis, encuadrado en el capítulo segundo bis del título XIII que se denomina "Del robo y hurto de uso de vehículos de motor". Conforme a aquel artículo el que sin la debida autorización y sin ánimo de haberlo como propio usare un vehículo de motor ajeno será castigado con la pena de arresto mayor y multa de 5.000 a 50.000 pesetas. Las modalidades de la infracción son las siguientes: 1ª: Que se emplee fuerza en las cosas. Entonces se aplicará la pena en su grado máximo. 2ª: Que se emplee violencia o intimidación en las personas. Entonces se impondrán las penas previstas en el artículo 501 de este Código, es decir, deja de ser un delito de hurto y se sanciona como robo. 3ª: Que se dejen transcurrir veinticuatro horas sin restituir o abandonar el vehículo. Entonces se imponen las penas de los artículos 515 ó 505 respectivamente. Es decir, se sanciona como hurto normal o como robo según los casos".

Na Argentina, apesar de o Código Penal de 1921 não prever especificamente o furto de uso, a doutrina e a jurisprudência (14) têm-se pronunciado no sentido de que este delito não está compreendido na disciplina que informa o furto comum, esclarece José M. Rodríguez Devesa. O novo Código Penal deste país não tipifica também o "furtum usus".

Na França, o Código Penal de 1810 não tem disposição expressa capitulando o furto de uso.

(13) Federico Puig Peña — "Derecho Penal" — vol. IV — 1969 — pág. 301.

(14) José M. Rodríguez Devesa.

“Pero el problema de su impunidad, ensina José M. Rodríguez Devesa, se ha planteado agudamente con relación a los vehículos a motor. Mas tanto los tribunales como la doctrina parten de la base de que el uso no puede ser objeto de sustracción. La opinión dominante parece consistir en desplazar el problema al terreno de la prueba. No basta la devolución del vehículo o que se abandone después de usarlo. El sujeto tiene que probar que cuando lo tomó no tenía “la voluntad de gozar y disponer de él como propietario”. Claro es que, aunque se trate de un hurto de uso impune, hay coincidencia en apreciar un *furtum rei* de la gasolina y aceite consumidos”. (15)

FURTO DE USO NAS LEGISLAÇÕES ESTRANGEIRAS

COSTA RICA — Código Penal de 1941

Art. 268:

“El que sin derecho alguno, ni mediar mutua confianza, amistad o lazos de próximo parentesco, tome sin intención de apropiársela una cosa total o parcialmente ajena, la use y la devuelva a su dueño o la restituya a su lugar, será penado con prisión de seis meses a un año, siempre que el valor del uso y del deterioro o depreciación de la cosa exceda de cien colones.” (16)

GROENLÀNDIA — Código Penal de 1954

Art. 80:

“1º Será condenado por sustracción del uso el que, sin estar autorizado, utiliza una cosa perteneciente a otro, de tal suerte que causa una pérdida o inconvenientes importantes. — 2º Igualmente será condenado el que oponga obstáculos al ejercicio por una persona de su derecho a disponer de una cosa.” (16)

FINLÀNDIA — Código Penal de 1889

§ 6º do Capítulo 38:

“El que utilice o deje utilizar a otros antijurídicamente patrimonio mueble ajeno cuya custodia esté a su cargo, será castigado con la pena de multa. — El que utilice el patrimonio mueble ajeno en los demás casos será castigado con multa o prisión hasta seis meses. Si el uso indebido ha causado daños especiales, origina un peligro o existen otras circunstancias especialmente agravantes, la pena será de prisión hasta dos años. — El que se niegue a devolver una prenda, préstamo u otra cosa que le haya sido confiada, después de haberse extinguido su derecho a retenerla, será condenado a la pena de multa.” (16)

ISLÀNDIA — Código Penal de 1940

Art. 259:

“El que sin autorización emplee un objeto perteneciente a otro, de tal suerte que le cause a éste una pérdida o importantes

(15) José M. Rodríguez Devesa, citando V. Garçon — “Code pénal annoté” — 1956.

inconvenientes, será castigado con multa, detención simple o prisión hasta dos años.” Es necesaria la querrela del perjudicado. ⁽¹⁶⁾

MÉXICO — Código Penal de 1931

Art. 380:

“Al que se le imputare el hecho de haber tomado una cosa ajena sin consentimiento del dueño o legítimo poseedor y acredite haberla tomado con carácter temporal y no para apropiársela o venderla, se le aplicarán de uno a seis meses de prisión, siempre que justifique no haberse negado a devolverla, si se le requirió a ello. Además, pagará al ofendido, como reparación del daño, el doble del alquiler, arrendamiento o intereses de la cosa usada.” ⁽¹⁷⁾

ITALIA — Código Penal

Art. 626:

“(Furti punibili a querela dell'offeso) — Si applica la reclusione fino a un anno ovvero la multa fino a L. 80.000 e il delitto è punibile a querela della persona offesa:

1) se il colpevole ha agito al solo scopo di fare uso momentaneo della cosa sottratta, e questa, dopo l'uso momentaneo, è stata immediatamente restituita;”

Consoante Mário Hoepfner Dutra, o Código norueguês (§ 393) incrimina o furto de uso,

“tendo-se como o fato de alguém usar ou dispor de uma coisa móvel alheia, de tal maneira que seu proprietário sofra prejuízo”. O “Road Traffic Act” de 1930 (Inglaterra) também capitula este delito.

FURTO DE USO E DOUTRINA

Nas páginas anteriores, a par de algumas considerações gerais, fizemos um cotejo de como o direito positivo tipifica o “furtum usus”. Vamos, agora, passar à análise doutrinária desse delito, iniciando-a, porém, com uma indagação: O que é o furto de uso?

Na lição de Magalhães Noronha ⁽¹⁸⁾, o furto de uso é aquele em que o sujeito ativo subtrai a coisa, não com o fim de apropriar-se, mas de prover, com ela, a uma necessidade, e depois restitui-la. Heleno Fragoso ⁽¹⁹⁾ fá-lo consistir na “subtração da coisa apenas para usufruí-la momentaneamente”. Para Nelson Hungria ⁽²⁰⁾, ocorre o chamado furto de uso quando alguém arbitrariamente retira coisa alheia infungível (v.g. um cavalo, um automóvel, um terno de roupa, um livro), para dela servir-se momentânea ou passageiramente, repondo-a, a seguir, íntegra, na esfera de atividade patrimonial do dono.

(16) José M. Rodríguez Devesa, op. cit., pág. 232.

(17) Leyes e Códigos de México — 1968.

(18) Edgard Magalhães Noronha, op. cit., pág. 94.

(19) Heleno C. Fragoso — “Lições de Direito Penal” — 1.º vol. — 1962 — pág. 242.

(20) Nelson Hungria — “Comentários ao Código Penal” — vol. VII — pág. 24.

As definições citadas revelam, sem dúvida nenhuma, os traços fundamentais desse delito. Contudo, é sempre difícil definir no sentido técnico e científico sem o embargo da crítica. Melhor será, portanto, que encaremos o furto de uso no ângulo prático do direito objetivo, ou seja, no art. 165 do novo Código Penal brasileiro, que assim reza:

“Se a coisa, não fungível, é subtraída para o fim de uso momentâneo e, a seguir, vem a ser imediatamente restituída ou reposta no lugar onde se achava:

Pena — detenção, até seis meses, ou pagamento não excedente a trinta dias-multa.

§ 1º — As penas são aumentadas de metade, se a coisa usada é veículo motorizado, e de um terço, se é animal de sela ou de tiro.

§ 2º — Somente se procede mediante representação, salvo quando o crime é praticado contra entidade de direito público, empresa pública, autarquia, sociedade de economia mista ou fundação instituída pelo Poder Público.” (20-a)

Da própria definição do crime ressalta à evidência quão diferente é esse delito do “Subtrair para si ou para outrem coisa alheia móvel”.

Sem dúvida, o furto de uso tem a mesma objetividade jurídica do furto comum — posse — como também a mesma ação física desse delito, contudo dele se distingue por características próprias e determinadas.

A primeira distinção entre os dois delitos encontra-se no dolo, porque, como esclarece Magalhães Noronha, “o furto de uso exige dolo específico, diferente e exclusivo: o fim, o escopo que conduz o agente a violar a posse alheia é tão-somente o de usar a coisa, sem dela se assenhorar ou apropriar”; ao contrário do furto comum, em que se faz mister o requisito do *animus furandi*, ou seja, do propósito de assenhoramento: o fim do agente, no furto comum, é “ter a coisa definitivamente para si próprio (*animus rem sibi habendi*) ou para terceiro”, diz Nelson Hungria. Além dessa distinção fundamental, o furto de uso apresenta, ainda, um elemento objetivo, que é o da restituição imediata da coisa, uma vez usada momentaneamente.

Dessa forma, diversificados em compartimentos estanques os dois delitos, torna-se evidente que para a configuração do “furtum usus” é necessário e imprescindível:

- a) a presença de um elemento subjetivo que está contido no dolo e que se caracteriza pelo fim exclusivo de fazer o agente uso momentâneo da coisa subtraída ⁽²¹⁾;
- b) a presença de um elemento objetivo, que é concernente à restituição da coisa que, depois de ter sido usada momentaneamente, deve ser restituída imediatamente ⁽²¹⁾.

O elemento objetivo dessa infração penal merece, entretanto, análise mais profunda. Dessa maneira, nele nos deteremos, a seguir, com o

(20a) Com redação dada pela lei que altera o Código Penal de 1969.

(21) Eugenio Jaaniti Piromalo — “II Codice Penale” — Milão — 1936 — vol. III — livro II — pág. 387 — Tradução e citação de Mário Hoepfner Dutra, op. cit., pág. 97.

intuito de esclarecer as particularidades que envolvem não somente a momentaneidade do uso, como também a própria restituição do objeto subtraído.

PARTICULARIDADES DE QUE SE REVESTE O USO MOMENTÂNEO

O uso da coisa deve ser momentâneo, isto é, de “brevissima durata”, compreendendo-se por tal o espaço de tempo estritamente necessário à utilização, pelo agente, da coisa subtraída.

Em se afirmando, de logo, a conceituação exata que tem a expressão “uso momentâneo”, no contexto do art. 165 do Código Penal brasileiro, evitamos dar ao seu conteúdo qualquer interpretação rígida que leve à conclusão de que o uso momentâneo se exaure em minutos, em fração de minutos, ou, ainda, que ele deve durar um só instante. Isto porque, como esclarece Manzini, fundamentando o conceito inicial, o vocábulo momentâneo não pode ser entendido como sinônimo de “instantâneo”. “Àquele termo, diz o Mestre, se deve dar a interpretação comum, em consonância com o uso útil ao qual se presta a coisa: se a coisa, para ser usada, requer um certo tempo, é natural que se deve ter em conta o tempo mínimo necessário para seu uso, conforme *alla natura o alla destinazione della cosa o altrimenti all intenzione del colpevole. L'automobile, ad es., si usa non col solo salirvi sopra, e neppure col solo metterla in movimento, ma col farsi trasportare da un luogo ad un altro.*” (22)

Da exposição citada depreende-se o único critério objetivo — que é o referente ao uso útil ao qual se presta a coisa — para se reduzir a margem de indeterminação implícita na própria expressão “uso momentâneo”, a qual está, na verdade, mais adstrita à avaliação e ao julgamento do Juiz de fato. Contudo, outras regras foram propostas para expressar o suporte fático dessa momentaneidade. Severino Loreto (23) encontra-o na normalidade e na não-repetição do uso da coisa subtraída. O primeiro requisito, como ensina Manzini, é manifestamente arbitrário, quanto ao segundo — a repetição do uso — “è un elemento indifferente, allorchè nonostante tale ripetizione (es andata e ritorno con un'automobile) l'uso rimanga momentaneo”.

Além dessas objeções de ordem jurídica, entendemos que o grau de abstração que envolve os requisitos mencionados levaria a questão para terreno mais controvertido e complexo. Daí preferirmos a aceção de Manzini, a qual traduz um parâmetro de aferimento lógico objetivo e que, em última análise, coaduna-se perfeitamente com o objetivo da lei: punir mais levemente aquele que apenas usou a coisa momentaneamente, estando, entretanto, prescindido este uso da idéia de sua apropriação “invito domino” (24).

Em decorrência desta opção, expliquemos, em outros termos, a teoria exposta. Diz Manzini: “**Se l'uso non é momentaneo, ma prolungato oltre il tempo necessario per giovarsi immediatamente della cosa, si ha pa-**

(22) Vincenzo Manzini — “Trattato di Diritto Penale Italiano” — 1952 — vol. IX — pág. 322 — Trecho traduzido por Hoepfner Dutra, op. cit., pág. 97.

(23) Severino Loreto, citado por Manzini, op. cit., pág. 322.

(24) Mário Hoepfner Dutra, op. cit., pág. 97.

rimenti furto comune, salva l'applicabilità dell art. 62 nº 6 per l'avvenuta tempestiva restituzione" ⁽²⁵⁾.

A observação do Mestre deixa claro que se o agente usar a coisa subtraída por período de tempo superior ao estritamente necessário para que seja esta utilizada, conforme sua natureza e destinação, tem-se, então, uma conduta que não ensejará mais a configuração do furto de uso porque tipificada no delito de furto comum. A conclusão é extensiva ao caso em que se verificar a restituição imediata do objeto subtraído, atenuando-se a pena do delito, por ter querido, realmente, o agente participar de crime menos grave. Esta afirmação resulta, no nosso entender, da dedução seguinte: a ação voluntária de prolongar o uso da coisa subtraída fez com que o agente assumisse o risco, prestasse anuência ao resultado mais grave e fosse, conseqüentemente, indiferente ao mesmo. A restituição imediata da coisa, por não descaracterizar o dolo eventual, influi, somente, na atenuação da pena cominada ao delito de furto comum. Este raciocínio nasce do fato de não se poder converter o furto de uso em *furtum rei*, sem que haja o requisito primacial deste: o *animus furandi*.

Dá a dificuldade de se trazer para esta análise exemplificações que diferenciem os dois delitos, de vez que as mesmas, em geral, por não assinalarem os pontos controvertidos da questão, não permitem um afeiramento do dolo do agente. Contudo, é Manzini ⁽²⁶⁾ quem dá os seguintes exemplos:

"Chi sottrae un'automobile altrui e la usa per fare immediatamente una corsa, e subito dopo tale uso la restituisce, commette furto d'uso; ma chi si giova dell'automobile per fare un viaggio che richieda un tempo non brevissimo, risponde di furto comune, ancorchè, terminato il viaggio, la restituisca."

Cita, neste ponto, estruturando seu exemplo, o fato de a jurisprudência "della Cassazione", em 12-11-48, ter entendido que comete furto comum quem subtrai uma bicicleta "per andare dalla Liguria in Sicilia".

Esses exemplos, contudo, motivaram a observação do Edmondo Bruto Liberati ⁽²⁷⁾, abaixo transcrita, a qual reforça ainda mais o nosso temor em incluí-los neste trabalho: essas máximas, diz o autor citado, não permitem um perfeito entendimento da matéria, uma vez que não fazem referência ao caso concreto. E acrescenta que mesmo o princípio firmado a prescindir desta referência resulta sempre "scarsamente significativo" porque, na verdade, se se encontra uma máxima que diga que o uso momentâneo é o uso de "brevissima durata" ou de "breve durata", é raro encontrar-se, entretanto, uma que diga, por exemplo, "che uso non di breve durata è quello di una bicicletta per andare dalla Liguria in Sicilia".

Colocado, assim, nos devidos termos o problema das exemplificações, julgamos oportuno lembrar ainda que o uso momentâneo da coisa subtraída dever ser imediato "não podendo alegar intenção de uso quem subtrai a coisa para usá-la meses depois" ⁽²⁸⁾.

(25) Manzini, op. cit., pág. 323.

(26) Manzini, op. cit., pág. 323.

(27) Edmondo Bruto Liberati — "Enciclopedia del Diritto", vol. XVIII — pág. 413.

(28) Edgard Magalhães Noronha, op. cit., pág. 95.

Isto posto, é de se concluir:

- a) que, em princípio, o uso momentâneo é o uso de pouca duração, mas implica esta “brevíssima durata” no período de tempo estritamente necessário a que a coisa subtraída seja usada, “conforme alla natura o alla destinazione della cosa o altrimenti alla intenzione del colpevole”;
- b) que responde por furto comum, e não furto de uso, aquele que fizer da coisa um uso prolongado, ainda mesmo que a restituia imediatamente, atenuando-se, porém, neste caso, a pena cominada àquele delito. Daí a afirmação categórica de Maggiore: “El'uso debe ser “momentâneo”, es decir, de brevísima duración; si fuera permanente o de cualquier duración prolongada, se tendría simple hurto” (29).
- c) que deve o agente servir-se logo da coisa subtraída, porque o art. 165 do C. P. brasileiro prescreve que o uso da coisa seja imediato e não adiado para ocasião futura.

Estas conclusões estão realmente fundamentadas em comentários feitos ao art. 626, § 1º, do Código Penal italiano. No Brasil não há jurisprudência firmada sobre o assunto. Contudo, é mister que se assinala o fato de o Supremo Tribunal Federal ter exarado alguns acórdãos que, a rigor, não se conciliam com os conceitos emitidos pela doutrina italiana. Vamos publicar, a seguir, comentários extraídos da **Revista de Direito Penal** (30) acerca de uma dessas decisões, os quais consubstanciam melhor o nosso pensamento. Antes, porém, uma indagação: a inclusão, pelo novo Código, de dispositivo expresso capitulando o furto de uso modificaria, em parte, tal entendimento?

“FURTO DE USO. REPOSIÇÃO IMEDIATA E USO MOMENTÂNEO.

A 2ª Câmara Criminal do T.J. da Guanabara, na Ap. Crim. 48.060, relator o ilustre Des. Roberto Medeiros, decidiu que o furto de uso não pode ser identificado na ação de quem subtraiu um automóvel e o utilizou por dois dias, levando-o de volta ao depósito de onde o tirou, com pequenas avarias.

Não há falar em furto de uso se não há uso **momentâneo** da coisa, além de sua reposição. Nesse sentido, como observou o relator, são as disposições constantes do Código italiano (art. 121, I) e do projeto Alcântara Machado (arts. 356, § 2º, nº I, e 350, § 4º, nº I). “Por uso momentâneo de um veículo não se pode entender, evidentemente, o que se dilata por dois dias.” Decisão unânime (**Rev. Jurisprudência**, 13/410). Sobre a configuração do furto de uso, cf. **Rev. Jurispr.**, 6/438.

O STF, por sua 2ª Turma, reformou a decisão, no H. C. 44.043, relator o ilustre Ministro Adalício Nogueira, por unanimidade de votos. Entendeu o Tribunal que a hipótese era de furto de uso, constituindo apenas infração disciplinar pela qual o paciente foi punido. Era ele soldado da Polícia Militar da Guanabara e

(29) Giuseppe Maggiore — “Derecho Penal” — vol. V — 1958 — pág. 71.

(30) **Revista de Direito Penal** — n.º 2 — abril/junho de 1971 — Diretor: Prof. Heleno Fragoso — pág. 128.

foi excluído da corporação. Para o relator não ficou evidenciado o **animus furandi**, essencial à configuração do delito (*Rev. Trim. Jurispr.*, 42/86).

A existência de furto comum não pode ser decidida exclusivamente com base no lapso de tempo que ocorre entre o apoderamento da coisa e a sua devolução. O **furtum rei** exige o dolo específico que não existe quando a coisa é tirada sem o propósito de tê-la o agente para si ou para outrem. Para antecedentes sobre a matéria, no STF, cf. *Rev. Trim. Jurispr.*, 34/655; 37/96. Nosso novo Código Penal, no entanto, limita a existência do crime à subtração "para uso momentâneo", sendo a coisa "imediatamente restituída ou repostada no lugar onde se achava" (art. 166)."

PARTICULARIDADES DE QUE SE REVESTE A RESTITUIÇÃO

A coisa subtraída, depois de usada momentaneamente, "deve ser imediatamente restituída ou repostada no lugar em que se achava" (art. 165 do C. P. brasileiro). É mister, assim, que haja a restituição do objeto subtraído para que se configure o delito de "furtum usus", não se tendo, evidentemente, como restituição a alegação, pelo agente, de que tinha a intenção de devolvê-la. "La nozione del furto d'uso esige che la restituzione sia avvenuta, e però non si può equiparare alla verificazione di questa condizione la semplice intenzione dell'agente, la quale non esclude il dolo del furto comune", ensina Manzini ⁽³¹⁾.

Interpretando o contexto da norma que tipifica o furto de uso, acrescenta o jurista italiano que responde por furto comum o agente que, apesar de ter o propósito de restituir a coisa no momento em que a subtraiu e durante o uso da mesma, não conseguir atingir esse objetivo por circunstâncias alheias a sua vontade, ou seja, por motivo de força maior ou caso fortuito. Esta hipótese traduz, **data venia**, uma forma de responsabilidade objetiva. Contudo, ela consubstancia, na verdade, o pensamento da jurisprudência "della Cassazione", como se verá a seguir:

"Rendono applicabile il titolo comune di furto tutte le cause indipendenti dalla volontà del colpevole, che impediscono la restituzione." (Cas. 20 aprile 1951) ⁽³²⁾;

"La mancata restituzione, pur avendosi la volontà di restituire, non può essere giustificata da caso fortuito o da forza maggiore." (Cass. 20 aprile, 1951) ⁽³³⁾;

Catégorica a esse respeito é a "Relazione del Presidente della Commissione Ministeriale per li progetto del Cod. Penale:

"Se il furto sia stato commesso con lo scopo di fare uso temporaneo della cosa sottratta, ma in effeto la cosa non sia restituita, ricorre l'ipotesi dell art. 639." ⁽³⁴⁾

Dessa maneira, encerrando ou não o conteúdo dessas decisões a responsabilidade objetiva, é de se concluir, em face das mesmas, que, no delito de furto de uso, o que tem relevância é o **fato objetivo da res-**

(31) V. Manzini, op. cit., pág. 324.

(32) V. Manzini, op. cit., pág. 324.

(33) A. Santoro — "Manuale di Diritto Penale", vol. V, pág. 387

(34) Manzini, op. cit., 324.

tituição. “In testo della legge”, diz Edmondo Bruto Liberati, ⁽³⁵⁾ “a dire vero, non sembra lasciare molti dubbi in proposito: cio he há rilevanza nella fattispecie del furto d’uso è il fatto oggettivo dell’avvenuta restituzione”. Em não a havendo, não se caracterizará o delito de furto de uso, mas o de furto comum, fundamentando Maggiore esta conversão de delitos nos termos seguintes: “No tiene ningún valor la restitución frustrada por caso fortuito o fuerza mayor, porque **“qui in re illicita versatur tenetur etiam de casu”** (el que actúa en cosa ilícita, responde también del caso)” ⁽³⁶⁾.

É interessante assinalar, ainda, a opinião de Severino Loreto ⁽³⁷⁾, segundo a qual subsiste o delito de furto de uso quando a impossibilidade de restituir a coisa subtraída surja durante o uso da mesma, ou no momento em que esteja sendo efetuada a restituição pelo agente “purché ne faccia immediata dichiarazione all’avente diritto e ofra il risarcimento del danno”. Esta argumentação, contudo, não está concorde com o texto legal, “che pone come condizione inderogabile l’avvenuta restituzione, al quale non è affatto equiparato il risarcimento del danno. Per il sistema del Codice”, ensina Manzini, “tutti gli accidenti, ai quali può dar luogo un’attività delittuosa, stanno a carico del colpevole, como conseguenza del suo fatto; ed è giustissimo che il delinquente corra tutti i rischi inerente al suo fatto criminoso”.

Sem qualquer consideração de mérito, pode-se afirmar que a opinião de Severino Loreto constitui, realmente, voz isolada no Direito italiano, pois a jurisprudência “della Cassazione” já teve ocasião de se pronunciar sobre vários casos em que a restituição não se efetivou, por ter a coisa subtraída sido encontrada pela polícia, ou ainda por ter sido a mesma destruída em virtude de força maior ou por fato culposo do agente, e, em todos esses casos, entendeu que para a configuração do “furtum usus” é necessário e imprescindível que se verifique a restituição concreta do objeto subtraído:

“Per la sussistenza dell’ipotesi del furto d’uso occorre non soltanto l’uso momentaneo della cosa, ma l’effettiva restituzione, la quale è elemento obiettivo che deve essersi, in realtà, verificato, ed al quale non può equipararsi la semplice intenzione del colpevole; ne ha alcun rilievo il fatto che tale intenzione non sia stata realizzata per causa indipendente della volontà del colpevole (nella specie perché nel frattempo la cosa era stata ritrovata dalla polizia) dovendosi questo elemento valutare unicamente nel suo aspetto obiettivo.” ⁽³⁸⁾

Esta restituição, entretanto, deve atender ainda a determinados requisitos que integram a figura delituitosa focalizada. Neste sentido esclarece Manzini ⁽³⁹⁾:

“La restituzione del tolto, come condizione di applicabilità del titolo di furto d’uso in luogo di quello di furto comune, deve rispondere a determinati requisiti, riguardanti l’immediatezza,

(35) Edmondo Bruto Liberati, op. cit., pág. 418.

(36) Giuseppe Maggiore, op. cit., pág. 72.

(37) Severino Loreto, citado por Manzini, op. cit., pág. 324.

(38) Edmondo Bruto Liberati, op. cit., pág. 418.

(39) V. Manzini, op. cit., pág. 324.

l'identità e lo stato della cosa, la completezza e il modo della restituzione medesima."

Assim, a restituição do objeto subtraído em seu todo constitui apenas um pressuposto para a aplicação do título de furto de uso, o qual só se verificará se esta restituição for imediata; se for a própria coisa subtraída a devolvida; se for esta restituída intacta em si mesma e nos seus acessórios; havendo, ainda, a considerar o próprio modo da restituição. Analisaremos, a seguir, cada uma destas particularidades.

a) Restituição imediata

Para a aplicabilidade do título de furto de uso é necessário que a restituição da coisa subtraída "avvenga subito dopo l'uso momentaneo; in altri termini, senza ritardo" (40). Assim, "tão logo haja o indivíduo usado a coisa, há de restituí-la ao possuidor, o que significa dever essa restituição ser imediata" (41).

Para se fixar, entretanto, esta ação imediata, é imprescindível levar-se em consideração cada caso de per si, uma vez que não é possível estabelecer-se um rígido critério cronológico, "essendo l'immediatezza, cosi come la momentaneità dell'uso, con la quale essa è in correlazione, caratteri il cui margine di indeterminatezza può essere circoscritto solo facendo riferimento al tipo della cosa sottra e all'uso che in concreto se fa". (42) Isto, contudo, não obsta a afirmação de Manzini de que, se o agente subtrair a coisa com o escopo de usá-la momentaneamente, mas, depois deste uso, retarda a sua devolução, responde por furto comum e não furto de uso (43).

b) Identidade da coisa subtraída

É a própria coisa que há de ser restituída, não o seu equivalente econômico, ou outra da mesma espécie, acrescenta Magalhães Noronha (44). Este requisito, entretanto, não merece análise mais detalhada porque, face ao art. 165 do C. P. brasileiro, somente poderão ser objeto de furto de uso os bens infungíveis.

c) Restituição da coisa no estado em que se encontrava antes de subtraída ou tal como estava antes

A coisa subtraída deve, ainda, ser devolvida nas mesmas condições em que foi encontrada, isto é, no estado em que se achava antes de subtraída — intacta em si mesma e nos seus acessórios. Assim, esclarece Hungria (45), "se a coisa transitoriamente usada é um automóvel suprido de gasolina e de óleo, e se tais substâncias são total ou parcialmente consumidas, já então se apresenta um *furtum rei*, isto é, um autêntico furto em relação à gasolina e ao óleo. Do mesmo modo, se o agente, antes de repor, por exemplo, a ovelha alheia de que se utilizou, digamos para o transporte de lenha miúda, submete-a à tosquia, assenhoreando-se da lã, comete furto quanto a esta".

(40) Francisco Antolisei — "Manuale di Diritto Penale" — vol. I — 1954 — pág. 224.

(41) Edgard Magalhães Noronha, op. cit., pág. 95.

(42) Edmondo Bruto Liberati — op. cit., pág. 412

(43) V. Manzini, op. cit., pág. 325.

(44) Edgard Magalhães Noronha, op. cit., pág. 95.

(45) Nelson Hungria, op. cit., pág. 24.

Nesse sentido também é a lição de Manzini, quando discorre sobre os requisitos da "identità e stato inalterato della cosa" e da "completezza della restituzione", os quais, é relevante frisar, englobamos no título supra. Diz o jurista italiano: "No que concerne particularmente ao furto de automóveis, se o carro utilizado continha o carburante e o lubrificante, é fora de dúvida que, se o agente, no uso momentâneo do veículo, consumiu total ou parcialmente tais coisas, e restituiu o carro sem reabastecê-lo convenientemente, responde por furto comum." (46)

João Roberto Martins (47) não se conforma com a conclusão dos Mestres, afirmando que uma das objeções que se pode fazer à mesma está contida na indagação:

"Onde o **animus rem sibi habendi**, o intuito de assenhoreamento, a intenção de ter a coisa como dono, em relação à gasolina de um veículo, por parte de quem dele se utiliza momentaneamente? Parece evidente, pelo menos para mim, que quem usa um carro não quer se **apoderar** da gasolina, mas é forçado, obrigado e compelido a despender esse combustível, pois do contrário o veículo não anda, principalmente em se tratando de uma coisa móvel por excelência."

Daí condenar veementemente a comparação feita por Hungria entre o caso do automóvel e o da ovelha tosquiada, porque "a ovelha não depende de lã para movimentar-se, ao passo que o veículo, para a sua deslocação e uso, depende, evidentemente, de gasolina..."

Dessa maneira, entende o Professor João Roberto Martins que o consumo da gasolina está implícito no próprio uso da coisa subtraída, porque "quem se utiliza de um automóvel não pousa a mão sobre a gasolina, nem remove o combustível (no sentido penal) de um lugar para outro, nem muito menos está querendo dispor da substância como se dono fosse, no sentido de **assenhoreamento**". Está, apenas, usando a substância, a qual é inerente à utilização da **res** principal. Poderíamos acrescentar à tese que alguns litros de gasolina não causam lesão apreciável ao patrimônio de ninguém, estando, assim, também, implícito este fato na própria noção do furto de uso. Contudo, este delito tem por objeto somente os bens infungíveis.

Conseqüentemente, melhor será nos abstermos de analisar o mérito da questão e reconhecer simplesmente que, consoante o entendimento de Hungria, se o agente subtrair o veículo e restitui-lo sem a reposição da gasolina consumida, responderá por furto de uso pela subtração do automóvel, e por furto comum pelo gasto do combustível. Acumulando-se, assim, as penas dos dois delitos, nos termos do art. 65 do novo Código Penal. O mesmo se diga em relação ao veículo que for devolvido desfalcado de qualquer acessório, aliás com maior razão.

MODOS DE RESTITUIÇÃO

Ao estabelecer a obrigatoriedade da restituição da coisa subtraída, torna patente o art. 165 do Código Penal brasileiro que equivale à res-

(46) V. Manzini, op. cit., — Tradução contida na Revista dos Tribunais — vol. 364.

(47) João Roberto Martins — Artigo publicado na Justiça — 4.º Trim. — 1967 — pág. 53: "O Furto de Uso e o Anteprojeto de Código Penal".

tuição a reposição da coisa "no local onde se achava". O acréscimo introduzido à norma que tipifica o "furtum usus", entre nós, parece-nos pleonástico, uma vez que já compreendido na própria noção de restituição. Contudo, tem o mesmo um fim evidente: o de eliminar a possibilidade de se encarar como restituição o abandono da coisa em lugar ignorado.

O pleonasma, todavia, permanece, porque abandono não é restituição, enquanto que a expressão "reposição da coisa no lugar onde se achava" não comporta, **data venia**, nenhuma outra significação senão a de restituição. A própria doutrina italiana assim entende quando interpreta o art. 626, § 1º, o qual, é oportuno lembrar, expressa somente a obrigatoriedade da restituição. Mesmo assim, tem ensejado jurisprudência rígida e inflexível no sentido de que para a caracterização do furto de uso é necessária a "restituição voluntária, imediata e efetiva do objeto subtraído ao prejudicado, ou, ao menos, a recolocação do mesmo no local em que fora subtraído". (48) Este entendimento parece ser seguido pelo Ministro Gama e Silva, quando, na Exposição de Motivos ao novo Código Penal, cita o exemplo seguinte: "É claro que, se o agente subtraiu o veículo, usou-o e, em vez de repô-lo no lugar onde se achava, abandonou-o em qualquer outra parte, não realizou o furto de uso, mas o furto consumado." (49)

A hipótese focalizada leva-nos à formulação de uma outra: se o agente subtraiu o veículo, usou-o e o repôs em outra parte, dando, entretanto, ciência desse fato ao prejudicado, está ou não caracterizado o furto de uso? No nosso entender, está configurado o delito em tela, porque, como esclarece Edmondo Bruto Liberati (50), o elemento restituição deve sempre ser interpretado "sulla base della funzione che esso assolve nella struttura del reato". Assim se consideraria como restituição qualquer ato concreto e idôneo que fosse capaz de reintegrar a vítima na posse da coisa subtraída (51). Manzini admite este conceito quando assinala que a restituição deve sempre ser feita de modo a que a vítima recupere a posse do objeto subtraído. Não tem outro sentido a lição de Hungria (52) quando, afirmando que "a **res** deve ser devolvida a local em que seja exercível o imediato poder de disposição do dono", esclarece: "Se o agente a deixa alhures, sem qualquer aviso ao proprietário, assume o risco de que não se opere a restituição (pouco se lhe dá que esta se realize ou não), e a hipótese se equipara à do ladrão que, depois de assenhorear-se da coisa, resolve abandoná-la, o que não o exime de responder a título de furto."

Como se observa, admitem os juristas citados a configuração do "furtum usus", apesar da não-reposição da coisa no local onde se achava, contanto que se dê à vítima conhecimento do fato. Esta interpretação não foge, **data venia**, ao teor do art. 165 do C. P. brasileiro, pois o que nele está proibido é o abandono da coisa em lugar ignorado. Isto, eviden-

(48) Edmondo Bruto Liberati, op. cit., pág. 414.

(49) Exposição de Motivos ao Código Penal de 1969.

(50) Edmondo Bruto Liberati, op. cit., pág. 414.

(51) Edmondo Bruto Liberati, op. cit., pág. 414.

(52) Nelson Hungria, op. cit., págs. 24 e 25.

temente, descaracteriza o delito em exame, porquanto não é um meio idôneo para reintegrar a vítima na posse do objeto subtraído, não podendo, conseqüentemente, ser enquadrado como restituição.

É interessante assinalar, ainda, neste capítulo, que a restituição da coisa subtraída deve ser voluntária, “no obrigada, pero no es necessario que sea espontánea (por consiguiente puede ser efecto de persuasiones, exhortaciones o intervenciones)” (53).

No Brasil, como já acentuamos, não há jurisprudência firmada sobre o assunto. As próprias considerações doutrinárias dos escritores brasileiros transcritas nesta pesquisa resultam da análise do art. 626, § 1º, do Código Penal italiano. Todavia, julgamos oportuno incluir aqui a ementa de alguns acórdãos que versaram sobre o furto de uso, os quais dão uma idéia de como os nossos juristas vêem o delito em questão:

“A presença do elemento “restituição” é pressuposto obrigatório do furto de uso. E a mesma incorre quando a apreensão da coisa subtraída se verifica por acaso;” (54)

“Não há que se falar em furto de uso se a coisa subtraída não é recolocada na esfera de vigilância de seu dono, proprietário ou possuidor;” (55)

“Responde por furto (comum) o paciente que subtraiu o veículo mediante fraude, conservou-o em seu poder por cerca de quinze horas e o abandonou em outro local, sujeito a todos os azares;” (56)

“O furto de uso só é impunível em face dos seus elementos nitidamente caracterizadores e que envolvem não só a intenção de simples e transitório uso e correlata devolução, mas, também, afóra a ausência de danos e desgaste apreciável, igualmente a devolução rápida. Logo, se antes da restituição é o agente surpreendido na posse da **res furtiva**, claro é que nesse momento o furto deixa de ser de uso para ser furto próprio e típico;” (57)

“Furto de Uso. Hipótese não caracterizada. Acusados que subtraem o veículo da vítima e com ele se dirigem a passeio, a localidade vizinha. Prisão dos mesmos quando retornavam para devolvê-lo. Condenação mantida... Inteligência do art. 155 do Código Penal.

(53) Giuseppe Maggiore, op. cit., pág. 71.

(54) Trecho de acórdão do Tribunal de Alçada Criminal de São Paulo, relatado pelo Magistrado Prestes Barra — Revista dos Tribunais — vol. 405/309, cf., Rev. dos Tribunais — vol. 433/1971.

(55) Ementa de acórdão relatado pelo Dr. Rubens Costa — Revista dos Tribunais — vol. 429/1971.

(56) Trecho da ementa de acórdão do Supremo Tribunal Federal, relatado pelo Ministro Amaral Santos — Revista Trimestral de Jurisprudência — vol. 56 — págs. 601-893.

(57) Acórdão relatado pelo Magistrado Azevedo Júnior — Rev. dos Tribunais — vol. 433-1971, cf., Rev. dos Tribunais — vol. 412/1967.

Não encontra guarida na Justiça a impunidade do furto de uso, pela inocorrência do elemento moral, porque o bem patrimonial ficaria desprovido de proteção contra as investidas dos irresponsáveis;" (58)

"Furto de uso. Ocorrência. Acusados que subtraem o veículo da vítima para um passeio. Intenção de restituí-lo, quando se verifica um desastre, danificando-o. Inexistência, não obstante, do **animus furandi**. Absolvição mantida. Inteligência do art. 155 do Código Penal.

Se não tiveram os réus a intenção de furtar, mas, tão-só, a de usar momentaneamente o veículo, restituindo-o, a seguir, não há que se falar na infração do art. 155 do Código Penal. O fato de haver sido o mesmo danificado, em virtude de desastre, não muda a situação, eis que terá o prejudicado, na lei civil, o meio necessário ao ressarcimento." (59)

Ao encerrarmos esta pesquisa, não poderíamos deixar de transcrever decisão proferida pelo Supremo Tribunal Federal, no Recurso de **Habeas Corpus** nº 42.633-GB, a qual admite a configuração do furto de uso, apesar da não-restituição do objeto subtraído. A tipificação expressa deste delito pelo novo Código modificaria tal entendimento?

"RECURSO DE HABEAS CORPUS Nº 42.633 — GB (60)
(Tribunal Pleno)

Relator: O Sr. Ministro Victor Nunes Leal.

Recorrentes: Cadmo Henry Schramm e Gilvan Chegure.

Recorrido: Tribunal de Justiça.

Furto. Simples uso. Elemento subjetivo.

1) Mediante prova cabal da falta do animus furandi, o simples uso de coisa alheia não constitui furto, podendo as consequências do ato caracterizar outra infração penal.

2) Situação peculiar dos bens fungíveis. A figura do desvio.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos, acordam os Ministros do Supremo Tribunal Federal, em sessão plenária, na conformidade da Ata do julgamento e das notas taquigráficas, por

(58) Ementa de acórdão do Tribunal de Alçada de São Paulo, relatado pelo Magistrado Italo Galli — *Revista dos Tribunais* — vol. 404/1969.

(59) Ementa de acórdão do Tribunal de Alçada de São Paulo, relatado pelo Magistrado Souza Lima — *Revista dos Tribunais* — vol. 323.

(60) *Revista Trimestral de Jurisprudência* — STF — vol. 34 — Dezembro de 1965 — pág. 655 e segs.

unanimidade de votos, dar provimento ao recurso, para conceder a ordem, por falta de justa causa.

Brasília, 15 de setembro de 1965 (data do julgamento). — **A. M. Ribeiro da Costa**, Presidente. — **Victor Nunes Leal**, Relator.

RELATÓRIO

O Sr. Ministro Victor Nunes: — O Tribunal de Justiça da Guanabara negou **habeas corpus** impetrado em favor de Cadmo Henry Schramm e Gilvan Chegure, que foram condenados, em 1ª instância, por furto de automóvel.

O impetrante explica, e assim fundamenta o seu recurso, que três rapazes combinaram um passeio a Friburgo com três moças, a fim de passarem o fim de semana no sítio de um amigo. Iriam, ou no automóvel de outro amigo ou de ônibus. A última hora, o dono do automóvel não pôde atender à solicitação. Um dos dois pacientes sugeriu, então, que usassem o automóvel Chevrolet que estava estacionado em certa rua de Copacabana, com o vidro arriado. E assim fizeram. Apanharam o outro companheiro, em sua residência, e as três moças, nos lugares combinados, e seguiram para Friburgo.

Quando, já de volta, se encontravam no centro da cidade, estacionados em fila dupla, os inspetores do trânsito, alertados por essa infração, pediram os documentos. Verificou-se, então, que o responsável pelo automóvel (que, no momento, se encontrava com as moças em uma confeitaria próxima, enquanto os companheiros permaneciam no carro) não era o proprietário. Os três rapazes e as três moças foram levados à Delegacia, do que resultou o processo e a condenação.

Alega-se, na impetração, que o caso não é de furto, porque os pacientes não tinham a intenção de se apropriar de coisa alheia. O automóvel seria devolvido. A devolução só não se consumou, porque ainda o estavam usando, na cidade de Friburgo, para o fim que justificara essa viagem. E a apreensão do carro foi ensejada por uma infração do trânsito.

O impetrante cita a opinião de Nelson Hungria e alguns julgados do Tribunal de Justiça da Guanabara, sobre a inexistência, na legislação penal vigente, do crime de furto de uso, e pede a reforma da decisão.

O terceiro dos acusados foi absolvido pelo Juiz. Foram condenados os outros dois, os que, efetivamente, se apossaram do carro, em Copacabana.

Está feito o relatório.

VOTO

O Sr. Ministro Victor Nunes (Relator): — Sr. Presidente, li este processo, da primeira à última linha.

No que toca aos fatos da causa, há coincidência dos depoimentos quanto à versão que resumi no relatório.

Os três rapazes se reuniram às três moças e foram para Friburgo, passando uma parte do dia num sítio próximo da cidade. Depois, de regresso (possivelmente para o Rio de Janeiro), foram presos na área da cidade.

A presença das três moças foi ainda corroborada pela própria prisão, pois foram levadas à Delegacia, onde prestaram depoimento.

Os depoimentos de todos os acusados coincidem, nos detalhes, inclusive quanto ao ajuste do passeio e quanto à alternativa de irem de ônibus ou no automóvel de um amigo comum, que não pôde, afinal, atender ao combinado.

Quanto aos fatos contemporâneos da detenção, também coincidem os depoimentos dos guardas. As três moças estavam com um dos rapazes na confeitaria. Os outros dois haviam ficado no automóvel. Chamados aqueles, na confeitaria, seguiu-se o pedido de documentos e a detenção.

O próprio Juiz não nega a versão dos fatos, porque fundamenta a sentença em razão de ordem jurídica, isto é, na tese de que o furto de uso é equiparado ao furto de coisa.

Diz o Juiz: "Vale salientar, em tema de furto de automóvel, que "o dolo se há de buscar na simples tomada da coisa contra a vontade do dono, sendo indiferente o fim com que foi tal fato praticado", conforme a opinião do eminente Des. Didier Filho, que é a mais consentânea com a proteção dos interesses sociais."

Cita, neste passo, o livro **Direito Penal Aplicado** e acrescenta: "Cadmó e Gilvan (que são os pacientes) são primários, de vida pregressa regular."

Neste ponto, o Juiz não endossou a afirmativa da denúncia, de que um deles teria precedente criminal.

Quanto ao terceiro acusado, o Juiz o absolveu. Não estava presente no momento em que os outros dois se apossaram do automóvel, embora, do depoimento por ele prestado na Polícia, conste que, ao ser apanhado pelos outros, ciente então de que o automóvel fora obtido nas condições indicadas, não fez qualquer objeção.

Os outros dois foram condenados a dois anos e quatro meses de reclusão, o que exclui o **sursis**.

O problema do furto de uso, como todos sabemos, é objeto de grande controvérsia na doutrina, e nossa própria legislação não tem sido uniforme no tratamento do assunto.

Nelson Hungria, no vol. 7, p. 23, dos seus **Comentários ao Código Penal**, afirma, categoricamente, que o Código atual, do mesmo modo que o de 1890, exclui a criminalidade do simples furto de uso:

“O art. 155, como já ficou acentuado, somente incrimina o **furtum rei**, isto é, a subtração, com ânimo definitivo, da coisa alheia substancialmente considerada. Foi, assim, deixado à margem o **furtum usus**. O Código de 1890, diversamente do Código do Império (art. 258), já não incluía o furto de uso na categoria do ilícito penal, rompendo, assim, com a tradição romanística (**“Furtum est contretatio fraudulosa, lucri faciendi causa, vel ipsius rei, vel etiam usus e jus possessionisve . . .**). Seguiu-lhe o exemplo o Código de 1940. Como observa Von Liszt, “quanto mais se desenvolveu a idéia moderna do furto, tanto menos se fez compatível com o uso indevido, a que falta inteiramente a intenção de assenhoreamento”. Ocorre o chamado furto de uso quando alguém arbitrariamente retira coisa alheia infungível (**v.g.**, um cavalo, um automóvel, um terno de roupa, um livro), para dela servir-se momentânea ou passageiramente, repondo-a, a seguir, íntegra, na esfera de atividade patrimonial do dono. Tal fato, perante o nosso direito vigente, não ultrapassa a órbita do ilícito civil. É bem de ver que a coisa deve ser restituída intata em si mesma e nos seus acessórios. Assim, se a coisa transitariamente usada é um automóvel suprido de gasolina e de óleo, e se tais substâncias são total ou parcialmente consumidas, já então se apresenta um **furtum rei**, isto é, um autêntico furto em relação à gasolina e ao óleo. Do mesmo modo, se o agente, antes de repor, por exemplo, a ovelha alheia de que se utilizou, digamos, para transporte de lenha miúda, submete-a à tosquia, assenhoreando-se da lã, comete furto quanto a esta.

A **res** deve ser devolvida a local em que seja exercível o imediato poder de disposição do dono: se o agente a deixa alhures, sem qualquer aviso ao proprietário, assume o risco de que não se opere a restituição (pouco se lhe dá que esta se realize ou não), e a hipótese se equipara à do ladrão que, depois de as-

senhorear-se da coisa, resolve abandoná-la, o que não o exime de responder a título de furto.”

Em trabalho mais recente, o Prof. Heleno Cláudio Fragoso sustenta a mesma opinião e conclui (*Lição de Direito Penal*, 1/242):

“Para que seja reconhecível o furto de uso e não o furto comum, é necessário que a coisa seja restituída ao possuidor ou proprietário, de quem foi subtraída, isto é, que seja reposta no lugar em que o dono exerce seu poder de disposição sobre ela. Fora daí, a exclusão do **animus furandi** dependerá de prova plena, a ser oferecida pelo imputado.”

Não exclui, portanto, o Prof. Heleno Fragoso que a pessoa que se apossou de coisa alheia, ilicitamente, somente para usá-la, faça prova plena da ausência do ânimo de se apropriar dela. Quando há restituição, em situação inequívoca, a ausência do ânimo delituoso resulta comprovada pela própria restituição. Quando a restituição não se completa, por serem os agentes surpreendidos no curso da ação, torna-se mais difícil, mas não impossível, a comprovação rigorosa de que o agente foi movido por outro propósito que não o de furtar.

Em 1961, o Supremo Tribunal Federal discutiu este mesmo problema, no RHC 38.626. Foi Relator o eminente Ministro Gonçalves de Oliveira, cujo voto não preponderou, porque não se podia ter, desde logo, uma exata apreciação dos fatos e da intenção dos pacientes.

Disse, então, o eminente Ministro Gonçalves de Oliveira:

“O fato, na versão da decisão de 1ª instância, não impugnada pelo venerando acórdão recorrido, é que “o paciente... se serviu do carro... arbitrariamente, para dar “voltas” pela cidade. E suas afirmativas estão devidamente corroboradas pela prova circunstancial ouvida por ocasião da lavratura de sua prisão em flagrante (f. 24).

Se essa versão fosse desautorizada pela veneranda decisão recorrida, o recurso não mereceria provimento, mas o acórdão não impugna essa versão.

Assim, aceitando-a como fato apurado na Justiça local, entendo que não houve crime.

Dou, pelo exposto, provimento ao recurso para restabelecer a sentença.”

Ponderou, entretanto, o eminente Ministro Pedro Chaves, que veio a ser o Relator do acórdão:

“A questão de o **furtum usus** ser ou não punível é discutível, em face da doutrina. O paciente já foi posto em liberdade, porque o flagrante foi relaxado, mas ele continua sujeito à ação penal. No curso do procedimento processual é que se vai verificar se houve, ou não, pura e simplesmente o **furtum usus**.”

Prevaleceu esse reparo de S. Ex^a Mas, mesmo de sua parte, não houve impugnação cabal à tese do eminente Ministro Gonçalves de Oliveira.

Pelo exposto, Sr. Presidente, meu voto é para dar provimento ao recurso, por falta de justa causa.

Os pacientes foram surpreendidos em circunstâncias que não excluem a intenção de devolver o automóvel, mas, ao contrário, a corroboram. Nenhum deles residia em Friburgo, como também as moças e o terceiro rapaz ali não residiam. Passaram parte do dia num sítio, próximo da cidade. Ao serem presos, no centro urbano, a conclusão natural é que estivessem regressando para o Rio de Janeiro, onde todos residiam. Nem o Juiz afirmou o contrário, limitando-se a sustentar a tese da criminalidade do furto de uso. Mas o simples furto de uso, pela corrente a que me filio, não está tipificado na lei penal.

O Sr. Ministro Luiz Gallotti: — O furto de uso pode existir, em face da nossa lei, quando se trata de coisa fungível.

O Sr. Ministro Victor Nunes (Relator): — Porque, então, a coisa se consome: gás, gasolina, eletricidade etc.

O Sr. Ministro Luiz Gallotti: — Dinheiro pode ser outro exemplo.

O Sr. Ministro Victor Nunes (Relator): — Agradeço a contribuição de V. Ex^a, quanto às coisas fungíveis.

Dou provimento ao recurso, Senhor Presidente.

VOTO

O Sr. Ministro Evandro Lins: — Estou de acordo com o eminente Relator.

Se o Código quisesse punir, faria como faz o código italiano, que contém figura expressa apenando o furto de uso.

Assim, estou de acordo com o eminente Relator e também concedo a ordem.

VOTO

O Sr. Ministro Hermes Lima: — Também concedo a ordem. Não estou muito seguro, doutrinariamente, a respeito do assunto. Mas, diante das circunstâncias de serem rapazes sem nenhum antecedente criminal, parece-me excessivo metê-los na cadeia por dois anos por um furto de uso que não deu prejuízo a ninguém.

VOTO

O Sr. Ministro Pedro Chaves: — Também dou provimento ao recurso.

Mas quero fazer as mesmas restrições feitas no voto do eminente Ministro Hermes Lima.

Acho que o furto de uso é punível. Mas a grande dificuldade não está em saber se se trata de coisa fungível ou de coisa infungível, porém o fato de que os pacientes ainda tinham oportunidade de demonstrar a intenção de devolver a coisa. Para mim, a não-caracterização do crime está apenas no fato de que os pacientes destinavam a subtração da coisa alheia para gozo por um certo período, com a intenção de devolver.

No caso, vamos dizer, o *iter criminis* não foi todo percorrido. Eles ainda tinham oportunidade de devolver a coisa. Foram, em pleno vôo, cortados pela ação policial.

Também concedo a ordem, porque não ficou provado o *animus furandi*.

DECISÃO

Como consta da Ata, a decisão foi a seguinte: Deram provimento, unanimemente.

Presidência do Exm^o Sr. Ministro Ribeiro da Costa. Impedido o Excelentíssimo Sr. Ministro Lafayette de Andrade, Relator, o Exm^o Sr. Ministro Victor Nunes Leal. Tomaram parte no julgamento os Ex.^{mos} Senhores Ministros Evandro Lins e Silva, Hermes Lima, Pedro Chaves, Victor Nunes Leal, Gonçalves de Oliveira, Vilas Boas e Luiz Gallotti. Licenciados, os Ex.^{mos} Srs. Ministros Cândido Motta Filho e Hahnemann Guimarães.

Em 15 de setembro de 1965. — **Álvaro Ferreira dos Santos**, Vice-Diretor-Geral.”

TRÂNSITO

SUMÁRIO

	Pág.		Pág.
I — Introdução			
II — Legislação			
1 — CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO (atualizado)		aos limites máximos de pesos brutos dos veículos de carga, os §§ 1.º e 2.º do art. 14 da Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966 (Código Nacional de Trânsito), alterada pelo Decreto-Lei n.º 237, de 28 de fevereiro de 1967"	331
(Lei n.º 5.108, de 21-9-66, com as alterações introduzidas pelos Decretos-Leis n.ºs 237, de 23-2-67; 584, de 16-5-69, e 912, de 2-10-69; e pelas Leis n.ºs 5.693, de 16-8-71; e 5.820, de -0-11-72)	161	— Decreto n.º 70.101, de 2-2-72, que "aprova o Regimento Interno das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, e dá outras providências"	333
2 — DECRETO-LEI N.º 237, DE 28-2-67		— Decreto n.º 72.873, de 4-10-73, que "dispõe sobre a reorganização da estrutura do Conselho Nacional de Trânsito, e dá outras providências"	338
(Disposições aditivas ao Código Nacional de Trânsito e normas transitórias)	195		
3 — REGULAMENTO DO CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO (atualizado)		III — Legislação Correlata	
(Decreto n.º 62.127, de 16-1-68, com as alterações introduzidas pelos Decretos n.ºs 62.926, de 28-6-68; 64.526, de 16-5-69; 65.262, de 2-10-69; 66.080, de 16-1-70; 66.199, de 12-2-70; 66.433, de 10-4-70; 66.099, de 19-8-71; e 72.294, de 24-5-73).	196	1 — DISPOSIÇÕES PENAIIS E PROCESSUAIS PENAIIS	
4 — REGULAMENTOS ESPECIAIS		— Código Penal de 1969 (com as alterações introduzidas em 1973) ..	340
— Decreto n.º 60.788, de 31-5-67, que "regulamenta, no que se refere		— Lei das Contravenções Penais (Decreto-Lei n.º 3.688, de 3-10-41)	347
		— Código de Processo Penal (Decreto-Lei n.º 3.689, de 3-10-41)	347

	Pág.		Pág.
— Lei n.º 4.611, de 2-4-65, que “modifica as normas processuais dos crimes previstos nos arts. 121, § 3.º, e 129, § 6.º, do Código Penal”	353	— Decreto n.º 68.296, de 26-2-71	360
2 — DECRETO N.º 45.064, DE 19-12-58		— Decreto n.º 71.824, de 7-2-73	364
“Institui a Campanha Nacional Educativa de Trânsito, e dá outras providências”	353	IV — Comissão Especial de Segurança de Veículos Automotores e Tráfego — Câmara dos Deputados	
3 — DECRETO N.º 62.384, DE 11-3-61		— Requerimento de criação, designação de membros, Atas das Reuniões	366
“Dispõe sobre a fiscalização do Trânsito nas rodovias federais, a cargo do DNER, e dá outras providências”	354	V — Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas — Câmara dos Deputados	
4 — TAXA RODOVIÁRIA ÚNICA		— Depoimentos de autoridades em Trânsito	367
— Decreto-Lei n.º 999, de 21-10-69	356	VI — Índice das Resoluções do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito)	368
— Decreto-Lei n.º 1.242, de 30-10-72	359	VII — Notas	
— Lei n.º 5.841, de 6-12-72	360	— ao Código Nacional de Trânsito	
		— ao Regulamento do Código Nacional de Trânsito	371
		VIII — Anteprojeto da O.A.B.	
		— Ilícitos Penais do Trânsito .	407

I — INTRODUÇÃO

O número crescente de desastres fatais no Brasil, nos últimos meses, e as violentas críticas à ineficácia de nossa legislação em matéria de infrações penais de trânsito e de seu julgamento considerado obsoleto, levaram a Ordem dos Advogados do Brasil a designar um Grupo de Trabalho, presidido pelo ex-Senador Ivo D’Aquino, com a finalidade de propor a modificação da Legislação Nacional sobre Trânsito.

O principal objetivo do Anteprojeto elaborado pelo Grupo de Trabalho da OAB, composto dos Professores Ivo D’Aquino, Heleno Fragoso, Carlos de Araújo Lima, Serrano Neves e Evaristo de Moraes Filho, é a maior repressão aos crimes e contravenções no Trânsito, buscando diminuir o número de acidentes automobilísticos em todo o País.

Com o mesmo intuito, inúmeros projetos têm sido apresentados por parlamentares, no Congresso Nacional, e uma Comissão Especial de Segurança de Veículos Auto-

motores e Tráfego foi criada na Câmara dos Deputados, que, além de ouvir diversas autoridades na matéria e estudar com afinco o problema, promoverá, em setembro próximo, um Simpósio Nacional de Trânsito.

Estas as razões pelas quais a REVISTA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA dedica estas páginas de seu número 38 a uma documentação sobre o Trânsito, fornecendo os subsídios necessários aos estudiosos do assunto.

II — LEGISLAÇÃO

1 — CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO

(ATUALIZADO)

(1) LEI N.º 5.108 — DE 21 DE SETEMBRO DE 1966

Institui o Código Nacional de Trânsito

CAPÍTULO I

Das Disposições Preliminares

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

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

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

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

CAPÍTULO II

Da Administração do Trânsito

Art. 3.º 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 federal, estaduais e municipais, e as Circunscrições Regionais do Trânsito, órgãos executivos.

Parágrafo único. Os Conselhos Territoriais de Trânsito e as Circunscrições Regionais de Trânsito são de criação facultativa.

Art. 4.º O Conselho Nacional de Trânsito, com sede no Distrito Federal, subordinado diretamente ao Ministro

(1) Vide Regulamento atualizado (Decreto n.º 62.127, de 16.1.68, e suas alterações).

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 1

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, tecnicamente 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 Automobilismo;

i) um representante da Confederação Nacional de Transportes Terrestres (categoria dos trabalhadores de 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 do Transporte Rodoviário de Passageiros.

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

§ 2.º Os representantes das entidades referidas nas alíneas h, i, j e l, deste artigo, serão escolhidos pelo Presidente da República, dentre os nomes indicados por elas, em lista triplíce.

§ 3.º Os membros do Conselho Nacional de Trânsito deverão ter residência no Distrito Federal.

Art. 5.º Compete ao Conselho Nacional de Trânsito, além do que dispõem 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, de 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 zelar pela sua execução;

VI — coordenar as atividades dos Conselhos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal;

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 231/67.

Acrescentado pelo Decreto-Lei n.º 231/67 (art. 2.º).

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 231/67.

VII — colaborar nas articulações das atividades das repartições públicas e empresas de serviços públicos e particulares, em benefício da regularidade do trânsito;

VIII — estudar e propor medidas administrativas, técnicas e legislativas que se relacionem com a exploração dos serviços de transportes terrestres, seleção de condutores de veículos e segurança do trânsito em geral;

IX — opinar sobre os assuntos pertinentes ao trânsito interestadual e internacional;

X — promover e coordenar campanhas educativas de trânsito;

XI — fixar, mediante Resoluções, os volumes e frequências máximas de sons ou ruídos, admitidos para buzinas, aparelhos de alarma e motores 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. 6.º Das decisões do Conselho Nacional de Trânsito caberá recurso para o Ministro da Justiça e Negócios Interiores, interposto perante o Conselho Nacional de Trânsito, no prazo de trinta dias da publicação.

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

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

§ 3.º 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.

§ 4.º As nomeações dos membros dos Conselhos, nos Estados, Territórios e Distrito Federal, far-se-ão pelos respectivos Chefes do Executivo, observado, adequadamente, o disposto nos parágrafos do artigo 4.º deste Código.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 1

NOTA 2

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 3

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 4

Art. 8.º 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 — opinar sobre questões de trânsito submetidas à sua apreciação.

NOTA 5

Art. 9.º 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.

NOTA 6

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:

- a) de engenharia de trânsito;
- b) médico e psicotécnico;
- c) de registro de veículos;
- d) de habilitação de condutores;
- e) de fiscalização e policiamento;
- f) de segurança e prevenção de acidentes;
- g) de supervisão e controle de aprendizagem para condutores;
- h) de campanhas educativas de trânsito;
- i) de controle e análise de estatística.

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

- a) cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito, aplicando as penas previstas neste Código;
- b) emitir Certificado de Registro de Veículo e Carteira Nacional de Habilitação, nos termos deste Código e de seu Regulamento;
- c) comunicar aos Departamentos e ao Conselho Nacional de Trânsito a cassação de documentos 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;
- d) expedir a Permissão Internacional para Conduzir, o Certificado Internacional de Circulação e a Caderneta de Passagem nas Alfândegas de que trata o artigo 25

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. 13. 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 esquina à esquerda, terá de atingir, 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 cruzem, se aproximarem do 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 pista 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 batedores terão prioridade no trânsito, respeitadas as demais regras de circulação;

IX — os veículos destinados a socorros de incêndio, as ambulâncias e os da polícia, além da prioridade de trânsito, gozam de livre circulação e estacionamento, quando em serviço de urgência e devidamente identificados por dispositivos de alarma 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.

(2) § 1.º O regulamento deste Código estabelece 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 função das condições específicas.

§ 2.º Nenhum veículo poderá transitar com peso bruto superior ao fixado pelo fabricante e aprovado pelo Ministério da Indústria e do Comércio.

Art. 15. A regulamentação do uso de estradas caberá à autoridade com jurisdição sobre essa via e se restringirá 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) vias de trânsito rápido;
- b) vias preferenciais;
- c) vias secundárias;
- d) vias locais.

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

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

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

§ 4.º 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.

(2) Vide Regulamentação (Decreto n.º 60.788, de 31-5-67).

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 7

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.

§ 1.º 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.

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

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 pessoa 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, ressalvado o caso de dispensa, em virtude de reciprocidade de tratamento.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 8

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

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

§ 2.º 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 os Ministérios 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 postos.

§ 1.º O Departamento Nacional de Trânsito expedirá as instruções necessárias ao perfeito cumprimento do disposto neste artigo.

§ 2.º 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 alfandegárias, 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 expedir a Permissão Internacional para conduzir, o Certificado Internacional para Automóvel e a Caderneta de Passagem nas Alfândegas.

Parágrafo único. O Conselho Nacional de Trânsito poderá atribuir competência para a expedição desses documentos a entidades idôneas, que comunicarão o ato ao Departamento de Trânsito ou à Circunscrição Regional de Trânsito.

CAPÍTULO V

Dos Sinais de Trânsito

Art. 26. Ao longo das vias públicas haverá, sempre que necessário, sinais de trânsito destinados a condutores e pedestres.

§ 1.º É proibido afixar sobre os sinais de trânsito ou junto a eles quaisquer legendas ou símbolos que não se relacionem com as respectivas finalidades.

§ 2.º É proibido o emprego, ao longo das vias terrestres, de luzes e inscrições que gerem confusão com os sinais de trânsito.

§ 3.º 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 oficina, depósito ou guarda de automóveis deverão ser devidamente sinalizadas.

(3) 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 imediata e devidamente sinalizado.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 9

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 10

(3) Vide Lei das Contravenções Penais — art. 36.

§ 1.º Fica responsável pela sinalização exigida neste artigo a entidade que executar a obra ou com jurisdição sobre a via pública, salvo nos casos fortuitos.

§ 2.º 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.

§ 3.º A inobservância do disposto neste artigo e §§ 1.º e 2.º será punida com multa de 1 (um) a 10 (dez) salários-mínimos, independentemente das cominações civis e penais cabíveis.

§ 4.º Ao servidor público responsável pela inobservância do disposto neste artigo e seus §§ 1.º e 2.º 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 será uniforme, e obedecerá ao estabelecido no Regulamento deste Código.

Art. 33. Somente será admitida, nas vias públicas, a sinalização de trânsito aprovada 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. 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.

§ 1.º Na falta, insuficiência ou incorreta colocação de sinalização específica não se aplicarão sanções pela inobservância dos deveres e proibições estipulados neste Código e seu Regulamento, para cuja observância seja indispensável a sinalização.

§ 2.º A entidade com jurisdição na via pública fica responsável pela falta, insuficiência ou incorreta colocação de sinalização.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.
NOTA 11

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.
NOTA 12

Parte mantida pelo Congresso Nacional após veto presidencial (D.O. 14 de março de 1967).

CAPÍTULO VI

Dos Veículos

Art. 35. O regulamento deste Código classificará os veículos quanto à sua tração, espécie e categoria.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 13

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.

§ 1.º Além da vistoria que será feita por ocasião do licenciamento, poderão ser exigidas outras, a critério da autoridade de trânsito.

§ 2.º Os equipamentos obrigatórios dos veículos serão determinados pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 14

§ 3.º O equipamento de motocicletas, motonetas, ciclomotores, motofurgões, tratores, microtratores, cavalos-mecânicos, reboques, carretas e seus similares, além dos veículos mencionados no artigo 63, será estipulado pelo Regulamento deste Código.

§ 4.º 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 catadióptricos nas mesmas cores.

Art. 38. Os veículos serão identificados por meio de placas traseiras e dianteiras, obedecidos os modelos e especificações instituídos pelo Regulamento deste Código.

NOTA 14

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 chassi e respectivas características.

Art. 40. O veículo cujo número de chassi ou de motor houver sido regravado sem comunicação à repartição de trânsito somente poderá ser licenciado mediante justificação de sua propriedade.

Art. 41. Para circularem 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

adotarão exclusivamente o taxímetro como forma de cobrança do serviço prestado.

§ 1.º Nas demais cidades, as Prefeituras poderão determinar o uso de taxímetro.

§ 2.º 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.

§ 3.º 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.

§ 4.º 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.

§ 1.º Os veículos de que trata este artigo deverão satisfazer as condições técnicas e os requisitos de higiene, segurança e conforto do público, exigidos em lei, regulamento ou documento de autorização.

§ 2.º Quando, no Município, não existir linha regular de ônibus, a autoridade competente poderá autorizar, a título precário, que veículo de carga transporte passageiros, desde que satisfeitas as condições mínimas estabelecidas no Regulamento deste Código.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 15

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 interestadual aquela cujo itinerário transponha a divisa do Estado, Território ou Distrito Federal.

Art. 45. As exigências 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

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 912/69.

NOTA 16

República, do Senado Federal, da Câmara dos Deputados, do Supremo Tribunal Federal, bem como os de representação pessoal 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.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 912/69.

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 estes permitidos unicamente na parte interna do veículo ou afixados na parte externa da carroçaria.

Art. 50. Para transporte de cargas indivisíveis que excedam as dimensões e peso 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. 52. 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.

§ 1.º O Certificado de Registro será expedido pelas repartições de trânsito, mediante documentação inicial de propriedade e de acordo com o Regulamento deste Código.

§ 2.º O Certificado de Registro deverá conter características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.

§ 3.º Os atuais documentos de registro ou propriedade, adotados no País, deverão ser substituídos por Certificado de Registro, no prazo de 3 (três) anos, a contar da data da publicação desta Lei.

§ 4.º O disposto neste artigo e nos parágrafos anteriores aplica-se aos reboques, carretas e similares.

§ 5.º O disposto neste artigo não se aplica às viaturas militares.

Art. 53. 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. 54. 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. 55. É criado, como órgão integrante do Departamento Nacional de Trânsito, o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN), com a finalidade de centralizar o controle dos veículos automotores e dos Certificados de Registro, no território nacional.

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 autárquicos da União.

Art. 56. 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 segundas vias de todos os Certificados de Registro expedidos no País e comunicada a baixa do veículo.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

NOTA 17

CAPÍTULO VIII

Do Licenciamento de Veículos

Art. 57. 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.

§ 1.º Em caso de transferência de residência ou domicílio, é válida, durante o exercício, a licença de origem.

(4) § 2.º Fica sujeito às penas de lei o proprietário de veículo que fizer falsa declaração de residência ou domicílio, para efeito de licenciamento.

§ 3.º 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.

§ 4.º O disposto neste artigo não se aplica às viaturas militares.

Art. 58. Os veículos novos, nos trajetos entre as respectivas fábricas e os Municípios de destino, ficam isentos de licenciamento.

Art. 59. As licenças a que estão sujeitos os veículos mencionados no art. 57 serão expedidas pela repartição competente, após o pagamento dos impostos e taxas devidos e mediante a apresentação dos documentos exigíveis.

(4) Vide Código Penal — art. 327.

Parágrafo único. Na aplicação do disposto neste artigo observar-se-ão os casos de imunidade e isenção previstos na legislação e nos atos internacionais em vigor.

Acrescentado pelo Decreto-Lei n.º 237/67 (artigo 3.º).

Art. 60. Depois de satisfeitas as exigências do artigo anterior, os veículos serão emplacados com números correspondentes às respectivas licenças.

§ 1.º A placa traseira deve ser lacrada à estrutura do veículo e sobre ela será afixada uma plaqueta destacável em cada exercício.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.
NOTA 18

§ 2.º 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.

§ 3.º Os veículos de propriedade da União, Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios não usarão a plaqueta de que trata este artigo.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.
NOTA 18

§ 4.º 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.

§ 5.º 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. O licenciamento de veículo em mais de um Município não acarreta a troca de placa, nem o uso de mais de uma, que fica proibido.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

Parágrafo único. No caso de licenciamento por mudança de domicílio ou de residência, trocar-se-á a placa, destruindo-se a substituída, cientificada a repartição que a houver fornecido.

NOTA 19

Art. 62. (Vetado).

NOTA 20

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 lhes seja facultado transitar em vias terrestres, ao licenciamento na repartição competente, devendo receber, nesse caso, numeração especial.

CAPÍTULO IX

Dos Condutores de Veículos

(5) 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.

NOTA 21

(5) Vide Lei das Contravenções Penais — art. 32.

§ 1.º 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.

§ 2.º 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 conferir-se-á a Carteira Nacional de Habilitação que lhe dará direito a dirigir veículos na sua categoria, em todo o território nacional, independentemente da prestação de novo exame, enquanto satisfizer as exigências legais e regulamentares.

§ 1.º 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.

§ 2.º 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.

§ 1.º Nos Estados e Territórios, os chefes das repartições de trânsito poderão autorizar a expedição da Carteira Nacional de Habilitação pelas autoridades de trânsito das sedes das Circunscrições Regionais.

§ 2.º 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 officio* 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 de Trânsito o ato por que foi cassada a delegação.

Art. 70. A habilitação para dirigir veículos apurar-se-á através de exame requerido pelo candidato à autoridade de trânsito, instruído o requerimento com os

NOTA 22

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 912/69.

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.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 912/69.

§ 1.º Não se concederá inscrição a candidato que:

I — não contar dezoito ou mais anos de idade;

NOTA 23

II — não souber ler e escrever.

§ 2.º Ao liberado condicional e ao que estiver em gozo de suspensão condicional da pena é facultado habilitar-se como condutor de veículo automotor, apresentando atestado do Conselho Penitenciário do Distrito Federal ou dos Estados e Territórios.

§ 3.º Ao condutor de veículo automotor habilitado em outro país poderá ser concedida autorização para dirigir nas vias terrestres do 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 de Habilitação serão os seguintes:

a) de sanidade física e mental, a cargo de médicos do serviço médico oficial de trânsito ou por ele credenciados;

b) escrito ou oral, versando sobre leis e regulamentos de trânsito;

c) prática de direção na via pública.

§ 1.º Para os condutores de categoria profissional exigir-se-á, ainda, a prova de conhecimentos técnicos de veículo.

§ 2.º 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.

§ 3.º Os exames serão padronizados para todo o País e para cada categoria de condutor.

§ 4.º As provas de direção na via pública deverão ser prestadas em veículo com câmbio mecânico.

§ 5.º (Vetado).

NOTA 24

Art. 73. Será exigido exame psicotécnico aos condutores de transporte coletivo e aos de cargas perigosas.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

§ 1.º Para efeito deste artigo, o Conselho Nacional de Trânsito definirá as normas dos exames e a classificação de periculosidade das cargas.

NOTA 25

§ 2.º Em caso de reprovação no exame psicotécnico, o candidato terá direito a novo exame, com a presença de médico do IAPETC.

§ 3.º 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.

§ 1.º Nos casos previstos neste artigo, os candidatos deverão submeter-se a exame de junta médica especial, designada pela autoridade de trânsito.

§ 2.º 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 acidentes que tenha ocasionado deverá ser submetido a novos exames de sanidade e técnico, para que possa voltar a dirigir.

§ 1.º Em caso de acidente grave, o condutor nele envolvido poderá ser submetido aos exames exigidos neste artigo, a juízo da autoridade de trânsito.

§ 2.º 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.

§ 1.º Aos corredores do exterior, convidados para participar de competições no território nacional, exigirse-á a Permissão Internacional para Conduzir ou a Carteira Nacional de Habilitação.

§ 2.º Para as provas juvenis, o Conselho 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

inabilitado e proibido de dirigir, sujeitando-se, na desobediência, às penas da lei.

Art. 80. Aos condutores de tratores, máquinas agrícolas e dos veículos mencionados no artigo 63, será exigido documento de habilitação quando transitarem pelas vias terrestres.

§ 1.º (Vetado).

NOTA 26

§ 2.º Exigir-se-á dos candidatos à obtenção do documento de que trata este artigo o conhecimento das regras gerais de trânsito e sinalização, bem como provas práticas de direção do veículo, de acordo com o Regulamento deste Código.

NOTA 27

NOTA 28

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 interceptada por outros veículos que integrem cortejo, préstitos, desfiles e formações militares, crianças, pessoas idosas ou portadoras de defeitos físicos que lhes dificultem o andar e cegos, 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 batedores, 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 alarma 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-lhe 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 vítima de acidente.

Penalidade: Grupo 3.

XVII — Portar e sempre que solicitado pela autoridade de trânsito ou seus agentes, exhibir 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.

(*) Vide Código Penal — art. 137.

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.

(7) **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 cerração, 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 vias preferenciais.

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, préstitos 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) abster-se da cobrança de passagens, se responsável por veículo de transporte coletivo urbano.

Penalidade: Grupo 1.

b) usar marcha reduzida e velocidade compatível com a segurança, ao descer vias com declive acentuado.

Penalidade: Grupo 2.

Redação dada pela Lei
n.º 5.820/72.

(7) Vide Código Penal — arts. 367 a 369.

c) atender ao sinal do passageiro, 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. 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 venha 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 ele 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 o 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 3.

Parágrafo único. Estendem-se aos condutores de veículos de tração ou propulsão humana e aos de tração animal os mesmos deveres deste artigo.

NOTA 29

Redação dada pela Lei n.º 5.820/72.

Art. 88. Os condutores e passageiros de motocicletas, motonetas e similares só poderão transitar por estradas quando usarem capacetes de segurança.

Penalidade: Grupo 4 e retenção do veículo, até que satisfaça à 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.

(8) III — Dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob o efeito de substâncias tóxicas 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 bonde parado em ponto regulamentar de embarque ou desembarque de passageiro, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre.

Penalidade: Grupo 2.

VI — Transitar pela contramão de direção, exceto para ultrapassar outro veículo e, unicamente, 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 aclives sem visibilidade suficiente, bem como nos cruzamentos e nas passagens de nível.

Penalidade: Grupo 2.

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 3.

(8) Vide Código Penal — art. 287 e Lei das Contravenções Penais — art. 62.

XI — Ultrapassar pela contramão veículos parados em fila, junto a sinais luminosos, portelras, 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-à-ré, salvo na distância necessária para pequenas manobras.

Penalidade: Grupo 4.

XIV — Transitar em sentido oposto ao estabelecido para determinada via terrestre.

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 2.

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 acauteladoras da 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 inadequada ou perturbando o trânsito.

Penalidade: Grupo 4.

XXI — Dirigir:

- a) fora da posição correta;
- b) usando apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais de braço ou mudar a marcha de câmbio, ressalvados os casos previstos no artigo 78;
- c) com o braço pendente para fora do veículo;
- d) calçado inadequadamente.

Penalidade: Grupo 4.

XXII — Fazer uso da luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública.

Penalidade: Grupo 3.

XXIII — Alterar as cores e o equipamento dos sistemas de iluminação, bem como a respectiva localização determinada pelo Regulamento.

Penalidade: Grupo 2 e apreensão do veículo para regularização.

XXIV — Transitar com os faróis altos ou desregulados, de forma a perturbar a visão dos condutores que transitarem em sentido oposto.

Penalidade: Grupo 2.

(9) **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 alarma 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 expansão de motor insuficientes ou defeituosos.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

(10) **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 I, apreensão do veículo e da Carteira Nacional de Habilitação.

Redação dada pela Lei
n.º 5.693/71.

NOTA 30

(9) Vide Lei das Contravenções Penais — art. 42.

(10) Vide Código Penal — art. 388.

XXX — Transitar com o veículo:

a) Produzindo fumaça em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN.

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 2 e apreensão da Carteira de Habilitação e do veículo.

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 viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

i) Em locais e horários não permitidos.

Penalidade: Grupo 4.

j) Com placa ilegível ou parcialmente encoberta.

Penalidade: Grupo 4.

l) Sem estar devidamente licenciado.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão do veículo até que satisfaça a exigência.

m) Com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo até que satisfaça a exigência.

n) Sem a sinalização adequada, quando transportando carga de dimensões excedentes ou que ofereça perigo.

Penalidade: Grupo 3 e retenção para regularização.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 912/69.

NOTA 31

o) Com falta de inscrição da tara ou lotação, quando se tratar de veículos destinados ao transporte de carga ou coletivo de passageiros.

Penalidade: Grupo 4.

p) Em mau estado de conservação e segurança.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo.

XXXI — Dirigir o veículo sem acionar o limpador de pára-brisa, durante a chuva.

Penalidade: Grupo 4.

XXXII — Conduzir pessoas, animais ou qualquer espécie de carga nas partes externas do veículo, exceto em casos especiais e com permissão da autoridade de trânsito.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo.

XXXIII — Transportar carga arrastando-a.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo.

XXXIV — Realizar reparos em veículos na pista de rolamento.

Penalidade: Grupo 3.

XXXV — Rebocar outro veículo com corda ou cabo metálico, salvo em casos de emergência, a critério da autoridade de trânsito ou de seus agentes.

Penalidade: Grupo 3.

XXXVI — Retirar, sem prévia autorização da autoridade competente, o veículo do local do acidente com ele ocorrido, e do qual haja resultado vítima, salvo para prestar socorro de que esta necessite.

Penalidade: Grupo 2.

XXXVII — Falsificar os selos da placa, ou da plaqueta do ano, de identificação do veículo.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão do veículo.

(11) XXXVIII — Fazer falsa declaração de domicílio ou residência, para fins de licenciamento ou de habilitação.

Penalidade: Grupo 2.

XXXIX — Estacionar o veículo:

a) nas esquinas, a menos de três metros do alinhamento de construção da via transversal, quando se tratar de automóvel de passageiros, e a menos de dez metros para os demais veículos.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

b) Afastado da guia da calçada, em desacordo com o Regulamento.

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

c) Junto ou sobre os hidrantes de incêndio, registros de água e postos de visita de galerias subterrâneas.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

d) Sobre a pista de rolamento das estradas.

Penalidade: Grupo 1 e remoção.

(11) Vide Código Penal — arts. 327 a 329.

e) Nos acostamentos das estradas, salvo por motivo de força maior.

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

f) Em desacordo com a regulamentação estabelecida pela autoridade competente.

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

g) Nos viadutos, pontes e túneis.

Penalidade: Grupo 2 e remoção.

h) Ao lado de outro veículo, salvo onde haja permissão.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

i) A porta dos templos, repartições públicas, hotéis e casas de diversões, salvo se houver local próprio, devidamente sinalizado pela autoridade competente.

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

j) Onde houver guia de calçada rebaixada para entrada ou saída de veículos.

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

l) Nas calçadas e sobre faixas destinadas a pedestres.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

m) Sobre a área de cruzamento, interrompendo o trânsito da via transversal.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

n) Em aclives, sem estar o veículo engrenado, além de freado, e, ainda, quando se tratar de veículo pesado, também com calço de segurança.

Penalidade: Grupo 3.

o) Na contramão de direção.

Penalidade: Grupo 4.

p) Em local e horário não permitidos.

Penalidade: Grupo 3.

q) Junto 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.

§ 1.º 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.

§ 2.º No caso previsto na alínea n é proibido abandonar o calço de segurança na via.

Penalidade: Grupo 2.

Art. 90. 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.

§ 1.º As mesmas medidas de segurança deverão ser tomadas pelo condutor, quando a carga, ou parte dela, cair sobre a vida pública e desta não puder ser retirada imediatamente, constituindo risco para o trânsito.

§ 2.º Nos casos previstos neste artigo e no § 1.º, o condutor deverá, à noite, manter acesas as luzes externas do veículo e utilizar-se de outro meio que torne visível o veículo ou a carga derramada sobre a pista, em distância compatível com a segurança do trânsito.

§ 3.º É proibido abandonar sobre a pista de rolamento todo e qualquer objeto que tenha sido utilizado para assinalar a permanência do veículo ou carga, nos termos deste artigo e seus §§ 1.º e 2.º

Penalidade: Grupo 2.

Art. 91. É proibido aos condutores de veículos de transporte coletivo, além do disposto nos artigos 89 e 90:

a) Dirigir com a respectiva vistoria vencida.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo.

b) Dirigir com excesso de lotação.

Penalidade: Grupo 3.

c) Conversar, 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 2 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. 92. É proibido ao condutor de automóvel de aluguel, além do que dispõe o art. 89:

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, propositadamente, 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. 93. 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, desfiles 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

(12) 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.

§ 1.º Quando o infrator praticar, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as penalidades em que haja incorrido.

§ 2.º A aplicação das penalidades previstas neste Código não exonera o infrator das cominações cíveis e penais cabíveis.

§ 3.º O ônus decorrente da remoção ou apreensão de 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 doze meses.

§ 1.º Além dos casos previstos em outros artigos deste Código, a apreensão do documento de habilitação far-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 2;

(12) Vide Código Penal — art. 288.

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 (art. 79 e parágrafo único).

§ 2.º A apreensão se fará contra recibo, por decisão fundamentada da autoridade de 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 81 e 82, 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 a determinação judicial;

b) quando expirado o prazo de permanência no País, a veículo licenciado no estrangeiro.

§ 1.º A apreensão de 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.

§ 2.º 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. O infrator terá o prazo de 30 (trinta) dias para o pagamento da multa que lhe for aplicada.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

§ 1.º O valor da multa decorrente da infração verificada em rodovias poderá ser pago no ato da autuação.

NOTA 32.

§ 2.º Aplica-se o disposto no parágrafo anterior aos motoristas que dirijam veículos licenciados em município diferente daquele onde ocorrer a infração.

§ 3.º 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.

§ 1.º 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 a três por cento para os demais.

§ 2.º 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.

§ 1.º As multas serão aplicadas em dobro, quando houver reincidência na mesma infração dentro do prazo de um ano.

§ 2.º 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 os 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 art. 103 e seus parágrafos.

Art. 110. Não será renovada a licença de veículo em débito de multas.

Art. 111. As infrações para as quais não haja penalidade específica serão punidas com multa igual a cinco por cento do salário-mínimo vigente na região.

CAPÍTULO XII

Do Julgamento das Penalidades e Seus Recursos

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 para a Junta Administrativa de Recursos de Infrações, que funcionará junto a cada repartição de trânsito.

(13) § 1.º Cada junta será composta de três membros, sendo:

- a) um presidente, indicado pelo Conselho de Trânsito do Estado, do Território ou do Distrito Federal;
- b) um representante da repartição local de trânsito;
- c) um representante dos condutores de veículos indicado por entidade, fixado no 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 e onde for necessário, 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 apreensão, por mais de 6 (seis) meses, da Carteira Nacional de Habilitação, o recurso será interposto para o Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 115. O recurso interpor-se-á mediante petição apresentada à autoridade recorrida, no prazo de 30 (trinta) dias, contados da publicação da decisão, no órgão oficial, ou do conhecimento por qualquer modo, pelo infrator.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 231/67.

NOTA 33

(13) Vide Decreto n.º 70.101, de 2-2-72.

§ 1.º O recurso não terá efeito suspensivo, e somente será admitido no caso de aplicação de multa, feita a prova, no prazo de interposição de depósito do valor correspondente.

§ 2.º A autoridade recorrida remeterá o recurso ao órgão julgador dentro dos 10 (dez) dias úteis subseqüentes à sua apresentação e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

Art. 116. O recurso deverá ser julgado dentro do prazo de 30 (trinta) 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 conceder-lhe efeito suspensivo.

Redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237/67.

CAPÍTULO XIII

Das Disposições Gerais e Transitórias

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 eles 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 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 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 tangenciar a via terrestre sem que ofereça a devida segurança e obedeça à altura regulamentada pela autoridade com jurisdição sobre a mesma.

Art. 123. Ao condutor de veículo, nos casos de acidente de trânsito de que resulte vítima, não se imporá a prisão em flagrante, nem se exigirá fiança, se prestar socorro pronto e integral àquela.

Parágrafo único. A autoridade policial que, na via pública ou estabelecimento hospitalar, primeiro tiver ci-

ência 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.

(14) Art. 124. Pelo menos uma vez cada ano, o Conselho Nacional de Trânsito fará realizar 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 do 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 fará publicar um opúsculo contendo as principais regras de trânsito, devidamente ilustradas.

§ 1.º Para cumprimento do disposto neste artigo, fica o Poder Executivo autorizado a abrir um crédito de Cr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros), pelo Ministério da Justiça e Negócios Interiores.

§ 2.º A publicação de 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 do Certificado de Registro para o licenciamento de veículo somente se fará após o terceiro 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 art. 4.º, deverá levar-se a termo nos sessenta dias imediatamente seguintes à expedição do Regulamento deste Código.

Art. 131. Este Código entrará em vigor 60 (sessenta) dias após a sua publicação, revogados o Decreto-Lei n.º 3.651, de 25 de setembro de 1941, o Decreto-Lei n.º 9.545, de 5 de agosto de 1946, o § 3.º do art. 14 do Decreto-Lei n.º 3.199, de 14 de abril de 1941, com a redação que lhe deu a Lei n.º 4.638, de 26 de maio de 1965, e as demais disposições em contrário.

Brasília, 21 de setembro de 1966; 145.º da Independência e 78.º da República. — H. CASTELLO BRANCO — Car-

(14) Vide Decreto n.º 45.064, de 19-9-58.

los Medeiros Silva — Ademar de Queiroz — M. Pio Correa — Octávio Bulhões — Jayme Brasilio de Araújo — Raymundo Moniz de Aragão — L. G. do Nascimento e Silva.

D.O. de 22-9-66, pág. 10.971
D.O. de 14-3-67, pág. 3.057

2 — DECRETO-LEI Nº 237 DE 28 DE FEVEREIRO DE 1967

Modifica o Código Nacional de Trânsito.

(Os artigos 1.º a 6.º determinam alterações, já consignadas, no texto da Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966 (Código Nacional de Trânsito).

Art 7.º É criado, como órgão integrante do Ministério da Justiça e Negócios Interiores, o Departamento Nacional de Trânsito, com autonomia administrativa e técnica.

§ 1.º A estrutura administrativa e o quadro do pessoal do Departamento Nacional de Trânsito serão fixados em lei.

§ 2.º O Departamento Nacional de Trânsito será dirigido por um Diretor-Geral, nomeado em comissão, pelo Presidente da República dentre especialistas em trânsito de nível universitário.

Art. 8.º Compete ao Departamento Nacional de Trânsito, especialmente:

I — organizar e manter atualizado o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN);

II — organizar e manter atualizado o Registro Nacional de Carteira de Habilitação (RENACH);

III — cooperar com os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios, no estudo e solução de problemas de trânsito;

IV — organizar cursos de treinamento e especialização do pessoal encarregado da administração e fiscalização do trânsito;

V — organizar a estatística geral de trânsito no território nacional;

VI — incentivar o estudo das questões atinentes ao trânsito;

VII — promover a divulgação de trabalhos sobre trânsito;

VIII — promover a realização periódica de reuniões e congressos nacionais de trânsito, bem como propor ao Governo a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;

IX — opinar sobre assuntos relacionados com o trânsito interestadual e internacional;

X — estudar e propor medidas que estimulem o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito;

XI — propor a complementação ou a alteração da sinalização;

XII — estabelecer modelo-padrão para relatório de estatística de acidentes de trânsito;

XIII — elaborar, de acordo com o Ministério da Educação e Cultura, programas para divulgação de noções de trânsito nos estabelecimentos de ensino elementar e médio;

XIV — sugerir a alteração da legislação sobre trânsito;

XV — instruir os recursos interpostos ao Ministro da Justiça e Negócios Interiores contra decisões do Conselho Nacional de Trânsito;

XVI — estudar os casos omissos na legislação do trânsito, propondo-lhes a solução ao Ministro da Justiça e Negócios Interiores.

Art. 9.º 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 1-C.

Art. 10. O Ministro da Justiça e Negócios Interiores poderá determinar que passem a ter exercício no Departamento Nacional de Trânsito funcionários lotados noutros órgãos do Ministério, bem como requisitar, para nele servirem, enquanto não organizado seu quadro de pessoal, funcionários de outros Ministérios ou de autarquias federais.

Parágrafo único. As requisições de que trata esse artigo não acarretarão aos funcionários a perda dos vencimentos, direitos e vantagens inerentes aos cargos de que forem titulares.

Art. 11. Fica prorrogado por 60 (sessenta) 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; 146.º da Independência e 79.º da República. — **H. CASTELLO BRANCO** — Carlos Medeiros Silva — Juarez Távora.

DO de 28-2-67, pág. 2.434

Ret. no de 25-1-71, pág. 637

3 — REGULAMENTO DO CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO (ATUALIZADO)

DECRETO N.º 62.127 — DE 16 DE JANEIRO DE 1968

Approva o Regulamento do Código Nacional de Trânsito.

Art. 1.º Fica aprovado o Regulamento do Código Nacional de Trânsito, que com este baixa, assinado pelo Ministro de Estado da Justiça.

Art. 2.º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

A. Costa e Silva — Presidente da República.

REGULAMENTO DO CÓDIGO NACIONAL DE TRANSITO

CAPÍTULO I

Das Disposições Preliminares

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

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

§ 2.º Para os efeitos deste Regulamento, consideram-se vias terrestres as pralas abertas ao trânsito.

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

Art. 3.º Os conceitos e definições, estabelecidos para os efeitos deste Regulamento, são os constantes do Anexo I.

CAPÍTULO II

Da Organização Administrativa do Trânsito

Art. 4.º Compõem a administração do trânsito, como integrantes do Sistema Nacional de Trânsito:

I — Órgão normativo e coordenador:

— Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN);

II — Órgãos normativos:

a) Conselhos Estaduais de Trânsito (CETTRAN);

b) Conselho de Trânsito do Distrito Federal
(CONTRANDIFE);

c) Conselhos Territoriais de Trânsito (CONTETTRAN);

III — Órgãos Executivos:

a) Departamento Nacional de Trânsito (DENTRAN);

b) Departamentos de Trânsito (DETRAN);

c) Circunscrições Regionais de Trânsito (CIRETRAN);

d) Órgãos rodoviários federal, estaduais e municipais.

Parágrafo único. É facultativa a criação dos Conselhos Territoriais e das Circunscrições Regionais de Trânsito.

SEÇÃO I

Do Conselho Nacional de Trânsito

Art. 5.º O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), com sede no Distrito Federal, diretamente subordinado ao Ministro da Justiça, é o órgão máximo normativo e coordenador da política e do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 6.º O Conselho Nacional de Trânsito compor-se-á, além do seu Presidente e do Diretor-Geral do Departamento Nacional de Trânsito, de:

I — um representante do Ministério das Relações Exteriores;

II — um representante do Ministério da Educação e Cultura;

III — um representante do Estado-Maior do Exército;

IV — um representante do Departamento de Polícia Federal;

V — um representante do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;

VI — um representante da Confederação Nacional de Transportes Terrestres (categoria dos trabalhadores de transportes rodoviários);

VII — um representante do órgão máximo nacional de transporte rodoviário de carga;

VIII — um representante do órgão máximo nacional do transporte rodoviário de passageiros;

IX — um representante da Confederação Brasileira de Automobilismo;

X — um representante do Touring Club do Brasil.

Art. 7.º Os membros do Conselho Nacional de Trânsito serão nomeados pelo Presidente da República, dentre brasileiros de reputação ilibada e experiência em assuntos de trânsito, com residência permanente no Distrito Federal.

§ 1.º O Presidente do Conselho Nacional de Trânsito será de livre nomeação do Presidente da República, e deverá ser escolhido dentre especialistas em trânsito e portadores de diploma de curso de nível universitário.

§ 2.º Os representantes das entidades referidas nos itens VI, VII, IX e X do artigo anterior serão escolhidos dentre os nomes por eles indicados, em lista tríplice.

§ 3.º O Presidente será substituído, em seus impedimentos, pelo Vice-Presidente, eleito pelo Conselho dentre os membros indicados no art. 6.º, itens II a VII.

§ 4.º O mandato dos membros do Conselho Nacional de Trânsito será de 2 (dois) anos, admitida a recondução.

Art. 8.º Perderá o mandato o Conselheiro que faltar, sem justo motivo, a 3 (três) reuniões ordinárias consecutivas, ou a 10 (dez), interpoladas, por ano.

Art. 9.º Compete ao Conselho Nacional de Trânsito:

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, de autoridades e de particulares relativas à aplicação da legislação de trânsito;

IV — conhecer e julgar os recursos das decisões dos Conselhos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal, bem como, quando for o caso, das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações;

V — elaborar normas-padrão e zelar pela sua execução;

VI — coordenar as atividades dos Conselhos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal;

VII — colaborar na articulação das atividades das repartições públicas e empresas de serviços públicos e particulares em benefício da regularidade do trânsito;

VIII — estudar e propor medidas administrativas, técnicas e legislativas que se relacionem com a exploração dos serviços de transportes terrestres, seleção de condutores de veículos e segurança do trânsito em geral;

IX — opinar sobre os assuntos pertinentes ao trânsito interestadual e internacional;

X — promover e coordenar campanhas educativas de trânsito;

XI — fixar, mediante resolução, os volumes e frequências máximos de sons ou ruídos admitidos para buzinas, aparelhos de alarma e motores de veículos;

XII — editar normas e estabelecer exigências para a instalação e o funcionamento de escolas de formação de condutores de veículos;

XIII — fixar normas e requisitos para a realização de provas desportivas de veículos automotores nas vias públicas;

XIV — determinar o uso, nos veículos automotores, de aparelhos que diminuam ou impeçam a poluição do ar;

XV — elaborar o projeto de seu Regimento Interno submetendo-o, por intermédio do Ministro da Justiça, à aprovação do Presidente da República;

XVI — estudar e propor medidas capazes de propiciar o desenvolvimento da indústria de equipamentos de sinalização;

XVII — estabelecer ou aprovar normas técnicas e especificações a serem adotadas na fabricação de acessórios e equipamentos para veículos automotores e que envolvam a segurança do trânsito;

XVIII — estudar os temas a serem debatidos pelas delegações brasileiras nas conferências e reuniões internacionais de trânsito, propondo diretrizes;

XIX — opinar sobre a assinatura, pelo Brasil, de atos internacionais relacionados com o trânsito;

XX — cassar a delegação concedida à Circunscrição Regional de Trânsito para expedir Carteira Nacional de Habilitação, assim como revogar o ato de cassação;

XXI — fixar, de acordo com os Ministérios da Fazenda e das Relações Exteriores, normas para o trânsito temporário no território nacional de veículos licenciados em países do continente americano;

XXII — estabelecer modelos de placas e discipliná-las o uso, nos casos previstos neste Regulamento;

XXIII — atribuir competência a entidade idônea para expedir Permissão Internacional para Conduzir, Certificado Internacional para Automóvel e Caderneta de Passagem nas Alfândegas;

XXIV — deliberar sobre a complementação ou a alteração da sinalização;

XXV — fixar os equipamentos que, além dos previstos neste Regulamento, devam ser obrigatoriamente usados ou proibidos nos veículos;

XXVI — estabelecer a cor da plaqueta a ser afixada, em cada ano, na placa traseira dos veículos;

XXVII — regulamentar a expedição da autorização para conduzir veículos de propulsão humana ou de tração animal;

XXVIII — delegar competência aos Departamentos de Trânsito dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal para, em seu nome, expedir a Carteira Nacional de Habilitação;

XXIX — baixar instruções reguladoras da concessão de autorização para dirigir a condutor de veículos automotores habilitado em outro país;

XXX — estender a qualquer categoria de condutor de veículos automotores a exigência da prestação do exame psicotécnico;

XXXI — estabelecer programas e requisitos, uniformes em todo o País, para os exames necessários à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação;

XXXII — designar, quando for o caso, um dos seus membros para compor a junta examinadora de candidato portador de defeito físico;

XXXIII — fixar o valor do seguro de responsabilidade civil, exigido, para a concessão, a título precário, aos que tenham 17 (dezessete) anos de idade, de autorização para dirigirem veículos automotores;

XXXIV — aprovar meios de identificação de pedestres cegos ou portadores de defeitos físicos, que lhes dificultem o andar;

XXXV — disciplinar o processo de arrecadação de multas decorrentes de infrações verificadas em localidades diferentes da do licenciamento do veículo ou da habilitação do condutor;

XXXVI — estipular multas para pedestres e para veículos de propulsão humana ou de tração animal;

XXXVII — aprovar a fixação do valor das multas para os Estados, Territórios e Distrito Federal, mediante proposta dos respectivos Conselhos de Trânsito;

XXXVIII — indicar o Presidente de Junta Administrativa de Recursos de Infrações, que funcione junto ao órgão rodoviário federal;

XXXIX — promover, incentivar, coordenar e orientar a Campanha Nacional Educativa de Trânsito;

XL — expedir instruções especiais para as competições juvenis de veículos automotores realizadas nas vias públicas;

XLI — opinar, quando solicitado pelo Ministro da Justiça, sobre proposta de solução de caso omissivo na le-

gislação do trânsito, apresentada pelo Departamento Nacional de Trânsito;

XLII — aprovar a tabela de preços a serem cobrados pela expedição de documentos de circulação internacional de veículo;

XLIII — resolver os casos omissos neste Regulamento.

Art. 10. O Conselho Nacional de Trânsito somente poderá deliberar com a presença, no mínimo, de 7 (sete) de seus membros.

§ 1.º As deliberações serão tomadas por maioria de votos dos conselheiros presentes.

§ 2.º Cada conselheiro terá um voto, e o Presidente, ainda, o de qualidade.

Art. 11. O Conselho Nacional de Trânsito deliberará mediante resoluções e pareceres.

Art. 12. O Regimento Interno do Conselho Nacional de Trânsito disporá sobre sua organização e condições de funcionamento.

SEÇÃO II

Dos Conselhos Estaduais de Trânsito

Art. 13. Em cada Estado, haverá um Conselho Estadual de Trânsito (CETRA), órgão máximo normativo do Sistema Nacional de Trânsito na área do respectivo Estado.

Art. 14. O Conselho Estadual de Trânsito compor-se-á, além do seu Presidente, de:

I — um oficial do Exército, de preferência com curso de Estado-Maior;

II — um representante do Departamento de Trânsito;

III — um representante do órgão rodoviário estadual;

IV — um representante dos órgãos rodoviários dos Municípios;

V — um representante do órgão máximo do transporte rodoviário de carga;

VI — um representante do órgão máximo do transporte rodoviário de passageiros.

§ 1.º Os membros do Conselho Estadual de Trânsito serão nomeados pelo Governador com mandato de 2 (dois) anos, admitida a recondução.

§ 2.º O Presidente será de livre escolha do Governador, escolhido dentre especialistas em trânsito e portador de curso de nível universitário.

§ 3.º A indicação do oficial do Exército para o Conselho Estadual de Trânsito será feita pelo comandante da respectiva Região Militar.

§ 4.º O representante a que se refere o item IV será escolhido dentre técnicos em assuntos de trânsito dos órgãos rodoviários dos Municípios.

§ 5.º Os representantes das entidades mencionadas nos itens V e VI serão escolhidos dentre nomes por elas indicados em listas triplíces.

§ 6.º Nos Estados não divididos em Municípios, o representante previsto no item IV será um urbanista, de livre escolha do Chefe do Poder Executivo.

§ 7.º O Presidente será substituído, em seus impedimentos, pelo Vice-Presidente, eleito pelo Conselho, dentre os membros referidos nos itens I a IV.

§ 8.º Os membros do Conselho Estadual de Trânsito deverão ter residência permanente no respectivo Estado.

Art. 15. Compete ao Conselho Estadual de Trânsito:

I — zelar pelo cumprimento da legislação de trânsito;

II — resolver ou encaminhar ao Conselho Nacional de Trânsito consultas de autoridades e de particulares relativas 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 — opinar sobre questões de trânsito submetidas à sua apreciação;

VII — regulamentar a expedição da autorização para conduzir veículos de propulsão humana ou de tração animal;

VIII — propor ao Conselho Nacional do Trânsito a cassação de delegação conferida à Circunscrição Regional de Trânsito;

IX — designar um de seus membros para compor a junta examinadora de candidatos a condutor, portador de defeito físico;

X — propor ao Conselho Nacional de Trânsito a fixação do valor das multas a serem aplicadas no Estado;

XI — indicar os presidentes das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações;

XII — elaborar o projeto de seu Regimento Interno, submetendo-o à aprovação do Governador do Estado.

Art. 16. Aplica-se ao Conselho Estadual de Trânsito, no que couber, o disposto nos artigos 8.º, 10 e 11 deste Regulamento.

Art. 17. O Conselho Estadual de Trânsito disporá, em Regimento Interno, sobre sua organização e condições de funcionamento.

SEÇÃO III

Do Conselho de Trânsito do Distrito Federal

Art. 18. No Distrito Federal haverá um Conselho de Trânsito (CONTRANDIFE), com a mesma composição e competência dos Conselhos Estaduais.

Art. 19. O Conselho de Trânsito do Distrito Federal é o órgão máximo normativo do Sistema Nacional de Trânsito na área do Distrito Federal.

Art. 20. Os membros do Conselho de Trânsito do Distrito Federal serão nomeados pelo Prefeito, observado, no que couber, o disposto no artigo 14 deste Regulamento.

Parágrafo único. O representante do órgão mencionado no item IV do artigo 14 será um urbanista, de livre escolha do Prefeito.

Art. 21. Aplica-se ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal, no que couber, o disposto nos artigos 8.º, 10 e 11 deste Regulamento.

Art. 22. O Conselho de Trânsito do Distrito Federal disporá, em regimento interno a ser aprovado pelo Prefeito, sobre a sua organização e condições de funcionamento.

SEÇÃO IV

Dos Conselhos Territoriais de Trânsito

Art. 23. Em cada Território poderá haver um Conselho Territorial de Trânsito (CONTETRAN), com a mesma composição e as mesmas atribuições dos Conselhos Estaduais.

Art. 24. O Conselho Territorial de Trânsito é o órgão máximo normativo do Sistema Nacional de Trânsito na área do respectivo Território.

Art. 25. Aplica-se ao Conselho Territorial de Trânsito, no que couber, o disposto nos artigos 8.º, 10, 11 e 14 deste Regulamento.

SEÇÃO V

Do Departamento Nacional de Trânsito

Art. 26. O Departamento Nacional de Trânsito (DETRAN), órgão executivo do Sistema Nacional de Trânsito, integrante da estrutura do Ministério da Justiça, terá autonomia administrativa e técnica e jurisdição sobre todo o território nacional.

Art. 27. O Departamento Nacional de Trânsito será dirigido por um Diretor-Geral, nomeado, em comissão, pelo Presidente da República dentre especialistas em trânsito, e portadores de diploma de curso de nível universitário.

Art. 28. Ao Departamento Nacional de Trânsito compete, especialmente:

I — organizar e manter atualizado o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM);

II — organizar e manter atualizado o Registro Nacional de Carteira de Habilitação (RENACHE);

III — cooperar com os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios, no estudo e solução de problemas de trânsito;

IV — organizar cursos de treinamento e especialização do pessoal encarregado da administração e fiscalização do trânsito;

V — organizar a estatística geral de trânsito no território nacional;

VI — incentivar o estudo das questões atinentes ao trânsito;

VII — promover a divulgação de trabalhos sobre trânsito;

VIII — promover a realização periódica de reuniões e congressos nacionais de trânsito, bem como propor ao Governo a representação do Brasil em congressos ou reuniões internacionais;

IX — opinar sobre assuntos relacionados com o trânsito interestadual e internacional;

X — estudar e propor medidas que estimulem o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito;

XI — propor a complementação ou a alteração da sinalização;

XII — estabelecer modelo-padrão para o relatório de estatística de acidentes de trânsito;

XIII — elaborar, de acordo com o Ministério da Educação e Cultura, programa para divulgação de noções de trânsito nos estabelecimentos de ensino elementar e médio;

XIV — propor a alteração da legislação sobre trânsito;

XV — instruir os recursos interpostos ao Ministro da Justiça das decisões do Conselho Nacional de Trânsito;

XVI — baixar instruções sobre as comunicações pelas Repartições Aduaneiras ao Registro Nacional de Veículos Automotores das entradas ou saídas de veículos no território nacional;

XVII — estudar os casos omissos na legislação de trânsito, e submetê-los ao Ministro da Justiça, com proposta de solução.

SEÇÃO VI

Dos Departamentos de Trânsito

Art. 29. Os Departamentos de Trânsito (DETRAN), órgãos executivos com jurisdição sobre a área do respectivo Estado, Território ou Distrito Federal, deverão dispor, entre outros, dos seguintes serviços:

I — de engenharia de trânsito;

II — médico e psicotécnico;

III — de registro de veículos;

IV — de habilitação de condutores;

V — de fiscalização e policiamento;

VI — de segurança e prevenção de acidentes;

VII — de supervisão e controle de aprendizagem para conduzir;

VIII — de campanhas educativas de trânsito;

IX — de controle e análise de estatística.

Art. 30. Compete aos Departamentos de Trânsito, além de outras atribuições que lhes confira o poder competente:

I — cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito, aplicando as penalidades previstas neste Regimento;

II — comunicar ao Departamento Nacional de Trânsito e aos Departamentos de Trânsito a cassação de documentos de habilitação e prestar-lhes outras informações capazes de impedir que os proibidos de conduzir veículos em sua jurisdição venham a fazê-lo em outra;

III — expedir ou visar a Permissão Internacional para Conduzir, o Certificado Internacional para Automóvel e a Caderneta de Passagem nas Alfândegas;

IV — autorizar a realização de provas desportivas, inclusive seus ensaios, em vias públicas;

V — arbitrar o valor da caução ou fiança e do seguro em favor de terceiros para a realização de provas desportivas;

VI — vistoriar, registrar e emplacar veículos;

VII — expedir o Certificado de Registro de veículo automotor;

VIII — expedir a Carteira Nacional de Habilitação e Autorização para Conduzir;

IX — registrar a Carteira Nacional de Habilitação expedida por outra repartição de trânsito;

X — autorizar as Circunscrições Regionais de Trânsito a expedir a Carteira Nacional de Habilitação;

XI — decidir da apreensão de documento de habilitação para conduzir;

XII — arrecadar as multas aplicadas aos condutores e proprietários de veículos, por infrações ocorridas na área de sua jurisdição;

XIII — receber dos órgãos públicos federais, estaduais, municipais e autárquicos as multas impostas aos servidores que, na condução de veículos pertencentes ao serviço público federal, estadual, municipal e autárquico, hajam cometido infrações;

XIV — elaborar estatística do trânsito no âmbito de sua jurisdição;

XV — expedir certificado de habilitação aos diretores e instrutores de escola de aprendizagem e examinadores de trânsito, de acordo com as instruções baixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito;

XVI — estabelecer modelo de livros de registro de movimento de entrada e saída de veículos de estabelecimento onde se executarem reformas ou recuperação, compra, venda ou desmontagem de veículos, usados ou não, e rubricá-los;

XVII — estabelecer modelo de livros de registro de uso de placas, de "experiência" e "fabricante", e rubricá-los.

SEÇÃO VII**Das Circunscrições Regionais de Trânsito**

Art. 31. Nos Estados, Territórios e Distrito Federal poderão ser criadas Circunscrições Regionais de Trânsito (CIRETRAN) subordinadas aos respectivos Departamentos de Trânsito, com jurisdição sobre a área delimitada no ato de criação.

Art. 32. Compete às Circunscrições Regionais de Trânsito, especialmente:

I — cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito;

II — expedir documentos de habilitação para conduzir;

III — implantar sinalização;

IV — expedir Certificado de Registro;

V — fazer estatística de trânsito.

SEÇÃO VIII**Dos Órgãos Rodoviários**

Art. 33. Os órgãos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Territórios e dos Municípios exercerão a jurisdição sobre as estradas de seu domínio e, no tocante ao trânsito, se restringirão às faixas respectivas.

Art. 34. Compete aos órgãos rodoviários federal, estaduais e municipais:

I — cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito;

II — regulamentar o uso das estradas sob sua jurisdição;

III — impor e arrecadar as multas decorrentes de infrações verificadas em rodovias sob sua jurisdição;

IV — exercer a polícia de trânsito nas estradas sob sua jurisdição;

V — fazer estatística de trânsito.

SEÇÃO IX**Da Distribuição de Competências**

Art. 35. Compete especialmente à União:

I — regulamentar o uso das estradas federais e respectivas faixas de domínio, observado, nos limites de sua competência, o disposto no artigo 45;

II — autorizar o ingresso no território nacional de veículos automotores licenciados em outro país, estabelecendo-lhes normas de trânsito;

III — estabelecer sinalização;

IV — estabelecer modelos de placas e outros meios de identificação de veículos;

V — conceder, autorizar ou permitir a exploração de serviço de transporte coletivo para as linhas interestaduais e internacionais;

VI — aplicar penalidades e arrecadar multas decorrentes de infrações de trânsito nas estradas federais;

VII — exercer a polícia de trânsito nas áreas sob sua jurisdição;

VIII — realizar o controle geral do registro de veículos automotores reboques e semi-reboques.

Art. 36. Compete aos Estados, ao Distrito Federal e aos Territórios, especialmente:

I — regulamentar o uso de suas estradas e respectivas faixas de domínio, considerado o disposto no artigo 46;

II — conceder, autorizar ou permitir a exploração de serviços de transporte coletivo para linhas intermunicipais, desde que não transponham os limites do respectivo território;

III — implantar sinalização nas suas estradas;

IV — aplicar penalidade e arrecadar multas decorrentes de infrações de trânsito, exceto quanto às verificadas nas estradas federais;

V — registrar veículos;

VI — habilitar condutores;

VII — exercer a polícia de trânsito, ressalvado o disposto no artigo 35, VII.

Parágrafo único. Aos Estados não divididos em Municípios e ao Distrito Federal incumbem, ainda, as atribuições de que trata o artigo seguinte.

Art. 37. Compete aos Municípios, especialmente:

I — regulamentar o uso das vias sob sua jurisdição, considerado o disposto no artigo 46;

II — conceder, autorizar ou permitir exploração de serviço de transporte coletivo para as linhas municipais;

III — regulamentar o serviço de automóvel de aluguel (táxi);

IV — determinar o uso de taxímetro nos automóveis de aluguel;

V — limitar o número de automóveis de aluguel (táxi);

VI — licenciar veículos;

VII — implantar sinalização nas vias sob sua jurisdição.

Parágrafo único. Os Municípios, mediante convênio, poderão deferir aos respectivos Estados ou Territórios a execução total ou parcial de suas atribuições relativas ao trânsito.

CAPÍTULO III Da Circulação

SEÇÃO I Das Regras Gerais

Art. 38. 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, admitidas as exceções devidamente justificadas e sinalizadas:

Redação dada pelo Decreto n.º 62.926, de 28 de junho de 1968.

NOTA 34

II — a ultrapassagem de outro veículo em movimento deverá ser feita pela esquerda, observados os seguintes preceitos:

a) para ultrapassar, o condutor deverá certificar-se de que dispõe do espaço suficiente e de que a visibilidade lhe permite fazê-lo com segurança;

b) após ultrapassar, o condutor deverá retornar seu veículo à direita da via, logo que possa fazê-lo com segurança;

c) a ultrapassagem e o retorno à posição primitiva deverão preceder-se da sinalização regulamentar;

d) ao ser ultrapassado, o condutor não poderá acelerar a velocidade de seu veículo;

III — todo condutor, antes de entrar em outra via, deverá:

a) assegurar-se de que pode efetuar a manobra sem perigo para os demais usuários;

b) fazer o sinal indicativo de sua intenção;

c) para dobrar à esquerda, em intercessão de vias de sentido duplo de trânsito, atingir, primeiramente, a zona central de cruzamento;

d) para virar à direita, aproximar-se, ao máximo, da margem direita da via;

IV — quando veículos, transitando por direções que se cruzem, se aproximarem de 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 pista de rolamento, quando não houver faixa especial a ele destinada;

VI — quando uma pista de rolamento comportar várias faixas de trânsito no mesmo sentido, ficarão 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 batedores terão prioridade no trânsito, respeitadas as demais regras de circulação;

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

X — nas vias de mão única com retorno ou entrada à esquerda, é permitida a ultrapassagem pela direita, se o condutor do veículo que estiver à esquerda indicar, por sinal, que vai entrar para esse lado.

Art. 39. As vias, de acordo com a sua utilização, classificam-se em:

I — via de trânsito rápido: aquela caracterizada por bloqueio que permita trânsito livre, sem intercessões e com acessos especiais;

II — via preferencial: aquela pela qual os veículos devam ter prioridade de trânsito, desde que devidamente sinalizada;

III — via secundária: a destinada a interceptar, coletar e distribuir o trânsito em demanda das vias de trânsito rápido ou preferenciais, ou destas saído;

IV — via local: a destinada apenas ao acesso às áreas restritas.

Parágrafo único. Considera-se a estrada via preferencial em relação a qualquer outra.

Art. 40. A velocidade máxima, permitida para veículos automotores, será indicada por meio de placas e estabelecida em atenção às condições de trânsito em cada via.

Parágrafo único. Onde não existir sinalização indicadora de velocidade, esta poderá antigir:

I — até 20 km (vinte quilômetros) por hora, nas vias locais;

II — até 40 km (quarenta quilômetros) por hora, nas vias secundárias;

III — até 60 km (sessenta quilômetros) por hora, nas vias preferenciais;

IV — até 80 km (oitenta quilômetros) por hora, nas vias de trânsito rápido.

Art. 41. A velocidade mínima, nas vias preferenciais e de trânsito rápido, não poderá ser inferior à metade da velocidade máxima para elas estabelecida.

Art. 42. Nenhum veículo poderá transitar em via pública sem haver sido vistoriado na forma deste Regulamento.

§ 1.º A autoridade de trânsito, ao vistoriar o veículo, verificará se dispõe de equipamento obrigatório em perfeito estado e se atende às exigências de segurança.

§ 2.º A vistoria a que se refere este artigo será feita anualmente, por ocasião da renovação da licença, e, em caso de acidente, a critério da autoridade do trânsito.

Art. 43. É proibido o trânsito de veículos cujos aros metálicos tenham botões, tacos, rebordos ou saliências.

§ 1.º A autoridade, com jurisdição sobre a via, poderá permitir que transitem por ela os veículos de que trata este artigo, quando do trânsito não lhe advenha dano.

§ 2.º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos militares.

Art. 44. Nas vias em que o estacionamento for proibido, a parada de veículos, quando permitida, deverá restringir-se ao tempo indispensável para embarque e desembarque de passageiros, carga ou descarga de mercadorias, e realizar-se de modo que não interrompa ou perturbe o trânsito.

Parágrafo único. A parada de que trata este artigo será regulamentada pela autoridade local.

Art. 45. A realização de qualquer ato público, que interfira no trânsito, dependerá de prévia autorização da autoridade de trânsito.

§ 1.º Quando se tratar de ato promovido pelo poder público, sua realização será precedida de comunicação à autoridade de trânsito, cabendo-lhe adotar as medidas de sua competência.

§ 2.º O pedido de autorização ou a comunicação será entregue à autoridade de trânsito 5 (cinco) dias, no mínimo, antes da realização do ato.

§ 3.º Incluem-se entre as providências a cargo da autoridade de trânsito as seguintes, conforme o caso:

- I — isolamento da área onde se realizar o ato;
- II — desvio de trânsito;
- III — alteração dos itinerários das linhas de transporte coletivo;
- IV — fixação de áreas de estacionamento;
- V — informação das alterações de trânsito ao público, com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas.

§ 4.º A autorização de que trata este artigo será dispensada para os atos de prática habitual, para os quais a autoridade de trânsito, de ofício, adotará as medidas de sua competência.

Art. 46. 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 o trânsito de veículos, bem como a passagem ou o trânsito de animais em determinadas vias;
- III — estabelecer limites de velocidade, peso e dimensões, para cada via, respeitados os limites máximos previstos neste Regulamento;
- IV — fixar áreas de estacionamento;
- V — proibir conversões à esquerda ou à direita e de retorno;
- VI — determinar restrições de uso das vias ou parte delas, mediante fixação de locais, horários e períodos destinados ao estacionamento, embarque ou desembarque de passageiros e carga e descarga;
- VII — permitir, quando devidamente justificados, o estacionamento e a parada de veículos nos viadutos e outras obras de arte, respeitadas as limitações técnicas;
- VIII -- permitir estacionamentos especiais, devidamente justificados.

SEÇÃO II

Da Circulação Internacional

Art. 47. O trânsito de veículos licenciados em outro país reger-se-á pelas normas estabelecidas em atos internacionais ratificados pelo Brasil, leis federais e este Regulamento.

Art. 48. O ingresso em território nacional de veículo automotor licenciado em outro país, de propriedade de pessoa 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 para Automóvel, Permissão Internacional para Conduzir e Caderneta de Passagem nas Alfândegas, ressalvado o caso de dispensa em virtude de reciprocidade de tratamento.

§ 1.º O Certificado Internacional para Automóvel e a Permissão Internacional para Conduzir deverão apresentar as características estabelecidas nos convênios firmados pelo Brasil.

§ 2.º A Caderneta de Passagem nas Alfândegas deverá ser originária de entidade internacional de turismo ou automobilismo registrada na Organização das Nações Unidas (ONU) e reconhecida por ato expresso do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 49. A expedição da Permissão Internacional para Conduzir, do Certificado Internacional para Automóveis e da Caderneta de Passagem nas Alfândegas aos residentes no Brasil far-se-á pelos Departamentos de Trânsito ou por entidade idônea autorizada pelo Conselho Nacional de Trânsito, com visto e chancela daqueles órgãos.

§ 1.º Os documentos de circulação internacional serão expedidos com base no Certificado de Registro, licença do veículo e Carteira Nacional de Habilitação, dos quais deverão ser arquivadas fotocópias, para fins de fiscalização.

§ 2.º Os prazos de validade dos documentos mencionados neste artigo serão os estabelecidos nos atos internacionais firmados pelo Brasil.

§ 3.º As entidades autorizadas a expedir os documentos de circulação internacional manterão livro de registro deles, segundo modelo aprovado pelo Conselho Nacional de Trânsito, para fiscalização das autoridades interessadas.

Art. 50. Compete aos consulados brasileiros examinar e visar a documentação dos veículos automotores em geral, para ingresso no Brasil, expedindo aos interessados guia intransferível para apresentação às autoridades regionais do Departamento de Polícia Federal ao ingressarem, transitarem ou saírem do território nacional.

§ 1.º A guia de que trata este artigo obedecerá ao modelo elaborado pelo Conselho Nacional de Trânsito, e será expedida em 4 (quatro) vias, das quais:

I — a primeira ficará com o interessado, enquanto transitar pelo território nacional, devendo ser recolhida pela repartição aduaneira por onde se registrar a sua saída;

II — a segunda e terceira serão entregues pelo interessado à repartição aduaneira por onde se der o seu ingresso, a qual arquivará a terceira e remeterá a segunda ao Registro Nacional de Veículos Automotores;

III — a quarta arquivar-se-á no consulado expedidor.

§ 2.º A primeira via será remetida ao Registro Nacional de Veículos Automotores pela repartição aduaneira

que o recolher, a qual, não sendo a mesma por onde ingressou, no Brasil, o interessado, a esta comunicará a saída dele.

Art. 51. A autoridade aduaneira do local por onde entrou o veículo, vencido o prazo de permanência dele no território nacional, caso não tenha conhecimento de sua saída, comunicará imediatamente o fato ao Departamento de Polícia Federal.

Art. 52. O veículo automotor introduzido no território nacional por estrangeiro que nele não tenha permanência definitiva não poderá executar serviço a frete nem, a qualquer título, ser alienado ou ter cedido o seu uso.

Parágrafo único. Os veículos pertencentes ao Corpo Diplomático, às repartições consulares de carreira, às representações de organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro e a seus funcionários, e aos peritos de cooperação técnica bilateral que, em virtude de disposições legais ou convencionais, sejam autorizados a importar veículos, com isenção temporária de direitos, poderão ser alienados após decorridos os prazos fixados pelo Ministério das Relações Exteriores e o prévio recolhimento, de todos os tributos devidos à Fazenda Nacional, nos termos do artigo 11 do Decreto-Lei n.º 37, de 18 de novembro de 1966.

Art. 53. Aos veículos licenciados em países do continente americano serão concedidas condições especiais de acesso e trânsito temporário, na forma estabelecida pelo CONTRAN, de acordo com os Ministérios da Fazenda e das Relações Exteriores.

Art. 54. As repartições aduaneiras comunicarão diretamente ao Registro Nacional de Veículos Automotores a entrada e saída de veículos em seus postos.

§ 1.º A comunicação deverá fazer-se dentro do prazo de 10 (dez) dias, a contar da data da entrada ou saída do veículo, atendido o disposto no artigo 51 deste Regulamento.

§ 2.º Não se aplica o disposto neste artigo aos veículos de transporte coletivo e de carga legalmente autorizados.

§ 3.º O Departamento Nacional de Trânsito poderá baixar instruções atinentes ao cumprimento do disposto neste artigo.

SEÇÃO III

Das Provas Desportivas

Art. 55. As provas desportivas, inclusive seus ensaios, só poderão realizar-se em vias públicas mediante prévia licença da autoridade de trânsito com jurisdição sobre elas e autorização da Confederação Brasileira de Automobilismo, ou de entidade a ela filiada.

Parágrafo único. Nos Municípios onde haja autódromos, não serão permitidas provas automobilísticas nas vias públicas.

Art. 56. A concessão da licença para competição desportiva e seus ensaios nas estradas compete ao órgão rodoviário com jurisdição sobre elas.

Art. 57. Para a realização de provas desportivas em via pública, exigir-se-ão caução ou fiança e contrato de seguro em favor de terceiros, contra riscos e acidentes, em valores previamente arbitrados pela autoridade competente, não podendo ser inferiores a 10 (dez) vezes o salário-mínimo vigente na região.

§ 1.º O valor mínimo de que trata este artigo será aumentado para 50 (cinquenta) vezes o salário-mínimo da região, quando se tratar de prova com veículo auto-móvel.

§ 2.º Os valores estabelecidos neste artigo representam a cobertura para cada veículo inscrito.

Art. 58. O pedido de licença, que se deverá apresentar à autoridade de trânsito 60 (sessenta) dias, pelo menos, antes da data prevista para o primeiro ensaio, será instruído com:

- I — exemplar do regulamento da prova;
- II — indicação de itinerário, data, hora de início e duração dos ensaios e da prova;
- III — autorização da Confederação Brasileira de Automobilismo ou de entidade a ela filiada;

IV — compromisso de:

a) sujeitar-se à caução ou fiança e à realização de seguro em favor de terceiros, nos valores e prazos estabelecidos pela autoridade de trânsito;

b) colocar à disposição da autoridade de trânsito os recursos materiais necessários à segurança do público e dos concorrentes;

c) satisfazer as despesas decorrentes de avisos, sinais e outras providências requeridas pelo policiamento especial.

§ 1.º A autoridade de trânsito, ao despachar o pedido de licença, nos 30 (trinta) dias imediatamente seguintes à sua apresentação, se o deferir, especificará:

I — valores de caução ou fiança e de seguro em favor de terceiros;

II — alteração do itinerário dos transportes coletivos, se for o caso;

III — vias a serem interditadas;

IV — medidas de segurança cabíveis.

§ 2.º A autoridade de trânsito, 48 (quarenta e oito) horas, no mínimo, antes de cada ensaio e da prova, dará publicidade às conseqüentes alterações de trânsito.

§ 3.º A entidade patrocinadora da prova, com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas, fornecerá à autoridade de trânsito a relação dos concorrentes, com a discriminação dos veículos que utilizarão e o número da Carteira Nacional de Habilitação ou da Permissão Internacional para Conduzir, conforme o caso.

Art. 59. É vedada a participação de menores de 18 (dezoito) anos em prova desportiva de veículo automotor a realizar-se em via pública.

Parágrafo único. As competições juvenis de menores de mais de 18 (dezoito) anos dependerão de autorização especial do órgão, sob cuja jurisdição estiver subordinada a entidade que as promover, e somente poderão ser realizadas nas condições que o Conselho Nacional de Trânsito estabelecer.

Art. 60. As Confederações Desportivas poderão ser autorizadas a realizar entendimentos com as autoridades alfandegárias, visando a facilitar a entrada ou saída de veículos, seus acessórios e de material a ser usado pelas delegações que participem de competições internacionais.

Art. 61. Excepcionalmente, a autoridade de trânsito poderá autorizar circulação na via pública de veículo que venha participar de prova desportiva.

Parágrafo único. A autorização, que valerá pelo prazo máximo de 5 (cinco) dias, indicará o horário e o itinerário a serem obedecidos.

CAPÍTULO IV

Da Sinalização

Art. 62. Ao longo das vias públicas, haverá, sempre que necessários, sinais de trânsito destinados a orientar condutores e pedestres.

Art. 63. Somente será admitida nas vias públicas a sinalização do trânsito estabelecida neste Regulamento.

Art. 64. A sinalização de trânsito far-se-á por meio de:

- I — placas;
- II — marcas;
- III — luzes;
- IV — gestos;
- V — sons;
- VI — marcos;
- VII — barreiras.

§ 1.º A forma, as cores e as dimensões dos sinais são as constantes do Anexo II deste Regulamento.

§ 2.º A sinalização complementar à prevista neste Regulamento, ou sua alteração, será estabelecida por proposta do Departamento Nacional de Trânsito, cuído o Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 65 — O uso de sinais de trânsito obedecerá às seguintes regras gerais:

I — é proibido o emprego, ao longo das vias públicas, de luzes e inscrições que gerem confusão com os sinais de trânsito ou dificultem sua identificação;

II — é proibido afixar sobre os sinais de trânsito ou junto a eles quaisquer legendas que lhes diminuam a visibilidade ou alterem as características;

III — nas estradas, não se permitirá a utilização de qualquer forma de publicidade que possa provocar a distração dos condutores ou perturbar a segurança do trânsito;

IV — todo sinal de trânsito deverá colocar-se em posição que o torne perfeitamente visível ou legível ao dia e à noite, em distâncias compatíveis com a segurança;

V — os pontos de travessia de vias públicas destinadas a pedestres deverão ser sinalizados por meio de marcas;

VI — as portas de entrada e de saída de veículos em garagens particulares e estabelecimentos destinados a oficina, depósito ou guarda de automóveis deverão ser devidamente sinalizadas;

VII — qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto no leito da via como nas calçadas, deverá ser imediatamente sinalizado;

VIII — nenhuma estrada pavimentada poderá ser entregue ao trânsito enquanto não estiver sinalizada;

IX — os sinais de trânsito, luminosos ou não, deverão ser protegidos contra qualquer obstáculo ou luminosidade capaz de perturbar-lhe a identificação ou visibilidade;

X — a disposição das cores nos sinais luminosos deverá ser uniforme.

Art. 66. Na falta, insuficiência ou incorreta colocação de sinalização específica não se aplicarão sanções pela inobservância de deveres ou proibições previstos neste Regulamento, se para sua observância for indispensável a sinalização.

Parágrafo único. A entidade com jurisdição sobre a via pública responde pela falta, insuficiência ou incorreta colocação de sinalização.

Art. 67. A fixação de propaganda comercial ou de quaisquer legendas ou símbolos ao longo das vias condiciona-se à prévia audiência da autoridade de trânsito.

Art. 68. É responsável pela sinalização de qualquer obstáculo à livre circulação e à segurança de veículos e pedestres, tanto no leito da via como nas calçadas, a entidade que executa a obra ou com jurisdição sobre a via pública, salvo nos casos fortuitos.

§ 1.º Nenhuma obra a ser executada na via pública, desde que possa perturbar ou interromper o livre trânsito ou ofereça perigo à segurança pública, poderá ser iniciada sem entendimento prévio com a autoridade de trânsito, que determinará, de imediato, as providências necessárias.

§ 2.º A inobservância do disposto neste artigo e seu § 1.º será punida com multa que variará de 1 (uma) a 10 (dez) vezes o salário-mínimo vigente na região, independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis.

§ 3.º Ao servidor público responsável pela inobservância do disposto neste artigo e seu § 1.º aplicar-se-á a pena de suspensão, a qual poderá converter-se em multa, na base de 50% (cinquenta por cento) por dia de vencimento ou remuneração, obrigado, ele, neste caso, a permanecer em serviço.

Art. 69. As placas, quanto à sua função, podem ser:

I — de regulamentação;

II — de advertência;

III — de indicação.

§ 1.º As placas de regulamentação têm por finalidade informar aos usuários de condições, proibições ou restrições no uso da via, o desrespeito das quais constitui infração.

§ 2.º As placas de advertência destinam-se a avisar os usuários da existência e natureza de perigo na via.

§ 3.º As placas de indicação visam a fornecer ao usuário informações úteis ao seu deslocamento.

§ 4.º A redução das dimensões regulamentares das placas somente será permitida em locais cujas peculiaridades a indiquem, e sem prejuízo de sua visibilidade e identificação.

Art. 70. As marcas serão pintadas ou assentadas nas vias ou nas suas margens.

§ 1.º As marcas separadoras de faixa de trânsito em linha contínua indicam proibição de ultrapassagem.

§ 2.º Não havendo sinalização controladora de fluxo de trânsito, onde houver faixa de travessia de pedestre, nenhum veículo poderá cruzá-la pela frente de quem a estiver utilizando.

Art. 71. Os sinais luminosos, quanto à finalidade, serão:

- I — de controle de fluxo de veículos;
- II — de controle de fluxo de pedestres;
- III — de advertência.

§ 1.º Nos sinais luminosos de controle de fluxo de veículos, serão usadas 2 (duas) ou 3 (três) luzes, com as seguintes cores e significações:

- I — verde: trânsito livre (sinal aberto);
- II — amarelo-alaranjada (advertência);
- III — vermelha: parar (sinal fechado).

§ 2.º Os sinais luminosos de 2 (duas) luzes, para o controle do fluxo de veículos, usarão as cores verde e vermelha.

§ 3.º O uso da luz amarelo-alaranjada, isoladamente ou com a luz verde, significa que os veículos deverão deter-se, a menos que já se encontrem na zona de cruzamento ou a distância tal que, ao se acender a luz amarelo-alaranjada, não possa deter-se sem risco para a segurança do trânsito.

§ 4.º O uso da luz vermelha isoladamente ou com a luz amarelo-alaranjada significa ordem de parar.

§ 5.º Nos sinais de 2 (duas) luzes, acendendo-se a luz vermelha, quando ainda acesa a verde, os veículos deverão deter-se, salvo se já se encontrarem na zona de cruzamento ou a distância tal que, ao se acender a luz vermelha, não se possam deter com risco para a segurança do trânsito.

§ 6.º As luzes poderão ser dispostas, horizontal ou verticalmente, devendo porém a vermelha ser colocada à esquerda ou acima da verde e a amarelo-alaranjada, quando usada, entre as outras.

Art. 72. Os indicadores luminosos de mudança de direção de veículo são do uso obrigatório à noite e nos casos de visibilidade reduzida.

Art. 73. Os sinais sonoros executados por buzina, ou aparelho similar de uso autorizado, deverão restringir-se a um toque breve, e somente serão utilizados para advertência.

§ 1.º O uso dos sinais previstos neste artigo, nas vias urbanas, é proibido no período compreendido entre 22 (vinte e duas) horas e 6 (seis) horas.

§ 2.º A autoridade de trânsito poderá estabelecer restrições ao uso de buzina em determinadas áreas, assinalando-as por meio de placas.

Art. 74. Os marcos serão:

I — quilométricos;

II — de obstrução.

§ 1.º Nas estradas pavimentadas, é obrigatório o uso de marco quilométrico em intervalos máximos de 5 (cinco) quilômetros.

§ 2.º Os marcos de obstrução de vias conterão, obrigatoriamente, dispositivo refletor.

Art. 75. A sinalização por barreira será complementada por placas que alertem os condutores para a sua instalação.

Art. 76. Os gestos e apitos obedecerão ao disposto no Anexo II.

CAPÍTULO V

Dos Veículos

SEÇÃO I

Da Classificação e Normas Gerais de Uso

Art. 77. Os veículos classificam-se:

I — quanto à tração:

- a) automotor;
- b) elétrico;
- c) de propulsão humana;
- d) de tração animal;
- e) reboque e semi-reboque;

II — quanto à espécie:

- a) de passageiros:
 - 1 — bicicleta;
 - 2 — ciclomotor;
 - 3 — motoneta;
 - 4 — motocicleta;
 - 5 — triciclo;
 - 6 — automóvel;
 - 7 — microônibus;

- 8 — ônibus;
 - 9 — bonde;
 - 10 — reboque e semi-reboque;
 - 11 — charrete;
 - b) de carga:
 - 1 — motoneta;
 - 2 — motocicleta;
 - 3 — triciclo;
 - 4 — camioneta;
 - 5 — caminhão;
 - 6 — reboque e semi-reboque;
 - 7 — carroça;
 - 8 — carro de mão;
 - c) misto;
 - d) de corrida;
 - e) de tração:
 - 1 — caminhão-trator;
 - 2 — trator de rodas;
 - 3 — trator de esteiras;
 - 4 — trator misto;
 - f) especial;
- III — quanto à categoria:
- a) oficial;
 - b) missão diplomática, repartições consulares de carreira e de representações de organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;
 - c) particular;
 - d) de aluguel.

Art. 78. Todo veículo, para transitar nas vias públicas, deverá oferecer completa segurança e estar perfeitamente equipado, segundo este Regulamento.

Art. 79. Nenhum veículo, ou combinação de veículo de carga, poderá transitar com peso bruto total superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.

§ 1.º Os limites referidos neste artigo serão os aprovados pelo Ministério da Indústria e do Comércio e constarão do Certificado de Registro de Veículo.

§ 2.º O Ministério da Indústria e do Comércio fixará os limites de peso bruto total e a capacidade de tração dos veículos de fabricação estrangeira, obedecido o disposto neste Regulamento.

Art. 80. Nenhum veículo poderá ter modificadas suas características, sem prévia autorização da autoridade do trânsito.

§ 1.º Excetua-se do disposto neste artigo a mudança de motor, a qual, porém, deverá ser comunicada à auto-

ridade de trânsito nos 30 (trinta) dias imediatamente seguintes ao em que se verificar.

§ 2.º Quando se tratar de veículo pertencente a membro do Corpo Diplomático, as modificações serão comunicadas ao Departamento de Trânsito pelo Cerimonial do Ministério das Relações Exteriores.

Art. 81. As dimensões autorizadas para veículos, com carga ou sem ela, são as seguintes:

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

II — altura máxima: 4,00 m (quatro metros);

III — comprimento total:

a) veículos simples: 12,00m (doze metros);

b) veículos articulados: 16,50m (dezesseis metros e cinqüenta centímetros);

c) veículos com um reboque: 18,00m (dezoito metros).

Parágrafo único. O Conselho Nacional de Trânsito, ouvido o Ministério dos Transportes, fixará os requisitos para a circulação de veículos que, excedendo as dimensões estabelecidas neste artigo, possam obter autorização especial para transitar.

Art. 4.º É assegurado o trânsito, durante os cinco anos que se seguirem à entrada em vigor deste Decreto, aos veículos cujas dimensões excedam, no máximo, 10% (dez por cento) às estabelecidas no artigo 81 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito.

Redação do Decreto n.º
72.752, de 6-9-73.

NOTA 35

Art. 82. São fixados os seguintes limites máximos de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos às superfícies das vias públicas:

I — peso bruto total por veículo ou combinação de veículos: 40 (quarenta) toneladas;

II — peso bruto por eixo isolado: 10 (dez) toneladas;

III — peso bruto por conjunto de 2 (dois) eixos em **tandem**, quando a distância entre os 2 (dois) planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros): 17 (dezesete) toneladas;

IV — peso bruto por conjunto de 2 (dois) eixos não em **tandem**, quando a distância entre os 2 (dois) planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros): 15 (quinze toneladas).

§ 1.º Considerar-se-ão eixos em **tandem** 2 (dois) ou mais eixos que constituam um conjunto integral de suspensão, podendo qualquer deles ser ou não motriz.

§ 2.º Quando, em um conjunto de 2 (dois) eixos, a distância entre os 2 (dois) planos verticais paralelos que contenham os centros das rodas for superior a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros), cada eixo se considerará como se fosse isolado.

Art. 83. Os limites máximos de peso bruto por eixo e por conjunto de eixos, estabelecidos no artigo anterior, só prevalecem:

I — se todos os eixos forem dotados de, no mínimo, 4 (quatro) pneumáticos, cada um;

II — se todos os pneumáticos de um mesmo conjunto de eixos forem da mesma rodagem e calçarem rodas do mesmo diâmetro.

Parágrafo único. Nos eixos isolados dotados de 2 (dois) pneumáticos, o limite máximo de peso bruto por eixo, fixado no item II do artigo anterior, será reduzido à metade.

Art. 84. Nenhuma combinação de veículos poderá constituir-se de mais de 2 (duas) unidades, incluída a unidade tratora.

Art. 85. Para os veículos ou combinações de veículos, que transportem carga indivisível, e que não se enquadrem nas condições de pesos brutos máximos estabelecidos nos artigos 82 e 83, parágrafo único, deste Regulamento, poderá ser concedida autorização especial, com prazo certo e válido para cada viagem.

§ 1.º O requerimento do interessado especificará, obrigatoriamente, as características do veículo e da carga, o percurso e a data do deslocamento inicial.

§ 2.º A autorização de que trata este artigo não exime o seu beneficiário da responsabilidade quanto a eventuais danos que os veículos vierem a causar à via pública ou a terceiros.

Art. 86. Os automóveis de aluguel (táxis) sujeitam-se ao regulamento baixado pela autoridade local.

§ 1.º Nos Municípios, cuja população for superior a 100.000 (cem mil) habitantes, os veículos de que trata este artigo adotarão, exclusivamente, o taxímetro como forma de cobrança do serviço prestado, facultada a sua adoção nos demais, a critério da Prefeitura.

§ 2.º Nas localidades em que não seja obrigatório o uso do taxímetro, a autoridade competente fixará as tarifas por hora ou corrida, e obrigará aos condutores dos veículos que portem as respectivas tabelas em lugar visível aos passageiros.

§ 3.º No cálculo das tarifas, 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.

§ 4.º A autoridade competente poderá limitar o número de automóveis de aluguel (táxis), atendida a necessidade da população.

Art. 87. Os veículos de aluguel (táxis), para transportes coletivos, dependerão, para transitar, de concessão, permissão ou autorização da autoridade competente.

§ 1.º Os veículos de que trata este artigo deverão satisfazer às condições técnicas e aos requisitos de higiene, segurança e conforto do público exigidos em lei, regula-

mento ou pelo instrumento ou ato de concessão, permissão ou autorização.

§ 2.º Quando, no Município ou região, não existirem linhas regulares de ônibus, a autoridade competente poderá autorizar, a título precário, que veículo de carga, dotado de coberturas, bancos fixos com encosto, guardas altas de madeira ou corda na carroçaria, após vistoria, transporte passageiros.

Art. 88. A carroçaria dos veículos de transporte de carga deve apresentar-se de modo que evite derramamento da carga nas vias.

Art. 89. Os veículos de transporte de carga e os coletivos deverão conter inscrição de sua tara, ou lotação, em local visível.

Art. 90. É proibido o uso, nos veículos, de emblemas, escudo ou distintivos com as cores da Bandeira Nacional, salvo nos de representação pessoal do Presidente da República e dos Presidentes do Senado Federal, Câmara dos Deputados e Supremo Tribunal Federal.

Art. 91. É proibido o uso de quaisquer inscrições ou ornamentos nos pára-brisas e em toda a extensão da parte traseira da carroçaria dos veículos.

SEÇÃO II

Dos Equipamentos

Art. 92. São equipamentos obrigatórios:

- I — dos veículos automotores e ônibus elétricos:
 - a) pára-choques, dianteiro e traseiro;
 - b) protetores das rodas traseiras dos caminhões;
 - c) espelhos retrovisores, interno e externo;
 - d) limpadores de pára-brisa;
 - e) pala interna de proteção contra o sol (pára-sol) para o condutor;
 - f) faroletes e faróis dianteiros de luz branca ou amarela;
 - g) lanternas de luz vermelha na parte traseira;
 - h) velocímetro;
 - i) buzina;
 - j) dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do circuito elétrico do veículo;
 - l) extintor de incêndio, para veículos de carga e de transporte coletivo;
 - m) silenciador de ruídos de explosão do motor, exceto para os ônibus elétricos;
 - n) frelos de estacionamento e de marcha, com comandos independentes;
 - o) luz para o sinal "PARE";
 - p) iluminação da placa traseira;

q) indicadores luminosos de mudança de direção, à frente e atrás;

r) cinto de segurança para árvore de transmissão de veículos de transporte coletivo e de carga;

s) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;

t) registrador de velocidade, nos veículos destinados ao transporte de escolares;

II — de reboque e semi-reboque:

a) pára-choque traseiro;

b) protetores das rodas traseiras;

c) lanternas de luz vermelha na parte traseira;

d) freios de estacionamento e de marcha, com comandos independentes, para os de capacidade superior a 750 kg (setecentos e cinquenta quilogramas);

e) luz para o sinal "PARE";

f) iluminação da placa traseira;

g) indicadores luminosos de mudança de direção, atrás;

h) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;

III — de propulsão humana ou tração animal:

a) freios;

b) luz branca ou amarela dianteira e luz vermelha traseira ou catadióptricos das mesmas cores.

§ 1.º Dos equipamentos previstos no item I, não se exigirão:

I — aos ciclomotores, motonetas e motocicletas, os previstos nas alíneas a, b, d, e, j, l, q, r e t;

II — aos tratores, os previstos nas alíneas a, b, c, d, e, l, q, r e g.

§ 2.º O automóvel de aluguel (táxi), de duas portas, não poderá possuir o banco dianteiro direito e deverá ter cintos de segurança para os passageiros.

§ 3.º Nenhum veículo poderá ser dotado de equipamento ou acessório de uso proibido pelo Conselho Nacional de Trânsito.

§ 4.º O Conselho Nacional de Trânsito poderá fixar especificações para os equipamentos de uso obrigatório, bem como exigir o uso de outros.

SEÇÃO III

Da Identificação

Art. 93. Após vistoriados, registrados e licenciados, os veículos serão identificados por placas, dianteira e traseira, de caracteres correspondentes aos seus respectivos registros.

§ 1.º A forma, cores e demais características das placas são as constantes do Anexo III deste Regulamento.

§ 2.º Os veículos militares serão identificados pelo respectivo distintivo e sistema de registro.

Art. 84. A placa traseira será lacrada à estrutura do veículo, e, sobre ela, afixada uma plaqueta, destacável e substituível em cada exercício, cujas características serão definidas pelo Conselho Nacional de Trânsito.

§ 1.º Os veículos de propriedade da União, dos Estados, dos Municípios, dos Territórios e do Distrito Federal, como os de suas autarquias, não usarão a plaqueta de que trata este artigo.

§ 2.º A plaqueta (Anexo III) variará de cor, de ano para ano, de conformidade com resolução baixada pelo Conselho Nacional de Trânsito até 30 (trinta) de junho do exercício anterior.

Art. 85. Somente os veículos de representação pessoal do Presidente da República, do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos Deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, bem como dos Ministros de Estado, dos Chefes dos Gabinetes Militar e Civil da Presidência da República, dos Chefes do Serviço Nacional de Informações e do Estado-Maior das Forças Armadas, do Consultor-Geral da República e do Procurador-Geral da República, terão placas com as cores da Bandeira Nacional.

Parágrafo único. Os veículos de representação dos Tribunais Federais, bem como os dos Governadores e Secretários de Estado, dos Presidentes das Assembléias Legislativas e dos Tribunais Estaduais, terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 86. Os veículos de fabricação nacional ou cuja importação, com isenção temporária de direitos, haja sido realizada de conformidade com normas legais ou convencionais, pertencentes às Missões Diplomáticas, às Repartições consulares de carreira, aos organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro e a seus funcionários, e aos peritos de cooperação técnica bilateral, bem como os adquiridos por turistas do exterior, de fabricação nacional, destinados a trânsito temporário no Brasil e exportação, deverão usar placas especiais, a serem estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito, de acordo com o Ministério das Relações Exteriores.

Art. 87. Os veículos de corrida, embora sujeitos a registro e licenciamento, não usarão placas.

Art. 88. Os aparelhos automotores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas ou de construção ou de pavimentação, para transitarem na via pública, além de se sujeitarem ao licenciamento, deverão usar a placa constante do Anexo III deste Regulamento.

Art. 89. Junto aos bordos das placas de identificação dos veículos, não poderão ser colocados quaisquer emblemas, escudos ou distintivos.

Art. 100. As placas, quando trocadas, serão destruídas, comunicando-se o fato, em sendo o caso, à repartição que houver fornecido as substituídas.

Art. 101. Os automóveis de aluguel (táxis) deverão portar, sobre suas carroçarias, dispositivo que lhes facilite a identificação durante o dia e à noite, aprovado pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Redação dada pelo Decreto n.º 72.294, de 24-5-73.

NOTA 36

Art. 102. Os veículos destinados ao transporte coletivo de escolares deverão ter pintada, na traseira e nas laterais de sua carroçaria, em toda a sua extensão, uma faixa horizontal amarela, de 40 cm (quarenta centímetros) de largura, a meia altura, na qual se inscreverá o dístico "Escolar".

Parágrafo único. Os veículos que, sem as características indicadas neste artigo, forem utilizados, eventualmente, no transporte coletivo de escolares, deverão portar uma faixa horizontal branca, removível, que atenda ao dístico e posição referidos.

Art. 103. Os veículos de transporte de inflamáveis, líquidos ou gasosos, de explosivos ou de material fissil, terão pintada em suas carroçarias uma faixa horizontal branca, de 40 cm (quarenta centímetros) de largura, em toda a sua extensão, a meia altura, na qual se inscreverá o dístico "Inflamável", "Explosivo" ou "Material Fissil", conforme o caso, pintado com tinta refletora de cor vermelha, nas laterais e na traseira.

§ 1.º Os veículos que, não apresentando as características mencionadas, venham, eventualmente, a transportar material referido neste artigo, deverão obter autorização prévia da autoridade de trânsito, que será concedida, se neles for colocada faixa branca, removível, na qual serão escritos os dísticos citados nas posições indicadas.

§ 2.º A autorização especial de que trata o parágrafo anterior valerá, apenas, para uma viagem.

Art. 104. Os veículos destinados à aprendizagem terão pintada, em sua carroçaria, uma faixa horizontal amarela, de 20 cm (vinte centímetros) de largura, a meia altura, em toda a sua extensão, com o dístico "Auto-Escola", de cor preta.

Parágrafo único. O veículo eventualmente utilizado para aprendizagem deverá usar, quando servindo a esse fim, uma faixa horizontal branca, removível, com a largura, a posição e o dístico previstos neste artigo.

Art. 105. Os veículos de propriedade da União, Territórios, autarquias federais, sociedades de economia mista em que a União seja acionista majoritária, empresas públicas ou fundações por ela instituídas, excluídos os de representação, terão sua carroçaria pintada de cor preta e uma faixa horizontal de cor branca, a meia altura, de 10 cm (dez centímetros) de largura, em toda a sua extensão.

Parágrafo único. Nas portas dianteiras dos veículos de que trata este artigo, inscrever-se-á o nome da entidade, sua abreviatura ou sigla.

Art. 106. Os veículos particulares ou de repartições públicas que, para efeito de serviços peculiares, necessitarem de identificação por meio de distintivos, escudos ou emblemas poderão portá-los na sua parte interna ou afixados na parte externa da carroçaria.

Art. 107. Os veículos de carga e de transporte coletivo, para indicação de sua altura e largura, deverão apresentar, na parte dianteira, 2 (duas) lâmpadas brancas, foscas, ou amarelas, e, na parte traseira, 2 (duas) de cor vermelha.

Redação dada pelo Decreto n.º 86.688, de 16-1-70.

NOTA 37

Parágrafo único. É proibida a colocação, nos veículos de que trata este artigo, de lâmpadas ou focos refletivos de cores que não as nele previstas.

SEÇÃO IV

Do Registro

Art. 108. Nenhum veículo automotor poderá transitar sem o respectivo Certificado de Registro, expedido de acordo com este Regulamento.

§ 1.º O Certificado de Registro deverá conter características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.

§ 2.º O disposto neste artigo aplica-se aos reboques e semi-reboques.

§ 3.º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos militares.

§ 4.º O Certificado de Registro obedecerá ao modelo constante do Anexo IV.

§ 5.º O CONTRAN, de acordo com o Ministério das Relações Exteriores, estabelecerá as características do Certificado de Registro para os veículos do Corpo Diplomático, o qual será sempre expedido pelo Cerimonial daquela Secretaria de Estado.

Art. 109. Do Certificado de Registro, além do nome do proprietário e seu endereço, deverão constar as seguintes características do veículo: marca, modelo, cor, número do chassi ou do motor, ou o gravado na sua parte menos perecível, classificação e capacidade nominal.

Art. 110. O Certificado de Registro será expedido pelos Departamentos e Circunscrições Regionais de Trânsito, mediante a apresentação dos seguintes documentos:

I — para o registro inicial:

a) nota fiscal fornecida pelo fabricante ou revendedor, se nacional o veículo;

b) documento original expedido pela autoridade aduaneira (4.ª via), se importado o veículo por pessoa ou entidade não-privilegiada;

c) pedido de emplacamento do Cerimonial do Ministério das Relações Exteriores, do qual constarão o número e data do memorando da alfândega que desembarcou o veículo e ao qual se anexará uma via da portaria de isenção da autoridade aduaneira, se importado o veículo por missões diplomáticas, repartições consulares de carreira, representações de organizações internacionais e seus funcionários, e por peritos de cooperação técnica bilateral que, em virtude de normas legais ou convencionais, sejam autorizados a importar veículo automotor com isenção temporária de tributos;

II — para registros posteriores:

a) o Certificado de Registro anterior;

b) o instrumento comprovador da mudança de propriedade, quando for o caso;

c) documento do Cerimonial do Ministério das Relações Exteriores, atestando que a transferência de proprie-

dade foi autorizada pelas autoridades competentes, na forma deste Regulamento.

Parágrafo único. O documento referido no item II, "b", será autenticado por tabelião do local onde se operar a translação da propriedade do veículo, exceto em se tratando de nota fiscal.

Art. 111. O Certificado do Registro será expedido em 3 (três) vias, das quais:

I — a primeira se entregará ao proprietário;

II — a segunda se remeterá ao Registro Nacional de Veículos Automotores;

III — a terceira se arquivará na repartição que o expedir.

Art. 112. Todo ato translativo da propriedade de veículo automotor, reboque e semi-reboque implicará a expedição de novo Certificado de Registro.

Parágrafo único. Expedido novo Certificado de Registro de propriedade de veículo, será dada ciência à repartição de trânsito que houver expedido o anterior.

Art. 113. A expedição do Certificado de Registro independe da prova de transcrição do documento de propriedade do veículo no Registro de Títulos e Documentos.

Art. 114. A alteração de qualquer das características do veículo obriga à renovação do Certificado de Registro.

Art. 115. A centralização do controle dos veículos automotores, reboques e semi-reboques e dos Certificados de Registro competirá ao Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN), do Departamento Nacional de Trânsito.

Art. 116. Os Departamentos de Trânsito comunicarão ao Registro Nacional de Veículos Automotores as baixas de veículos verificadas nas respectivas jurisdições.

SEÇÃO V

Do Licenciamento

Art. 117. Os veículos automotores, de propulsão humana ou tração animal, reboques e semi-reboques, em trânsito nas vias públicas, estão sujeitos a licenciamento anual no Município de domicílio ou residência de seus proprietários.

§ 1.º O disposto neste artigo aplica-se aos aparelhos automotores destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza, ou a executar trabalhos agrícolas e de construção ou pavimentação, desde que lhe seja facultado transitar na via pública.

§ 2.º O disposto neste artigo não se aplica aos veículos militares.

Art. 118. Nenhum veículo automotor, reboque ou semi-reboque poderá ser licenciado sem o correspondente Certificado de Registro.

Art. 119. O veículo cujo número de chassi ou de motor houver sido regravado, sem autorização da repar-

tição de trânsito, somente poderá ser licenciado mediante justificação de sua propriedade.

Art. 120. A licença será expedida pela repartição competente, desde que apresentados os documentos exigíveis e pagos os tributos devidos.

Parágrafo único. Na aplicação do disposto neste artigo observar-se-ão os casos de imunidade e isenção previstos na legislação e nos atos internacionais em vigor.

Art. 121. Por ocasião do licenciamento, os veículos serão vistoriados especialmente para que se verifique se atendem aos requisitos de segurança e dispõem dos equipamentos obrigatórios e em perfeito funcionamento.

Parágrafo único. Além da vistoria, por ocasião do licenciamento anual, a autoridade de trânsito poderá exigir outras.

Art. 122. Os veículos automotores serão registrados, nos Órgãos de Trânsito identificadores, por um registro composto de seis caracteres divididos em dois grupos:

I — primeiro grupo: composto de 2 (dois) caracteres, resultantes do arranjo, com repetição, de 25 (vinte e cinco) letras, duas a duas;

II — segundo grupo: composto de um número de quatro algarismos.

§ 1.º O conjunto dos arranjos do primeiro grupo é o constante do Anexo V do presente Regulamento.

§ 2.º O registro de bicíclós e tricíclós motorizados far-se-á, em cada Município, com a composição de cinco caracteres divididos em dois grupos, a saber:

I — primeiro grupo: composto de 2 (dois) caracteres, resultantes de arranjo, com repetição de 25 (vinte e cinco) letras, duas a duas, conforme Anexo V do presente Regulamento;

II — segundo grupo: composto de um número de três algarismos.

Art. 123. Os veículos novos, para transitarem entre as respectivas fábricas e os Municípios de destino, deverão solicitar ao órgão de trânsito local autorização especial, com prazo de validade de 15 (quinze) dias, prorrogável por motivo de força maior.

§ 1.º A autorização especial será impressa em 3 (três) vias, das quais a primeira e a segunda serão colocadas, respectivamente, no vidro dianteiro (para-brisa), e no vidro traseiro, e a terceira arquivada na repartição de trânsito expedidora.

§ 2.º A autorização especial obedecerá ao modelo constante do Anexo VI.

Art. 124. Ao turista, proveniente do exterior, que adquirir automóvel de fabricação nacional, destinando-o à exportação e trânsito temporário pelo Brasil, conceder-se-á licença especial, válida por 6 (seis) meses, no máximo.

Art. 125. Não se renovará a licença do veículo cujo proprietário seja devedor de multa aplicada pela autoridade de trânsito, ressalvado o caso de haver interposto recurso não julgado.

Redação dada pelo Decreto n.º 66.199, de 12-2-70.

NOTA 38

Redação dada pelo Decreto n.º 69.069, de 19-8-71.

NOTA 39

Art. 126. Em caso de transferência do domínio ou residência do proprietário, é válida, durante o ano de sua expedição, a licença obtida no domínio ou residência anterior.

Art. 127. Fica sujeito às penas da lei o proprietário de veículo que fizer falsa declaração de domicílio ou residência, para efeito de licenciamento.

Art. 128. O licenciamento de veículo em mais de um Município não acarreta a troca da 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, cientificada a repartição que a houver fornecido.

CAPÍTULO VI

Dos Condutores

SEÇÃO I

Da Classificação

Art. 129. As categorias e classes de condutores de veículos, bem como as condições para aprendizagem, habilitação e autorização para dirigir, são as previstas neste Regulamento.

Art. 130. Os condutores de veículos distribuem-se pelas seguintes categorias:

- I — motorista amador;
- II — motorista profissional;
- III — motociclista;
- IV — motorneiro;
- V — operador;
- VI — ciclista;
- VII — carroceiro e charretista.

Parágrafo único. Os motoristas da categoria dos profissionais dividem-se pelas classes "A", "B" e "C", segundo os veículos que lhes sejam permitido dirigir.

Art. 131. Segundo sua categoria e classe é permitido ao condutor dirigir:

I — motorista amador: automóveis, camionetas, veículos mistos e triciclos motorizados da categoria particular;

II — motorista profissional "A": automóveis, camionetas, veículos mistos e triciclos motorizados de qualquer categoria;

III — motorista profissional "B": os previstos no item II, mais os caminhões até 6 (seis) toneladas, com ou sem reboque;

IV — motorista profissional "C": qualquer veículo automotor, de passageiros ou carga, ônibus elétrico e caminhão-trator;

V — motociclista: ciclomotores, motonetas, motocicletas de qualquer categoria;

VI — motorneiro: bondes;

VII — operador: trator de rodas, trator de esteira, trator misto e aparelhos automotores destinados a executar trabalhos agrícolas, de pavimentação ou construção;

VIII — ciclistas: bicicletas e triciclos sem motor;

IX — carroceiro e charretista: carroças, charretes e demais veículos de tração animal.

SEÇÃO II

Da Aprendizagem

Art. 132. Ao que pretender aprender a conduzir veículos automotores, a autoridade de trânsito, observado o disposto neste Regulamento, concederá licença para a aprendizagem em vias públicas.

Parágrafo único. A licença somente será concedida ao candidato à aprendizagem aprovado nos exames previstos no artigo 144, itens I e III, deste Regulamento, os quais serão válidos para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação ou da Autorização para Conduzir.

Art. 133. A licença para aprendizagem obedecerá ao modelo constante do Anexo VII.

§ 1.º O requerimento de licença será instruído com os documentos referidos no artigo 143.

§ 2.º A licença terá validade por 90 (noventa) dias, podendo renovar-se por igual prazo.

§ 3.º O processo originado do requerimento de licença instruirá o posterior pedido de Carteira Nacional de Habilitação para conduzir.

Art. 135. A aprendizagem somente poderá realizar-se nas zonas e horários estabelecidos pelas repartições de trânsito, sendo proibida nas estradas.

Art. 136. O aprendiz só poderá conduzir acompanhado pelo condutor responsável por sua instrução.

Parágrafo único. Além do responsável por sua instrução, o aprendiz poderá transportar apenas mais um acompanhante.

Art. 137. O aprendiz encontrado a dirigir desacompanhado do responsável por sua instrução terá a licença cassada, e só poderá obter nova licença decorridos 6 (seis) meses do ato da cassação.

Art. 138. As escolas de formação de condutores de veículos automotores, para sua organização e funcionamento, sujeitar-se-ão à regulamentação baixada pelo CONTRAN.

Art. 139. Os diretores e instrutores de escolas de formação de condutores de veículos automotores só poderão exercer essas funções após obter certificado de habilitação expedido pelos Departamentos de Trânsito.

Parágrafo único. Para obter o certificado, o interessado deverá satisfazer, especialmente, as seguintes condições:

I — ser motorista profissional, com bons antecedentes profissionais;

NOTA 40

NOTA 41

II — obter aprovação em exame psicotécnico para fins pedagógicos, feito em entidade oficial ou credenciada;

III — apresentar certidão negativa de débito de multas;

IV — apresentar atestado de bons antecedentes e folha-corrída.

Art. 140. O Conselho Nacional de Trânsito baixará resolução disciplinadora da suspensão e proibição de exercício das funções de diretor e instrutor de escola de formação de condutores de veículos automotores.

SEÇÃO III

NOTA 43

Da Habilitação

Art. 141. Nenhum veículo poderá transitar nas vias públicas sem que seu condutor esteja habilitado ou autorizado, na forma deste Regulamento.

Art. 142. A habilitação para conduzir veículo automotor será apurada mediante os exames previstos neste Regulamento.

Art. 143. O requerimento do candidato será apresentado à autoridade do trânsito com jurisdição no lugar de sua residência, e instruído com:

I — prova de identidade expressamente reconhecida na legislação federal;

II — folha-corrída;

III — atestado de bons antecedentes;

IV — declaração, de próprio púnho, de que sabe ler e escrever;

V — título de eleitor;

VI — prova de estar em dia com o serviço militar;

VII — 2 (duas) fotografias, tamanho 3cm x 4cm.

§ 1.º Dos documentos referidos nos itens I, V e VI deste artigo, o candidato deverá oferecer fotocópias autenticadas, que instruirão o processo de sua habilitação.

§ 2.º Ao liberado condicional e ao que estiver em gozo de suspensão condicional da execução da pena, é facultado habilitar-se, desde que apresentem, o primeiro, atestado do Conselho Penitenciário competente, que esclareça a sua condição de liberado e a natureza do crime por que foi condenado; o segundo, prova de que se encontra em gozo do favor legal.

§ 3.º Ao liberado condicional não se concederá habilitação na categoria profissional, se houver sido condenado pela prática de crime contra os costumes ou o patrimônio.

§ 4.º Não será concedida inscrição a candidato que não souber ler e escrever.

Art. 144. Os candidatos à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação sujeitar-se-ão aos seguintes exames, na ordem em que vão indicados:

I — de sanidade física e mental;

II — psicotécnico, quando exigido neste Regulamento ou em resolução do CONTRAN;

III — escrito ou oral, sobre a legislação de trânsito;

IV — de prática de direção;

V — de conhecimento técnico de veículos, para os que se habilitarem à categoria dos profissionais.

§ 1.º O exame de sanidade física e mental terá caráter eliminatório.

§ 2.º Os exames de habilitação a cada categoria de condutor e o psicotécnico serão uniformes em todo o País, e obedecerão às normas baixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito.

§ 3.º A prova de prática de direção deverá realizar-se em veículo da espécie correspondente à categoria ou à classe à qual o candidato estiver habilitando-se.

§ 4.º O veículo utilizado na prova prática de direção deverá ser de câmbio mecânico, ressalvado o caso do artigo 153 deste Regulamento.

Art. 145. As praças 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 se observem as normas estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Parágrafo único. O interessado instruirá o seu requerimento com atestado 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 veículo que se habilitou a conduzir.

Art. 146. Os pilotos militares e civis que apresentarem Cartão de Saúde expedido pelo Ministério da Aeronáutica ficam dispensados da prestação dos exames previstos nos artigos 144, I e II, e 158, I, alínea "a", deste Regulamento.

Redação dada pelo Decreto n.º 72.752, de 6-9-73.

NOTA 43

Art. 147. O exame de sanidade física e mental ficará a cargo de médicos do serviço médico oficial de trânsito ou de médicos por ele credenciados.

Art. 148. Os exames previstos no artigo 144, itens III a V, deste Regulamento serão prestados perante comissão de três (3) membros nomeados pela autoridade de trânsito.

§ 1.º Os membros da comissão examinadora deverão atender ao disposto no artigo 139 deste Regulamento.

§ 2.º A composição da comissão examinadora será renovada anualmente, vedada a recondução dos seus membros pelo prazo de 2 (dois) anos.

Art. 149. Os exames de habilitação dos candidatos inscritos nas Circunscrições Regionais de Trânsito poderão realizar-se perante comissões volantes designadas pelos Departamentos de Trânsito, respeitado o disposto no artigo anterior.

Art. 150. O candidato reprovado em qualquer dos exames referidos no artigo 144 poderá renová-lo, após

15 (quinze) dias, e será dispensado do exame ou exames em que houver sido aprovado.

Art. 151. Quando, no exame de sanidade física ou mental, se apurar inaptidão temporária, será fixado prazo para o candidato submeter-se a novo exame.

Art. 152. Os resultados dos exames serão lavrados, obrigatoriamente, nos processos de habilitação, subscrevendo-os os respectivos examinadores.

Art. 153. 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.

§ 1.º No caso deste artigo, os candidatos deverão submeter-se a exame perante junta médica especial, designada pela autoridade de trânsito.

§ 2.º No exame de prática de direção, os candidatos serão examinados por uma junta de que farão parte um perito examinador, um médico do serviço médico oficial de trânsito e um membro do respectivo Conselho de Trânsito ou, quando for o caso, um representante do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 154. Aos candidatos à condução de veículos de transporte coletivo e de cargas perigosas será exigido exame psicotécnico.

§ 1.º Para efeito deste artigo, o Conselho Nacional de Trânsito definirá as normas dos exames e classificará a periculosidade das cargas.

§ 2.º O candidato reprovado no exame psicotécnico terá direito a novo exame, com a presença de médico do Instituto Nacional de Previdência Social.

Art. 155. Para habilitar-se a dirigir veículos mencionados no artigo anterior, o condutor deverá ter, no mínimo, 21 (vinte e um) anos de idade e 2 (dois) anos de exercício efetivo da profissão.

Art. 156. O Conselho Nacional de Trânsito poderá estender a exigência do exame psicotécnico aos candidatos à habilitação a todas as categorias de veículos automotores.

Art. 157. Para habilitação do condutor de uma categoria ou classe em outra, exigir-se-á, quando for o caso, a complementação de exames.

Art. 158. O exame de sanidade física e mental será revisto:

I — "ex officio":

a) de 4 (quatro) em 4 (quatro) anos, para os condutores até 60 (sessenta) anos de idade, e de 2 (dois) em 2 (dois) anos, para aqueles com idade acima desse limite;

b) quando o condutor condenado por acidente pretender voltar a dirigir;

c) a juízo da autoridade de trânsito, quando o condutor se envolver em acidente grave;

II — a requerimento do interessado.

Art. 159. O condutor, condenado por acidente, para que possa voltar a conduzir, além do exame de sanidade

física e mental, deverá ser submetido a novo exame técnico.

§ 1.º A juízo da autoridade de trânsito, aplicar-se-á o disposto neste artigo ao condutor envolvido em acidente grave.

§ 2.º No caso do parágrafo anterior, a autoridade de trânsito poderá apreender a Carteira Nacional de Habilitação do condutor até a realização dos exames.

Art. 160. O condutor que dirigir veículo automotor com exame de sanidade física e mental vencido terá sua Carteira Nacional de Habilitação apreendida pela autoridade de trânsito, ou seus agentes, mediante recibo, fixando-se o prazo de 30 (trinta) dias para o cumprimento dessas exigências legais.

Parágrafo único. Vencido o prazo deste artigo sem que o condutor se submeta ao novo exame e até que o faça, será considerado inabilitado e proibido de dirigir, sujeitando-se, pela desobediência, às penas da lei.

Art. 161. As repartições de trânsito conservarão, por 10 (dez) anos, pelo menos, os processos de habilitação de condutores de veículos automotores.

SEÇÃO IV

Dos Documentos de Habilitação

Art. 162. Ao candidato aprovado em exame de habilitação para conduzir veículo automotor, conferir-se-á a Carteira Nacional de Habilitação, que lhe dará direito a dirigir em todo o território nacional, independentemente de prestação de novo exame, da apresentação de quaisquer documentos não previstos neste Regulamento, e enquanto satisfizer as exigências da legislação federal.

Parágrafo único. A Carteira Nacional de Habilitação obedecerá ao modelo constante do Anexo VIII, e somente poderá trocar-se nos casos previstos neste Regulamento e no de inutilização.

NOTA 44

Art. 163. A nenhum condutor se concederá mais de uma Carteira Nacional de Habilitação, ainda que habilitado em mais de uma categoria, hipótese em que sua Carteira registrará, cumulativamente, as categorias em que está habilitado.

NOTA 45

Art. 164. São competentes para expedir a Carteira Nacional de Habilitação, em nome do Conselho Nacional de Trânsito, e por sua determinação, os Departamentos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal.

Parágrafo único. O Departamento de Trânsito poderá autorizar as Circunscrições Regionais de Trânsito a expedir Carteira Nacional de Habilitação.

Art. 165. O Conselho Nacional de Trânsito, "ex officio" ou por provocação, poderá cassar a delegação conferida às Circunscrições Regionais de Trânsito que infringirem as normas legais relativas à expedição da Carteira Nacional de Habilitação e ao seu funcionamento.

Parágrafo único. Oferecidas, a seu juízo, garantias de observância das normas legais, o Conselho Nacional de Trânsito revogará o ato de cassação.

Art. 166. A cópia fotostática, a fotocópia e a pública forma da Carteira Nacional de Habilitação não a subs-

tituem para o efeito de comprovar o direito do seu portador a dirigir.

Art. 167. A Carteira Nacional de Habilitação deverá ser substituída periodicamente, coincidindo a substituição com a revalidação do exame de sanidade física e mental.

Art. 168. O Departamento Nacional de Trânsito centralizará o controle e registro de todos os documentos de habilitação para conduzir, expedidos no País, cópia dos quais lhe serão remetidos pelas repartições expedidoras.

Art. 169. As repartições incumbidas da expedição de documento de habilitação para conduzir organizarão e manterão atualizados os correspondentes registros, deles fazendo constar as infrações acaso cometidas pelo condutor, as penalidades a ele aplicadas, revalidações de exame, habilitação em outra categoria, a mudança de domicílio e outras anotações julgadas convenientes.

§ 1.º Do registro do novo domicílio, constarão as anotações feitas no seu domicílio anterior, solicitadas pela repartição de trânsito à sua congênere.

§ 2.º A repartição de trânsito do domicílio anterior remeterá a cópia do registro do condutor à de seu novo domicílio no prazo de 30 (trinta) dias, contados do recebimento da solicitação.

Art. 170. O condutor que transferir seu domicílio deverá apresentar o documento que o habilita a dirigir, para o fim de registro, na repartição de trânsito do novo domicílio, ou na mais próxima dele, nos 30 (trinta) dias imediatamente seguintes à chegada ao novo domicílio.

Parágrafo único. Anotados os dados constantes do documento de habilitação, no próprio ato de sua apresentação será ele devolvido ao condutor, a quem se oferecerá o comprovante do registro (Anexo IX).

Art. 171. As autoridades de trânsito concederão Autorização para Conduzir (Anexo X):

I — a condutor já habilitado, por prazo não superior a 15 (quinze) dias, no caso de troca da Carteira Nacional de Habilitação;

II — ao condutor de veículo automotor habilitado em outro país, por prazo não superior a 6 (seis) meses, na forma estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito.

III — ao habilitado a conduzir veículo de propulsão humana ou de tração animal.

§ 1.º

§ 2.º A concessão da Autorização, na hipótese do item IV, obedecerá à regulamentação baixada pelo Conselho Nacional de Trânsito, Conselho Estadual de Trânsito, Conselho Territorial de Trânsito ou Conselho de Trânsito do Distrito Federal, conforme o caso, e terá validade unicamente local.

§ 3.º Aplica-se à Autorização para Conduzir o disposto no artigo 188 deste Regulamento.

Art. 173. Além da Carteira Nacional de Habilitação ou da Autorização para Conduzir, os condutores deverão portar o Certificado de Registro e a licença do veículo.

NOTA 46

NOTA 47

NOTA 48

NOTA 49

NOTA 50

§ 1.º Os condutores profissionais deverão portar, ainda, o comprovante de matrícula no veículo, salvo se "particular" e de sua propriedade.

§ 2.º Os condutores de veículos oficiais portarão, além dos documentos previstos neste artigo, a Carteira funcional, fornecida pelo respectivo órgão de pessoal.

§ 3.º A cópia fotostática e a pública-forma dos documentos referidos neste artigo, exceto da Carteira Nacional de Habilitação, somente os substituem quando registrados nas repartições de trânsito que os emitirem.

§ 4.º Os condutores profissionais de veículo do Corpo Diplomático deverão portar, além do Certificado de Registro, a Carteira Nacional de Habilitação, cartão de Identidade expedido pelo Cerimonial do Ministério das Relações Exteriores.

Art. 174. Para participar de competições automobilísticas, o condutor deverá possuir, além da Carteira Nacional de Habilitação, documento expedido pela Confederação Brasileira de Automobilismo ou uma de suas filiais.

§ 1.º Aos condutores do exterior, convidados para participar de competições no território nacional, exigirse-á a Permissão Internacional para Conduzir ou a Carteira Nacional de Habilitação.

§ 2.º O Conselho Nacional de Trânsito expedirá instruções especiais à habilitação dos candidatos à participação em competições juvenis.

CAPÍTULO VII

Dos Deveres e Proibições

Art. 175. É dever de todo condutor de veículo:

I — Dirigir com a 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 (meio-fio), 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 o veículo:

a) Sempre que a respectiva marcha for interceptada por outros veículos que integrem cortejos, prêmios, desfiles e formações militares, crianças, pessoas idosas ou portadoras de defeitos físicos que lhes dificultem o andar e cegos, identificados por bengala branca ou por outro processo aprovado pelo Conselho Nacional de Trânsito.

Penalidade: Grupo 2.

b) Para dar passagem a veículo precedido de bateador, do Corpo de Bombeiros, de socorros médicos e serviços de polícia, quando em missão de emergência e identificados por dispositivos de alarma 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-lhe a velocidade ou mudar de direção.

Penalidade: Grupo 4.

X — Obedecer a horários e normas de utilização da via.

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.

Penalidade: Grupo 2

XII — Nas vias urbanas, deslocar com antecedência o veículo para a faixa mais à esquerda ou 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.

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 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, quando em movimento.

Penalidade: Grupo 4.

XXI — Quando transitar nas vias providas de iluminação pública, manter acesas as luzes externas do veículo e utilizar o farol baixo, desde o por do sol até o amanhecer.

Penalidade: Grupo 3.

XXII — Nas estradas, sob chuva, neblina ou cerração, 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 desembarque, logradouros estreitos ou onde haja grande movimentação de pedestres.

Penalidade: Grupo 2.

b) Nos cruzamentos não sinalizados, quando não estiver circulando em vias preferenciais.

Penalidade: Grupo 2.

c) Quando houver má visibilidade.

d) Quando a pista de rolamento apresentar-se escorregadia.

e) Ao aproximar-se da guia da calçada (meio-fio).

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) A aproximação de animais da pista.

i) Quando se aproximar de tropas militares, aglomerações, cortejos, préstitos e desfiles.

Penalidade: de c a i: Grupo 3.

Art. 176. É dever do condutor do veículo de transporte coletivo, além dos constantes do artigo 175:

I — Usar marcha reduzida e velocidade compatível com a segurança, ao descer vias com declive acentuado.

Penalidade: Grupo 2.

II — Atender ao sinal do passageiro, parando o veículo para embarque ou desembarque somente nos pontos estabelecidos.

Penalidade: Grupo 3.

III — Tratar com polidez os passageiros e o público.

Penalidade: Grupo 4.

IV — Trajar-se adequadamente.

Penalidade: Grupo 4.

V — Transitar em velocidade regulamentar quando conduzir escolares.

Penalidade: Grupo 1.

Art. 177. É dever do condutor de automóvel de aluguel (táxi), além dos constantes do artigo 175:

I — Tratar com polidez os passageiros e o público.

Penalidade: Grupo 4.

II — Trajar-se adequadamente.

Penalidade: Grupo 4.

III — 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 venha a causar danos ao veículo ou ao condutor.

Penalidade: Grupo 4.

Art. 178. É dever do pedestre:

I — Nas estradas, andar sempre em sentido contrário ao dos veículos e em fila única, utilizando, obrigatoriamente, o acostamento, onde existir.

II — Nas vias urbanas, onde não houver calçadas ou faixas privativas a ele destinadas, andar sempre à esquerda da via, em fila única, e em sentido contrário ao dos veículos.

III — Somente cruzar a via pública na faixa própria, obedecendo à sinalização.

IV — Quando não houver faixa própria, atravessar a via pública perpendicularmente às calçadas e na área de seu prolongamento.

V — Obedecer à sinalização.

Art. 179. Os condutores de motocicletas e similares devem:

I — Observar o disposto no artigo 175.

II — Conduzir seus veículos pela direita da pista junto à guia da calçada (meio-fio) ou acostamento, mantendo-se em fila única, quando em grupo, sempre que não houver faixa especial a eles destinada.

Penalidade: Grupo 3.

Parágrafo único. Estendem-se aos condutores de veículos de propulsão humana e aos de tração animal os mesmos deveres deste artigo.

Art. 180. Os condutores e passageiros de motocicletas, motonetas e similares só poderão transitar por estradas quando usarem capacete de segurança.

Penalidade: Grupo 4 e retenção do veículo, até que satisfaça a exigência.

Art. 181. É proibido a todo condutor de veículo:

I — Dirigir sem estar devidamente habilitado ou autorizado na forma prevista neste 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 Nacional 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 Nacional de Habilitação e do veículo.

IV — Desobedecer ao sinal fechado ou à parada obrigatória, prosseguindo na marcha.

Penalidade: Grupo 2.

V — Ultrapassar pela direita bonde em ponto regulamentar de embarque e desembarque de passageiros, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre.

Penalidade: Grupo 2.

VI — Transitar pela contramão de direção, exceto para ultrapassar outro veículo e unicamente 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 aclives sem visibilidade suficiente, bem como nos cruzamentos e nas passagens de nível.

Penalidade: Grupo 2.

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 cortes.

Penalidade: Grupo 4.

X — Ultrapassar pela direita, salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der sinal de que vai entrar à esquerda.

Penalidade: Grupo 3.

XI — Ultrapassar pela contramão veículos parados em fila, junto a sinais luminosos, porteiros, cancelas, cruza-

mentos 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-à-ré, salvo na distância necessária para pequenas marchas.

Penalidade: Grupo 4.

XIV — Transitar em sentido oposto ao estabelecido para determinada via, desde que devidamente sinalizada.

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 2.

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, aclives e declives.

Penalidade: Grupo 2.

XVIII — Disputar corrida por espírito de emulação.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da Carteira Nacional 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 acauteladoras da segurança pública.

Penalidade: Grupo 1 (cinco vezes) e apreensão da Carteira Nacional de Habilitação e do veículo.

XX — Transitar com o veículo em velocidade reduzida, em faixa inadequada ou perturbando o trânsito.

Penalidade: Grupo 4.

XXI — Dirigir:

- a) fora da posição correta;
- b) usando apenas uma das mãos, exceto quando deva fazer sinais de braço ou mudar a marcha de câmbio, ressalvados os casos previstos no artigo 153;
- c) com o braço pendente para fora do veículo;
- d) calçado inadequadamente.

Penalidade: Grupo 4.

XXII — Fazer uso da luz alta dos faróis em vias providas de iluminação pública.

Penalidade: Grupo 3.

XXIII — Alterar as cores e o equipamento dos sistemas de iluminação, bem como a respectiva localização determinada neste Regulamento.

Penalidade: Grupo 2 e apreensão do veículo para regularização.

XXIV — Transitar com os faróis altos 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 alarma 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 do 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 acusação de prática de crime.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão da Carteira Nacional 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 Nacional de Habilitação.

XXX — Transitar com o veículo:

a) Produzindo fumaça em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN.

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.

Redação dada pelo Decreto n.º 55.262, de 2-10-69.

NOTA 51

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 da 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 2 e apreensão da Carteira Nacional de Habilitação e do veículo.

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 viciado ou defeituoso, quando houver exigência desse aparelho.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo para regularização.

i) Em locais e horários não permitidos.

Penalidade: Grupo 4.

j) Com placa ilegível ou parcialmente encoberta.

Penalidade: Grupo 4.

l) Sem estar devidamente licenciado.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão do veículo até que satisfaça a exigência.

m) Com alteração da cor ou outra característica do veículo antes do devido registro.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo.

n) Sem a sinalização adequada, quando transportando carga de dimensões excedentes ou que ofereça perigo.

Penalidade: Grupo 3 e retenção para regularização.

o) Com falta de inscrição da tara de lotação, quando se tratar de veículos destinados ao transporte de carga ou coletivo de passageiros.

Penalidade: Grupo 4.

p) Em mau estado de conservação e segurança.

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo.

XXXI — Dirigir o veículo sem acionar o limpador de pára-brisa durante a chuva.

Penalidade: Grupo 4.

XXXII — Conduzir pessoas, animais ou qualquer espécie de cargas nas partes externas do veículo, exceto em casos especiais e com permissão da autoridade de trânsito.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo.

XXXIII — Transportar carga arrastando-a.

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo.

XXXIV — Realizar reparos em veículos na pista de rolamento.

Penalidade: Grupo 3.

XXXV — Rebocar outro veículo com corda ou cabo metálico, salvo em casos de emergência, a critério da autoridade de trânsito ou de seus agentes.

Penalidade: Grupo 3.

XXXVI — Retirar, sem prévia autorização da autoridade competente, o veículo do local do acidente com ele ocorrido, e do qual haja resultado vítima, salvo para prestar socorro de que esta necessite.

Penalidade: Grupo 2.

XXXVII — Falsificar os selos da placa ou plaqueta do ano, de identificação do veículo.

Penalidade: Grupo 1 e apreensão do veículo.

XXXVIII — Fazer falsa declaração de domicílio ou residência para fins de licenciamento ou de habilitação.

Penalidade: Grupo 2.

XXXIX — Estacionar o veículo:

a) Nas esquinas, a menos de três metros do alinhamento das construções da via transversal, quando se tratar de automóvel de passageiros, e a menos de dez metros, para os demais veículos.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

b) Afastado da guia de calçada (meio-fio).

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

c) Junto ou sobre hidrantes de incêndio, registro de água e poços de visita de galeria subterrânea.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

d) Sobre a pista de rolamento das estradas.

Penalidade: Grupo 1 e remoção.

e) Nos acostamentos das estradas, salvo por motivo de força maior, a critério da autoridade de trânsito.

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

f) Em desacordo com a regulamentação estabelecida pela autoridade competente.

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

g) Nos viadutos, pontes e túneis.

Penalidade: Grupo 2 e remoção.

h) Ao lado de outro veículo, salvo onde haja permissão.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

i) A porta de templos, repartições públicas, hotéis e casas de diversões, salvo se houver local próprio, devidamente sinalizado pela autoridade competente.

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

j) Onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada para entrada ou saída de veículos.

Penalidade: Grupo 4 e remoção.

l) Nas calçadas e sobre faixas destinadas a pedestres;

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

m) Sobre a área de cruzamento, interrompendo o trânsito da via transversal.

Penalidade: Grupo 3 e remoção.

n) Em aclives ou declives, sem estar o veículo engrenado, além de freado, e, ainda, quando se tratar de veículo pesado, também com calço de segurança.

Penalidade: Grupo 3.

o) Na contramão de direção.

Penalidade: Grupo 4.

p) Em local e horário não permitidos.

Penalidade: Grupo 3.

q) Junto 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.

§ 1.º 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.

§ 2.º No caso previsto na alínea n, é proibido abandonar o calço de segurança na via.

Penalidade: Grupo 2.

Art. 182. Quando, por motivo de força maior, um veículo não puder ser removido da pista de rolamento ou dever permanecer no respectivo acostamento, o condutor deverá colocar a sinalização de forma que os demais sejam prevenidos do fato.

§ 1.º Igual medida de segurança deverá ser adotada pelo condutor quando a carga, ou parte dela, cair sobre a via pública e desta não puder ser retirada imediatamente, constituindo risco para o trânsito.

§ 2.º Nos casos previstos neste artigo e no § 1.º, o condutor deverá, à noite, manter acesas as luzes externas do veículo e utilizar-se de outro meio que torne visível o veículo ou a carga derramada sobre a pista em distância compatível com a segurança de trânsito.

§ 3.º É proibido abandonar sobre a pista de rolamento todo e qualquer objeto que haja sido utilizado para assinalar a permanência do veículo ou carga, nos termos deste artigo.

Penalidade: Grupo 2.

Art. 183. É proibido aos condutores de veículos de transporte coletivo, além do disposto nos artigos 181 e 182:

I — dirigir com a respectiva vistoria vencida;

Penalidade: Grupo 3 e apreensão do veículo.

II — dirigir com excesso de lotação;

Penalidade: Grupo 3.

III — conversar, estando com o veículo em movimento;

Penalidade: Grupo 4.

IV — dirigir com defeito em qualquer equipamento obrigatório ou com sua falta;

Penalidade: Grupo 3 e retenção do veículo.

V — dirigir sem registrador de velocidade, ou com defeito no mesmo, quando estiver transportando escolares;

Penalidade: Grupo 2 e retenção do veículo.

VI — descer rampas íngremes com o veículo desengrenado;

Penalidade: Grupo 2.

Parágrafo único. O disposto no item VI deste artigo estende-se aos condutores de veículos com mais de seis toneladas e que transportem inflamáveis, explosivos e outros materiais perigosos.

Art. 184. É proibido ao condutor de automóvel de aluguel (táxi), além do que dispõe o artigo 181:

I — violar o taxímetro;

Penalidade: Grupo 3 e apreensão da Carteira Nacional de Habilitação e do veículo.

II — cobrar acima da tabela;

Penalidade: Grupo 3 e apreensão da Carteira Nacional de Habilitação.

III — retardar, propositadamente, a marcha do veículo ou seguir itinerário mais extenso ou desnecessário;

Penalidade: Grupo 3 e apreensão da Carteira Nacional de Habilitação.

IV — dirigir com excesso de lotação;

Penalidade: Grupo 3.

Art. 185. 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, onde esta exista.

CAPÍTULO VIII

Das Infrações e Penalidades

Art. 186. Considera-se infração a inobservância de qualquer preceito da legislação de trânsito ou de resolução do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 187. O responsável pela infração fica sujeito às seguintes penalidades:

I — advertência;

II — multa;

III — apreensão do documento de habilitação;

IV — cassação do documento de habilitação;

V — remoção do veículo;

VI — retenção do veículo;

VII — apreensão do veículo.

§ 1.º Quando o infrator praticar, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as penalidades a elas cominadas.

§ 2.º A aplicação das penalidades previstas neste Regulamento não exonera o infrator das cominações civil e penal cabíveis.

§ 3.º O ônus decorrente da remoção ou apreensão do veículo recairá sobre seu proprietário, ressalvados os casos fortuitos.

§ 4.º O disposto neste artigo não se aplica aos membros do Corpo Diplomático, cujas infrações serão comunicadas pelo Departamento de Trânsito ao Cerimonial do Ministério das Relações Exteriores, para as providências cabíveis.

Art. 188. A advertência será aplicada:

I — verbalmente, pelo agente da autoridade de trânsito, quando, em face das circunstâncias, entender involuntária e sem gravidade infração punível com multa classificada nos grupos 3 e 4;

II — por escrito, quando, sendo primário o infrator, decidir a autoridade de trânsito nela transformar multa prevista para a infração.

Parágrafo único. A advertência verbal será, obrigatoriamente, comunicada à autoridade de trânsito pelo seu agente, por escrito.

Art. 189. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com a sua gravidade, em quatro grupos:

Grupo 1 — as que serão punidas com multa de valor entre 50% (cinquenta por cento) e 100% (cem por cento) do salário-mínimo vigente na região;

Grupo 2 — as que serão punidas com multa de valor entre 20% (vinte por cento) e 50% (cinquenta por cento) do salário-mínimo vigente na região;

Grupo 3 — as que serão punidas com multa de valor entre 10% (dez por cento) e 20% (vinte por cento) do salário-mínimo vigente na região;

Grupo 4 — as que serão punidas com multa de valor entre 5% (cinco por cento) a 10% (dez por cento) do salário-mínimo vigente na região.

§ 1.º Os excessos aos limites de peso fixados neste Regulamento serão punidos com multa de 5% (cinco por cento) do maior salário-mínimo vigente no País, por 200kg (duzentos quilogramas) ou frações de excesso.

§ 2.º A multa será aplicada em dobro, quando houver reincidência na mesma infração, dentro do prazo de um ano.

Art. 190. Sem prejuízo da multa fixada no artigo anterior, o veículo que transportar excesso de carga superior a 1.000 kg (mil quilogramas) por eixo isolado ou 1.500 kg (mil e quinhentos quilogramas) por conjunto de eixos, somente poderá prosseguir viagem após descarregar o excesso.

Art. 191. As multas são aplicáveis a condutores e proprietários de veículos de qualquer natureza e impostas e arrecadadas pela repartição com jurisdição sobre a via onde haja ocorrido a infração.

Art. 192. Sempre que a segurança do trânsito o recomendar, o CONTRAN poderá estabelecer multas para pedestres e proprietários ou condutores de veículos de propulsão humana ou tração animal.

Parágrafo único. O valor das multas a que se refere este artigo não poderá ser superior, para os pedestres, a 1% (um por cento) do salário-mínimo vigente na região e a 3% (três por cento) dele, para os demais.

Art. 193. O pagamento da multa não exonera o infrator de cumprir as disposições deste Regulamento e das resoluções do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 194. O infrator terá o prazo de 30 (trinta) dias para pagamento da multa que lhe for aplicada.

§ 1.º O valor das multas decorrentes de infrações verificadas em rodovias poderá ser pago no ato da autuação.

§ 2.º Aplica-se o disposto no parágrafo anterior aos motoristas que dirijam veículos licenciados em Município diferente daquele onde ocorrer a infração.

§ 3.º O Conselho Nacional de Trânsito disciplinará o processo de arrecadação de multas decorrentes de infrações verificadas em localidades diferentes da do licenciamento do veículo ou de habilitação do condutor.

Art. 195. As multas impostas a condutores de veículos pertencentes ao serviço público federal, estadual, municipal e às autarquias deverão comunicar-se aos respectivos órgãos para o desconto nos seus vencimentos em folha de pagamento, e serão recolhidas em favor da repartição de trânsito autuadora, exceto nos casos de recurso ou de pagamento no ato da autuação (art. 194).

Art. 196. A autoridade de trânsito, levando em conta os antecedentes do condutor, poderá converter em advertência a primeira multa decorrente de infração dos Grupos 3 e 4.

Art. 197. O Conselho Nacional de Trânsito fixará, para os Estados, Distrito Federal e Territórios, por pro-

posta dos respectivos Conselhos, o valor das multas de que trata este Regulamento.

Art. 198. As infrações para as quais não haja penalidade específica serão punidas com multa igual a 5% (cinco por cento) do salário-mínimo vigente na região.

Art. 199. A apreensão do documento de habilitação far-se-á quando o condutor:

I — entregar a direção do veículo a pessoa não habilitada ou que estiver com sua Carteira Nacional de Habilitação apreendida ou cassada;

II — dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza, devidamente comprovada;

III — disputar corrida por espírito de emulação;

IV — promover competições esportivas com veículo na via pública, ou dela participar, sem autorização expressa da autoridade competente, e sem as medidas acau-teladoras da segurança pública;

V — der fuga a pessoa perseguida pela polícia ou pelo clamor público, sob a acusação de prática de crime;

VI — utilizar o veículo de carga como transporte de passageiros, sem que tenha autorização especial fornecida pela autoridade de trânsito;

VII — violar o taxímetro do automóvel de aluguel (táxi), cobrar acima da tabela, retardar, propositadamente, a marcha do veículo ou seguir itinerário mais extenso ou desnecessário;

VIII — utilizar o veículo para prática de crime;

IX — for multado por três vezes no período de 1 (um) ano por infrações compreendidas no Grupo 2;

X — publicamente, mostrar-se incontinenti e de proceder escandaloso;

XI — dirigir o veículo de categoria ou espécie para a qual não estiver habilitado ou autorizado;

XII — dirigir com exame de saúde vencido, até que seja aprovado em novo exame;

XIII — efetuar transporte remunerado em veículo não licenciado para esse fim, salvo em caso de força maior e com permissão da autoridade competente;

XIV — envolver-se em acidente grave, caso em que se dará a critério da autoridade de trânsito e até à renovação do exame de sanidade física e mental.

§ 1.º Nos casos de apreensão do documento de habilitação, a suspensão do direito de dirigir dar-se-á por prazo de um a doze meses, levando-se em conta a gravidade da infração, as circunstâncias em que foi cometida e os antecedentes do infrator como condutor.

§ 2.º A apreensão do documento de habilitação far-se-á contra recibo e somente após a decisão da autoridade de trânsito, que deverá ser fundamentada.

§ 3.º O agente da autoridade de trânsito só poderá apreender documento de habilitação antes da decisão referida no parágrafo anterior quando suspeitar de sua

autenticidade, e no caso em que o condutor esteja a dirigir com o exame de sanidade física e mental vencido.

§ 4.º A notificação ao infrator far-se-á por via postal, sob registro e, quando ignorado o seu endereço ou paradeiro, por edital.

§ 5.º Nos casos dos itens I, II, III, V, VII, VIII, XI e XII o agente da autoridade de trânsito deverá diligenciar a apresentação do condutor à autoridade policial competente, a fim de que resolva sobre a apuração da consequente responsabilidade penal.

Art. 200. A cassação do documento de habilitação dar-se-á:

I — quando o condutor, estando com o documento apreendido, for encontrado dirigindo;

II — quando a autoridade de trânsito comprovar que o condutor dirigia em estado de embriaguez ou sob o domínio de substância tóxica, após duas apreensões pelo mesmo motivo;

III — quando o condutor deixar de preencher as condições exigidas em lei ou regulamento para a direção de veículos.

Parágrafo único. Aplica-se à cassação do documento de habilitação o disposto no § 2.º, segunda parte, do artigo anterior.

Art. 202. A remoção do veículo dar-se-á, obrigatoriamente, quando estacionado:

I — nas esquinas, a menos de 3 (três) metros do alinhamento de construção da via transversal, quando se tratar de automóvel de passageiro, e a menos de 10 (dez) metros, para os demais veículos;

II — afastado da guia da calçada (meio-fio);

III — junto ou sobre os hidrantes de incêndio, registro de água e poços de visita de galerias subterrâneas, devidamente sinalizados;

IV — sobre a pista de rolamento das estradas;

V — nos acostamentos das estradas, salvo por motivo de força maior;

VI — em desacordo com a regulamentação estabelecida pela autoridade de trânsito;

VII — nos viadutos, pontes, túneis, salvo quando houver autorização;

VIII — ao lado de outro veículo, salvo onde haja permissão;

IX — à porta de templos, repartições públicas, hotéis e casas de diversões, salvo se houver local próprio, devidamente sinalizado pela autoridade competente;

X — onde houver guia de calçada (meio-fio) rebaixada para entrada ou saída de veículos;

XI — nas calçadas e sobre as faixas destinadas a pedestres;

XII — sobre área de cruzamento, interrompendo o trânsito da via transversal;

XIII — junto aos pontos de embarque ou desembarque de coletivos, devidamente sinalizados;

NOTA 52

XIV — sobre canteiros separadores de pista de rolamento, salvo onde haja sinalização específica.

Art. 203. A retenção do veículo dar-se-á quando:

I — o condutor deixar de portar ou exibir à autoridade de trânsito ou seus agentes os documentos exigidos por lei ou regulamento;

II — tratando-se de motocicletas, motonetas ou similares, os condutores e passageiros transitarem por estradas desprovidos de capacete de segurança;

III — o condutor usar indevidamente aparelho de alarma ou que produza sons ou ruídos que perturbem o sossego público;

IV — o veículo que transitar:

a) produzindo fumaça;

b) com defeito em qualquer dos equipamentos obrigatórios ou com sua falta;

c) com deficiência de freios;

d) com a carga excedente à autorizada ou fora das dimensões regulamentares, sem autorização especial, observado o disposto no art. 190 deste Regulamento;

e) derramando, na via pública, combustíveis ou lubrificantes, assim como qualquer material que esteja transportando ou consumindo;

f) sem registrador de velocidade ou com defeito, nele se transportando escolares;

g) sem a sinalização adequada, se transportando carga de dimensões excedentes ou que ofereça perigo;

h) com descarga livre, bem como com o silenciador de explosão do motor insuficiente ou defeituoso;

V — conduzindo pessoas, animais ou carga nas partes externas do veículo, exceto em casos especiais, com permissão da autoridade de trânsito;

VI — transportar carga, arrastando-a.

§ 1.º Conforme o caso, não sendo possível sanar prontamente a causa da retenção do veículo, a autoridade de trânsito, a seu critério, promoverá a remoção dele ou permitirá que a realize o condutor.

§ 2.º Aplicar-se-á à retenção do veículo, no que couber, o disposto no art. 205.

Art. 204. A apreensão do veículo dar-se-á quando:

I — ordenada judicialmente;

II — expirado o prazo de sua permanência no País, se licenciado no estrangeiro;

III — o seu condutor for encontrado em estado de embriaguez alcoólica ou sob efeito de substância tóxica de qualquer natureza;

IV — o seu condutor disputar corrida por espírito de emulação;

V — utilizado em competições esportivas na via pública, realizadas sem autorização expressa da autoridade competente, e sem as medidas acauteladoras da segurança pública;

VI — transitar sem nova vistoria, depois de reparado, em consequência de acidente grave;

VII — de carga, for empregado no transporte de passageiros, sem autorização da autoridade de trânsito;

VIII — não estiver devidamente licenciado ou registrado;

IX — alterada a sua cor ou outra característica, sem autorização da autoridade de trânsito;

X — transitar em mau estado de conservação e segurança;

XI — tiver falsificados os selos da placa ou da plaqueta;

XII — estiver com o taxímetro violado;

XIII — de transporte coletivo, transitar com a vistoria vencida.

Art. 205. A apreensão do veículo não se dará enquanto estiver transportando passageiro, carga perecível ou passível de causar dano à segurança pública.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplicará em caso de risco à segurança de pessoas ou dano à via ou à sinalização.

Art. 206. Satisfeitas as exigências legais e regulamentares, os veículos retidos, removidos ou apreendidos serão imediatamente liberados.

Art. 207. 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 a legislação de trânsito, 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. 208. Ao proprietário, caberá sempre a responsabilidade por infração referente à prévia regularização e preenchimento das formalidades e condições exigidas para o trânsito de veículo na via pública, conservação e inalterabilidade de suas características e fins, matrícula de seus condutores, quando exigida, e outras disposições que deva observar.

Art. 209. Aos condutores, caberá a responsabilidade pelas infrações decorrentes de atos por eles 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. 210. As infrações de trânsito serão notificadas mediante talões numerados e preenchidos no ato pelo agente da autoridade de trânsito.

Parágrafo único. Sempre que possível, o agente da autoridade de trânsito deverá apresentar o talão ao infrator, para assinatura como prova do recebimento da notificação.

CAPÍTULO IX

Da Junta Administrativa de Recursos de Infrações

Art. 211. As autuações por infrações previstas neste Código serão julgadas pela autoridade competente para aplicação de penalidades nele inscritas.

Art. 212. Junto a cada repartição competente para aplicar penalidade por infração de trânsito, funcionará uma Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI).

Parágrafo único. Quando e onde for necessário, a União, os Estados, os Territórios e o Distrito Federal poderão criar mais de uma Junta Administrativa de Recursos de Infrações.

Art. 213. Compõe-se a Junta Administrativa de Recursos de Infrações, além do Presidente, de:

- I — um representante de repartição de trânsito;
- II — um representante dos condutores.

§ 1.º O Presidente será indicado pelo Conselho de Trânsito do Estado, Território ou Distrito Federal.

§ 2.º O Presidente das Juntas, criadas para funcionar junto ao órgão rodoviário federal, será indicado pelo Conselho Nacional de Trânsito.

§ 3.º O Presidente, o representante da repartição de trânsito e o dos condutores terão um suplente, cuja nomeação obedecerá ao exigido para a dos membros efetivos.

§ 4.º O representante dos condutores e seu suplente serão escolhidos dentre nomes indicados por entidades locais que congreguem condutores profissionais ou amadores, por solicitação do Governador, ou, no Distrito Federal, do Prefeito, sendo que o efetivo e seu suplente não poderão pertencer à mesma categoria.

§ 5.º Não poderá ser nomeado membro de junta quem o for do Conselho de Trânsito do respectivo Estado ou Território e Distrito Federal.

Art. 214. Os recursos apresentados à Junta Administrativa de Recursos de Infrações serão distribuídos, alternadamente, aos seus 3 (três) membros, como relatores, e, salvo motivo justo, julgados na ordem cronológica de sua interposição, assegurada preferência, porém, aos que discutam cassação ou apreensão do documento de habilitação para conduzir.

Art. 215. O funcionamento da Junta Administrativa de Recursos de Infrações obedecerá a este Regulamento e ao seu Regimento Interno.

Parágrafo único. O Regimento Interno da Junta Administrativa de Recursos de Infrações será aprovado pelo respectivo Chefe do Poder Executivo.

CAPÍTULO X

Dos Recursos

Art. 216. Cabe recurso:

I — das decisões do Conselho Nacional de Trânsito, para o Ministro da Justiça;

II — das decisões dos Conselhos Estaduais, Territoriais e do Distrito Federal, exceto das que versam sobre aplica-

ção de penalidade por infração de trânsito, para o Conselho Nacional de Trânsito;

III — das decisões da Junta Administrativa de Recursos de Infrações, para:

a) o Conselho Nacional de Trânsito, nos casos de cassação, de apreensão de documentos de habilitação por mais 6 (seis) meses;

b) o Conselho Nacional de Trânsito, Conselho Estadual de Trânsito do Distrito Federal ou Conselho Territorial de Trânsito, conforme a hipótese nos demais casos;

IV — das decisões da autoridade de trânsito que aplique penalidade a proprietário ou condutor de veículo:

a) para o Conselho Nacional de Habilitação, por mais de 6 (seis) meses;

b) para a Junta Administrativa de Recursos de Infrações, nos demais casos.

Art. 217. O recurso interpor-se-á mediante petição apresentada à autoridade recorrida, no prazo de 30 (trinta) dias, contados da publicação da decisão, no órgão oficial, ou do conhecimento, por qualquer modo, pelo infrator.

§ 1.º O recurso não terá efeito suspensivo e somente será admitido, no caso de aplicação de multa, feita a prova no prazo de interposição de depósito do valor correspondente.

§ 2.º A autoridade recorrida remeterá o recurso ao órgão julgador dentro de 10 (dez) dias úteis subseqüentes à sua apresentação e, se o entender intempestivo, assinalará o fato do despacho de encaminhamento.

Art. 218. O recurso deverá ser julgado dentro do prazo de 30 (trinta) 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 conceder-lhe efeito suspensivo.

Art. 219. As decisões do Ministro da Justiça são irrecuráveis.

Art. 220. Provido o recurso pela Junta, de sua decisão poderá recorrer a autoridade de trânsito.

Art. 221. No julgamento de recurso pelos Conselhos e pela Junta Administrativa de Recursos de Infrações, não será admitida sustentação oral.

CAPÍTULO XI

Disposições Gerais e Transitórias

Art. 222. As repartições de trânsito, as incumbidas de conceder, permitir ou autorizar serviços de transporte coletivo e os órgãos rodoviários, até o dia 15 (quinze) de cada mês, fornecerão aos Conselhos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal os elementos necessários ao levantamento da estatística prevista neste Regulamento.

Art. 223. Os Conselhos de Trânsito remeterão ao DENTRAN, anualmente, os dados necessários ao levantamento geral da estatística do trânsito.

Art. 224. O DENTRAN, anualmente, encaminhará ao IBGE os dados estatísticos coletados em todo o território nacional.

Art. 225. O DENTRAN, ouvido o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, baixará normas para a uniformização, em todo o território nacional, da coleta, tabulação e análise de dados estatísticos de interesse do trânsito, fixando os modelos a serem utilizados.

Art. 226. As repartições de trânsito e as encarregadas de perícia de acidentes utilizarão, para relatório de estatística de acidentes, o modelo-padrão aprovado pelo DENTRAN.

Art. 227. A estatística do trânsito levantar-se-á, especialmente, em atenção aos acidentes e infrações, e de modo que defina as suas causas e conseqüências.

Art. 228. Pelo menos uma vez por ano, o Conselho Nacional de Trânsito realizará campanha educativa de trânsito em todo o território nacional com a colaboração de todos os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.

Parágrafo único. Nos Estados, Territórios e Distrito Federal, a elaboração e supervisão da execução do programa a ser desenvolvido durante a campanha nacional educativa de trânsito ficará a cargo dos respectivos Conselhos.

Art. 229. O Ministério da Educação e Cultura promoverá a divulgação de noções de trânsito nas escolas de ensino médio e elementar, segundo programas estabelecidos de acordo com o DENTRAN.

Art. 230. Nenhum condutor elétrico, ou cabo destinado a suportar ou fixar qualquer objeto, poderá atravessar ou tangenciar via pública, sem que ofereça a devida segurança e obedeça à altura estabelecida pela autoridade com jurisdição sobre ela.

Art. 231. Os veículos, ainda que licenciados em mais de um Município, terão Certificado de Registro e placa únicos.

Art. 232. A baixa de veículo automotor será comunicada, obrigatoriamente, ao Departamento de Trânsito:

I — pelo proprietário;

II — pela autoridade policial ou aduaneira que conhecer do fato acarretador dela;

III — pelo adquirente de veículos irrecuperáveis ou destinados à desmontagem.

Art. 233. Ao condutor de veículo, nos casos de acidente de trânsito de que resulte vítima, não se imporá 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 24 (vinte e quatro) horas imediatamente seguintes.

Art. 234. A Carteira Nacional de Habilitação tem fé pública e vale como documento de identidade.

Art. 235. As autoridades que apreenderem documentos ilegalmente fornecidos pelas repartições de trânsito

comunicarão o fato ao Departamento Nacional de Trânsito.

Art. 236. Os modelos de documentos de que trata este Regulamento poderão ser alterados pelo Conselho Nacional de Trânsito, com aprovação do Ministro da Justiça, quando o emprego de novas técnicas o justificar.

Redação dada pelo Decreto n.º 72.752, de 6-9-73.

NOTA 53

Art. 237. No Distrito Federal, o registro, o licenciamento e o emplacamento de veículos competirão à Prefeitura.

Art. 238. Os estabelecimentos onde se executarem reforma ou recuperação de veículos e os que compreendem 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 pelo Departamento de Trânsito.

§ 1.º Os livros indicarão:

- I — data da 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.

§ 2.º Os livros terão suas páginas numeradas tipograficamente e serão encadernados ou em folhas soltas, sendo que, no primeiro caso, conterão termos 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.

§ 3.º 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.

§ 4.º As autoridades de trânsito e as policiais terão acesso aos livros, sempre que o solicitarem, não podendo porém retirá-los do estabelecimento.

§ 5.º A falta de escrituração dos livros, o atraso, a fraude no realizá-lo e a recusa de sua exibição serão punidas com a multa prevista no artigo 198 deste Regulamento, independente das demais cominações legais cabíveis.

Art. 239. A fiscalização dos limites de peso far-se-á ao longo das rodovias, com a utilização de balanças fixas ou móveis.

Art. 240. É facultado, aos órgãos sob cuja jurisdição se encontrem as rodovias, reduzir os limites constantes dos artigos 82 e 83, parágrafo único, em função de suas condições específicas, mediante aprovação do Conselho Nacional de Trânsito, ouvido o Ministério dos Transportes.

Art. 241. O Ministério dos Transportes será ouvido nos casos de alteração dos limites de peso e dimensões estabelecidos neste Regulamento.

Art. 242. Os débitos dos proprietários e condutores de veículos decorrentes da falta de pagamento ou recolhimento, na data devida, de multas impostas por infração a dispositivos do Código Nacional de Trânsito ou deste Regulamento, que não forem efetivamente liquidadas no trimestre civil em que deveriam ter sido pagas, terão o seu valor atualizado monetariamente, em função das variações do poder aquisitivo da moeda nacional, atendidas as normas legais sobre a correção monetária dos débitos fiscais.

Art. 243. As entidades patronais e profissionais a que se referem os artigos 6.º e 14 deste Regulamento são aquelas reconhecidas pelo Ministério do Trabalho e Previdência Social como representantes das respectivas categorias.

Art. 244. Aos membros do Conselho Nacional de Trânsito, quando em serviço, proporcionarão os órgãos da Administração do Trânsito todas as facilidades para o cumprimento de sua missão, fornecendo-lhes dados que solicitarem permitindo-lhes inspecionar a execução de quaisquer serviços.

Art. 245. Durante os dois primeiros anos de vigência deste Regulamento, dispensar-se-á aos veículos de que tratam os seus artigos 102, 103, 104 e 105 a satisfação das exigências relativas a cor e pintura da faixa, ficando obrigados, porém, ao uso dos disticos previstos nos três primeiros artigos.

Art. 246. Fica assegurado o trânsito, durante os 5 (cinco) anos imediatamente seguintes à entrada em vigor deste Regulamento, aos veículos cujas dimensões excedam, no máximo, de 10% (dez por cento) às estabelecidas no artigo 81.

Art. 247. Será tolerado o excesso de 1 (uma) tonelada, relativamente aos limites máximos fixados no artigo 82, itens II, III e IV, durante o prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da publicação deste Regulamento.

Parágrafo único. Tolerar-se-á também, em igual prazo, um excesso de 10% (dez por cento) sobre os limites previstos no artigo 79.

Art. 248. Até 30 de junho de 1968, não se exigirá o uso dos equipamentos obrigatórios previstos neste Regulamento, mas não reclamados pela legislação anterior, bem como do dispositivo de que cuida o seu artigo 101.

Art. 249. Os atuais documentos de registro ou propriedade de veículos automotores adotados no País deverão ser substituídos pelo Certificado do Registro, no prazo de três anos, contados da data da publicação do Código Nacional de Trânsito.

Art. 250. A exigência do Certificado de Registro para o licenciamento de veículos somente se fará após o terceiro ano de vigência deste Regulamento, ressalvado o disposto no artigo seguinte.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não impede às repartições de trânsito a expedição do Certificado de Registro durante o prazo nele previsto.

Art. 251. Após a instalação do Registro Nacional de Veículos Automotores, nenhum veículo novo poderá ser licenciado sem o correspondente Certificado de Registro.

Art. 252. Nos três primeiros anos de vigência do Código Nacional de Trânsito não se exigirá o registro de veículo automotor pelo número de chassis.

Art. 253. Somente até 31 de dezembro de 1970, será permitido o uso das placas adotadas anteriormente à vigência do Código Nacional de Trânsito.

§ 1.º Logo que se aparelhem para tanto, as repartições de trânsito poderão exigir a troca das placas atualmente em uso, pelas previstas neste Regulamento.

§ 2.º Aqueles que pretenderem a troca das placas do ano de 1970 deverão requerê-la à repartição de trânsito até 30 de junho de 1969.

§ 3.º Os que não observarem o disposto no parágrafo anterior, para licenciarem os seus veículos no exercício de 1970, deverão apresentar as placas novas que farão executar à própria custa.

§ 4.º A partir da vigência deste Regulamento será permitido ao proprietário de veículo, que o desejar, providenciar a confecção e colocação das novas placas, por conta própria.

§ 5.º No caso de não haver ocorrido a substituição das placas atuais pelas previstas neste Regulamento, a licença fornecida no exercício de 1969 indicará o número das placas em uso no veículo e os caracteres das que portará obrigatoriamente, no ano de 1971.

Art. 254. A exigência do exame psicotécnico prevista no artigo 156 deste Regulamento somente poderá fazer-se onde a repartição de trânsito estiver aparelhada para realizá-lo.

Art. 255. A exigência do certificado de que trata o artigo 139, para o exercício das funções de diretor ou instrutor de escola de formação de condutores e de examinador de trânsito, somente se fará após o segundo ano de publicação do Código Nacional de Trânsito.

Art. 256. Aplica-se o disposto no artigo 148, § 2.º, deste Regulamento aos que estiverem exercendo as funções de examinador de trânsito quando de sua entrada em vigor, contando-se, para os seus efeitos, o tempo anterior de exercício delas.

Art. 257. A troca das atuais Carteiras de Habilitação pela do Anexo VIII deste Regulamento somente se fará a partir de 1.º de julho de 1968.

§ 1.º Após a data prevista neste artigo, os condutores que renovarem o exame de sanidade física e mental e os candidatos aprovados em exame de habilitação para conduzir receberão a Carteira Nacional de Habilitação, segundo modelo do Anexo VIII.

§ 2.º As repartições de trânsito, após 1.º de julho de 1968, a seu juízo, poderão exigir a troca das Carteiras fora dos casos previstos no parágrafo anterior, segundo os critérios que estabelecerem, respeitado o prazo de validade do último exame de sanidade física e mental periódico, a que se submeterem os condutores.

Art. 258. Na troca das atuais Carteiras de Habilitação dos motoristas profissionais, observar-se-á o seguinte:

- I — registrar-se-á, nas novas carteiras, a habilitação na classe A, relativamente a todos os condutores, salvo hipótese da letra seguinte;

II — registrar-se-á a habilitação na classe B ou C, conforme o caso, desde que satisfaçam o disposto nos artigos 154 e 155 deste Regulamento.

Art. 259. As atuais Carteiras de Habilitação, após a sua troca pela do Anexo VIII, serão destruídas pela repartição de trânsito.

Parágrafo único. Quando a Carteira trocada houver sido expedida por outra repartição, a que fornecer a nova a ela comunicará a troca e destruição.

Art. 260. O condutor que possuir mais de uma Carteira Nacional de Habilitação deverá, nos 120 (cento e vinte) dias imediatamente seguintes à entrada em vigor deste Regulamento, entregar a ou as excedentes à autoridade de trânsito de seu domicílio ou residência.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito, com relação às Carteiras que lhe forem entregues, procederá como previsto no artigo anterior.

Art. 261. O Conselho Nacional de Trânsito, dentro do prazo de 90 (noventa) dias, contados da publicação deste Regulamento, disciplinará o controle de fornecimento da Carteira Nacional de Habilitação.

Art. 262. A primeira constituição do Conselho Nacional de Trânsito com a composição que lhe prescreve o artigo 6.º deste Regulamento deverá levar-se a termo nos 60 (sessenta) dias imediatamente seguintes à sua publicação.

Art. 263. O Ministro da Justiça poderá determinar que passem a ter exercício, no Departamento Nacional de Trânsito, funcionários lotados noutros órgãos do Ministério, bem como requisitar, para nele servirem, enquanto não organizado seu quadro de pessoal, funcionários de outros Ministérios ou de autarquias federais.

Parágrafo único. As requisições de que trata este artigo não acarretarão aos funcionários a perda de vencimentos, direitos e vantagens inerentes aos cargos de que forem titulares.

Art. 264. Este Regulamento entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 16 de janeiro de 1968; 147.º da Independência e 80.º da República. — Luis Antônio da Gama e Silva.

A N E X O S

- I — Conceitos e definições;
- II — sinais de trânsito;
- III — placas de identificação de veículos e plaquetas;
- IV — certificado de registro de veículos;
- V — caracteres de registro de veículos;
- VI — licença para trânsito de veículos;
- VII — licença para aprender a conduzir;
- VIII — Carteira Nacional de Habilitação;
- IX — registro da Carteira Nacional de Habilitação;
- X — autorização para conduzir veículo.

ANEXO I

Automóvel: veículo automotor de passageiros, com capacidade para até 8 (oito) pessoas, exclusive o condutor; também chamado "carro de passeio".

Bicicleta: veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, cujo condutor dirige em posição montada.

Bonde: veículo de tração elétrica, que se move sobre trilhos.

Caminhão: veículo automotor destinado ao transporte de carga superior a 1.500 kg (mil e quinhentos quilogramas).

Caminhão-Trator: veículo automotor destinado a tração ou arrastar outro.

Camioneta: veículo automotor destinado ao transporte de carga até 1.500 kg (mil e quinhentos quilogramas); também chamada caminhoneta.

Carro-de-Mão: veículo de propulsão humana utilizado no transporte de pequenas cargas.

Carroça: veículo de tração animal destinado ao transporte de carga.

Catadióptrico: dispositivo de reflexão e refração da luz utilizado na sinalização de vias e veículos.

CETRA: Conselho Estadual de Trânsito.

Charrete: veículo de tração animal destinado ao transporte de pessoas.

Ciclomotor: bicicleta dotada de motor.

CONTETRA: Conselho Territorial de Trânsito.

CONTRA: Conselho Nacional de Trânsito.

CONTRADIFE: Conselho de Trânsito do Distrito Federal.

DETRA: Departamento Nacional de Trânsito.

Estacionamento: Parada de veículos por tempo superior ao necessário para embarque e desembarque de pessoas ou carga e descarga de mercadoria.

JARI: Junta Administrativa de Recursos de Infrações.

Microônibus: veículo automotor; transporte coletivo com capacidade para até 20 (vinte) passageiros.

Misto: veículo automotor destinado ao transporte de carga e passageiros.

Motocicleta: veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição montada.

Motoneta: veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.

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.

Reboque: veículo de um ou mais eixos, que se move tração por veículo automotor.

RENAVAM: Registro Nacional de Veículo Automotor.

Semi-Reboque: veículo de um ou mais eixos traseiros, que se move articulado e apoiado na sua unidade tratora.

Trânsito: utilização das vias públicas por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para os fins de circulação, parada e estacionamento.

Trator: veículo automotor construído para realizar trabalhos agrícolas, de construção ou pavimentação, e tracionar outros veículos ou equipamentos.

Triciclo: veículo de propulsão humana ou automotor dotado de 3 (três) rodas.

Veículo Articulado: composição de duas unidades, sendo a primeira um caminhão-trator e a segunda um semi-reboque.

Veículo Conjugado: composição de duas unidades, sendo a primeira um veículo automotor e, a segunda, um reboque ou equipamento de trabalho agrícola, construção ou pavimentação.

Via Pública: rua, avenida, estrada, logradouro, caminho, ou passagem aberta ao trânsito.

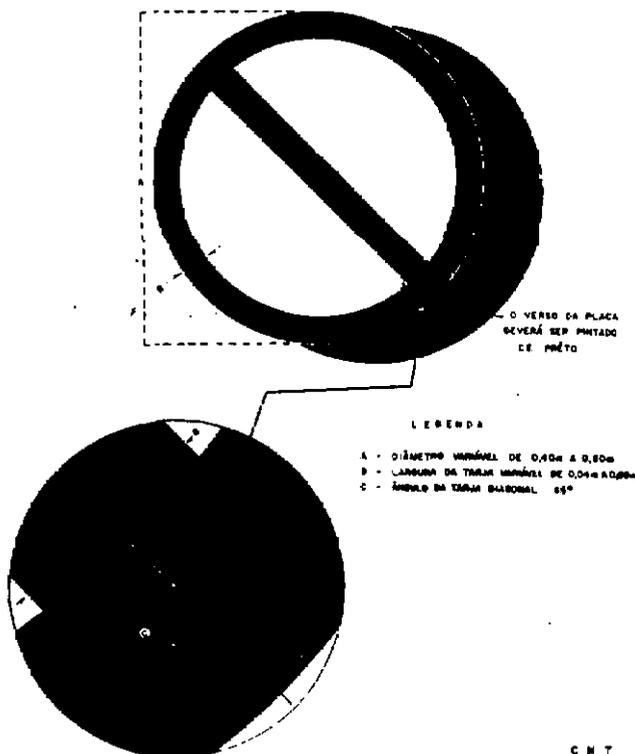
ANEXO II

SINALIZAÇÃO

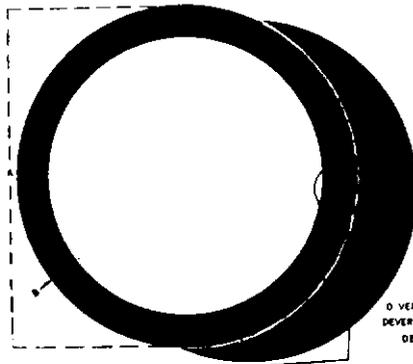
1. PLACAS

1.A. DE REGULAMENTAÇÃO

PLACAS DE REGULAMENTAÇÃO
(PROIBIÇÃO)



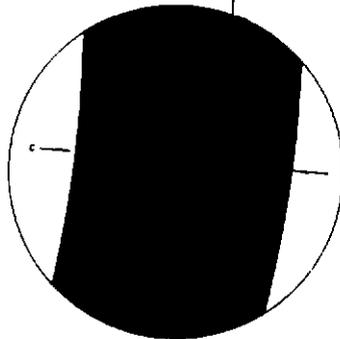
PLACAS DE REGULAMENTAÇÃO



O VERSO DA PLACA
DEVERÁ SER PINTADO
DE PRETO

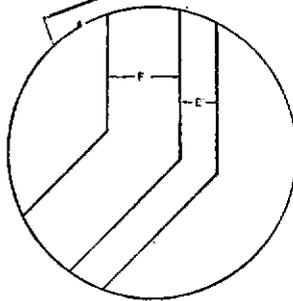
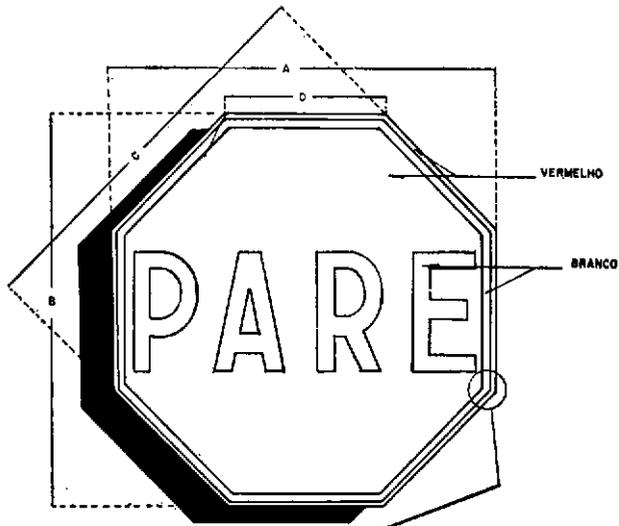
LEGENDA

- A - DIÂMETRO VARIÁVEL DE 0,40m A 0,80m
- B - LARGURA DA TARJA VARIÁVEL DE 0,04m A 0,08m



C N T
REGULAMENTO

PARADA OBRIGATÓRIA

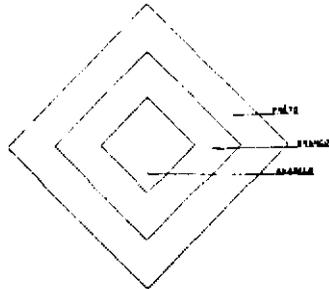


CNT
REGULAMENTO

LEGENDA

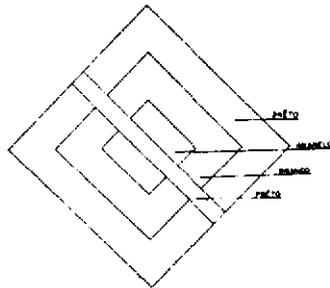
A - COMPRIMENTO	0,80
B - ALTURA	0,80
C - LARGURA "X"	0,80
D - LARGURA "Y"	0,32
E - LARGURA DA TARJA VERMELHA	0,01
F - LARGURA DA TARJA BRANCA	0,02

INICIO DE VIA PREFERENCIAL



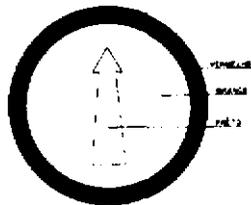
C N T
REGULAMENTO

TÉRMINO DE VIA PREFERENCIAL



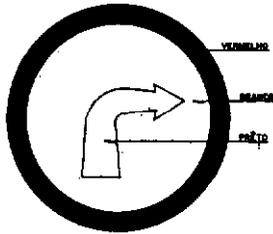
C N T
REGULAMENTO

SENTIDO OBLIGATORIO



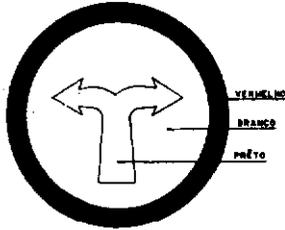
C N T
REGULAMENTO

SENTIDO OBRIGATÓRIO



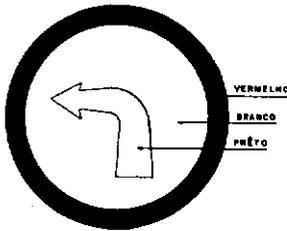
C N T
REGULAMENTO

SENTIDO OBRIGATÓRIO



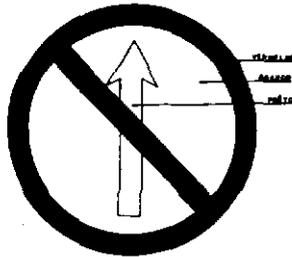
C N T
REGULAMENTO

SENTIDO OBRIGATÓRIO



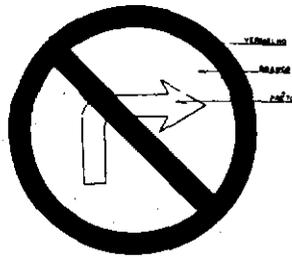
C N T
REGULAMENTO

PROIBIDO TRANSITAR NO SENTIDO INDICADO



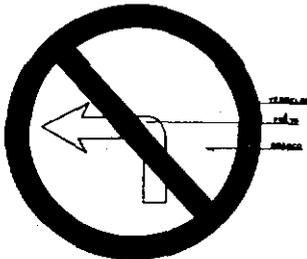
C N T
REGULAMENTO

PROIBIDO DOBRAR À DIREITA



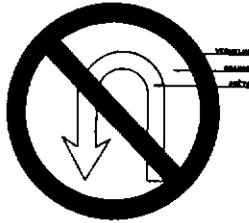
C N T
REGULAMENTO

PROIBIDO DOBRAR À ESQUERDA



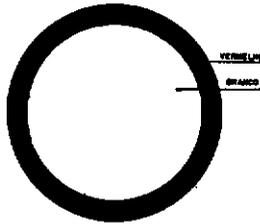
C N T
REGULAMENTO

PROIBIDO RETORNAR



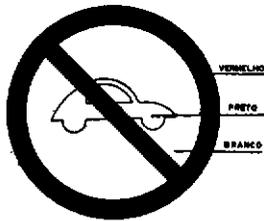
C N T
REGULAMENTO

TRÁNSITO PROIBIDO



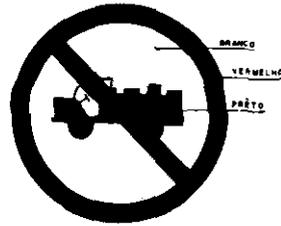
C N T
REGULAMENTO

TRÁNSITO PROIBIDO A AUTOMÓVEIS



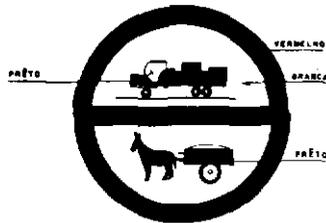
C N T
REGULAMENTO

TRÂNSITO PROIBIDO A CAMINHÕES



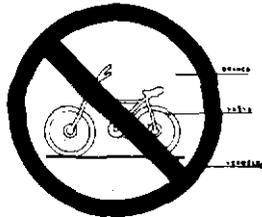
C N T
REGULAMENTO

TRÂNSITO PROIBIDO A CAMINHÕES E CARROÇAS



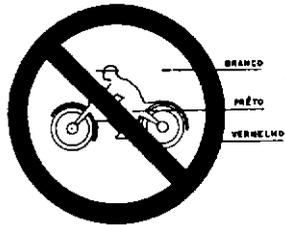
C N T
REGULAMENTO

TRÂNSITO PROIBIDO A BICICLETAS



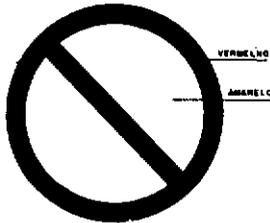
C N T
REGULAMENTO

TRÂNSITO PROIBIDO A MOTOCICLETAS



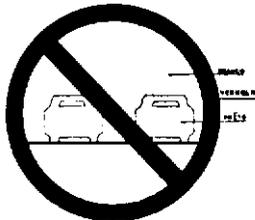
C N T
REGULAMENTO

PARADA PROIBIDA



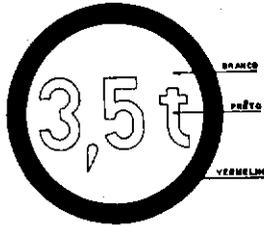
C N T
REGULAMENTO

PROIBIDO ULTRAPASSAR



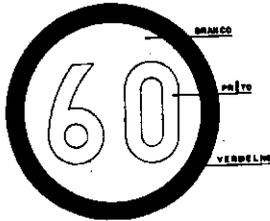
C N T
REGULAMENTO

TOMELASEM MÁXIMA PERMITIDA



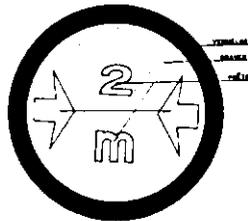
C N T
REGULAMENTO

VELOCIDADE MÁXIMA PERMITIDA



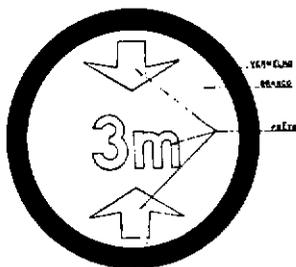
C N T
REGULAMENTO

PROIBIDO TRANSMITAR VEÍCULO COM LARGURA SUPERIOR A 2m



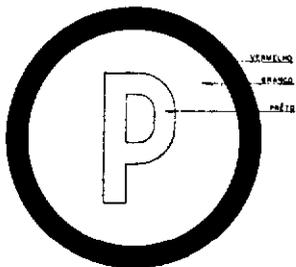
C N T
REGULAMENTO

PROIBIDO TRANSITAR VEÍCULO COM ALTURA SUPERIOR A 3m



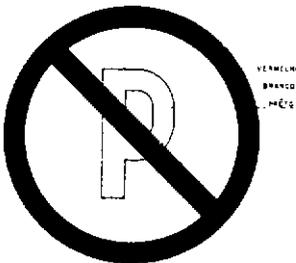
C N T
REGULAMENTO

ESTACIONAMENTO PERMITIDO



C N T
REGULAMENTO

ESTACIONAMENTO PROIBIDO



C N T
REGULAMENTO



VERMELHO
BRANCO

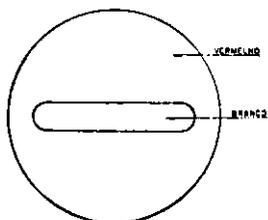
C N T
REGULAMENTO



VERMELHO
BRANCO

C N T
REGULAMENTO

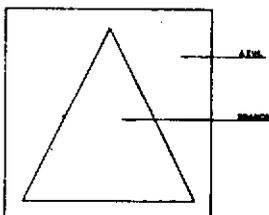
CONTRAMÃO



VERMELHO
BRANCO

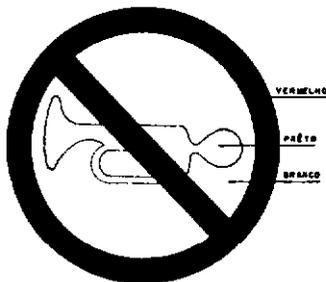
C N T
REGULAMENTO

DEVAGAR - ATENÇÃO



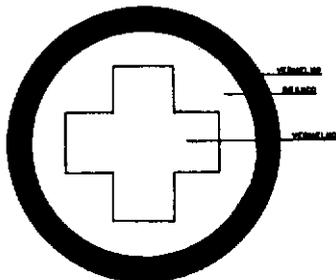
C N T
REGULAMENTO

PROIBIDO BUZINAR



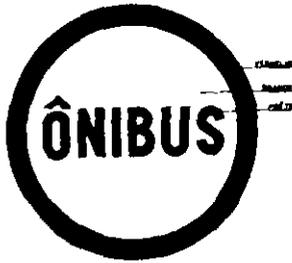
C N T
REGULAMENTO

HOSPITAL - SILÊNCIO



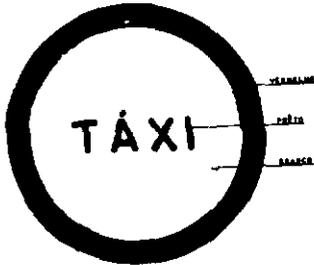
C N T
REGULAMENTO

PARADA DE ÔNIBUS



C N T
REGULAMENTO

PARADA DE TÁXI



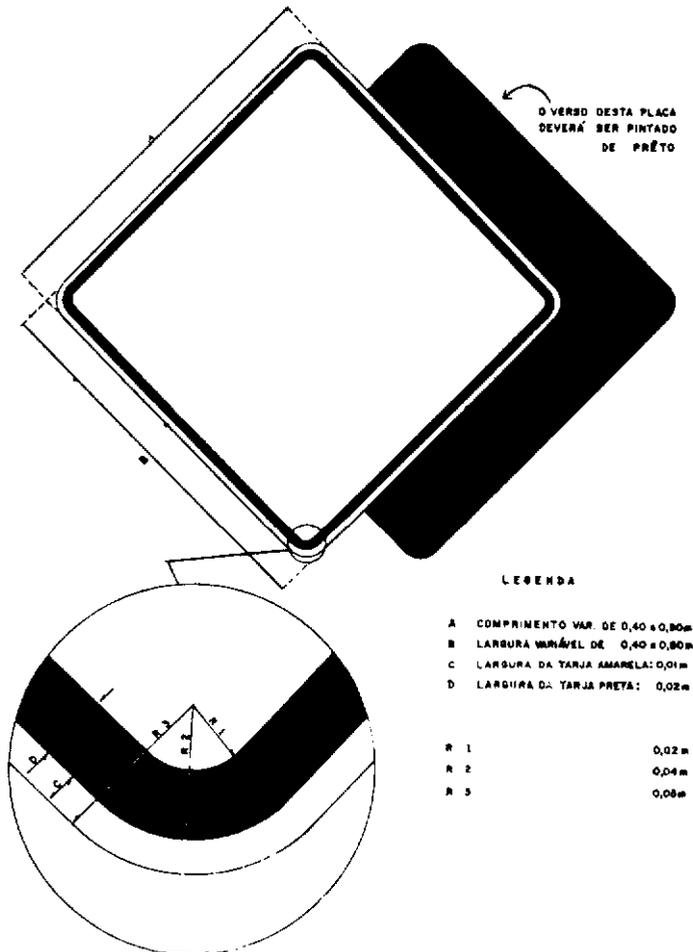
C N T
REGULAMENTO

PARADA DE CAMINHÕES

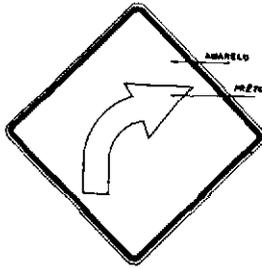


C N T
REGULAMENTO

1-B. DE ADVERTÊNCIA
PLACAS DE ADVERTÊNCIA

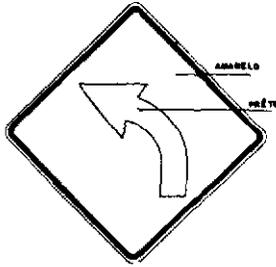


CURVA
À DIREITA



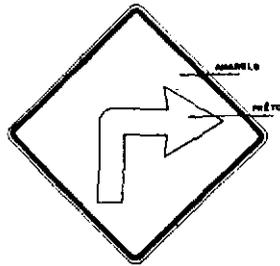
CNT
REGULAMENTO

CURVA
À ESQUERDA

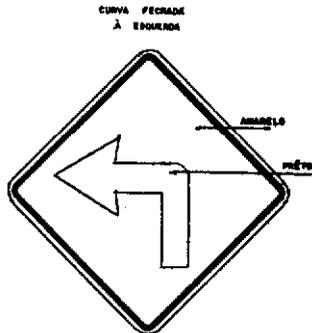


CNT
REGULAMENTO

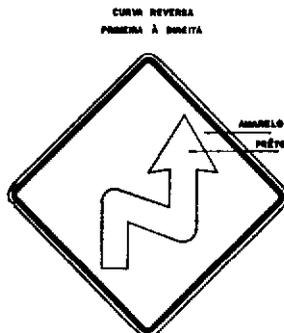
CURVA FECHADA
À DIREITA



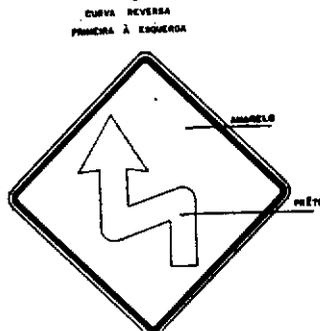
CNT
REGULAMENTO



CNT
REGULAMENTO

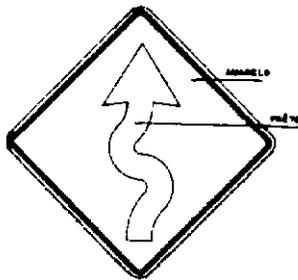


CNT
REGULAMENTO



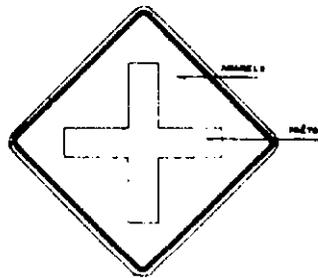
CNT
REGULAMENTO

VIA TORTUOSA



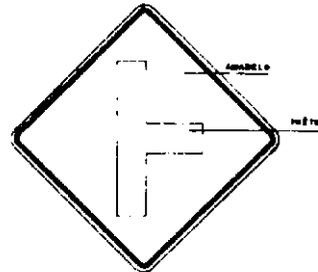
C N T
REGULAMENTO

CRUZAMENTO

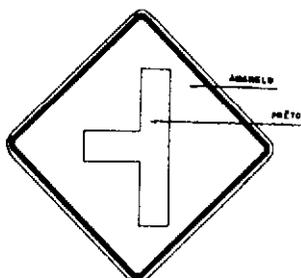


C N T
REGULAMENTO

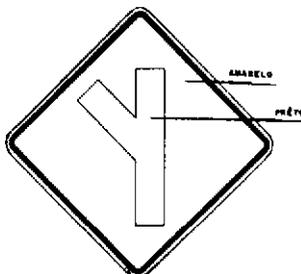
ENTRONCAMENTO DESPRENDI-
VELA A DIREITA



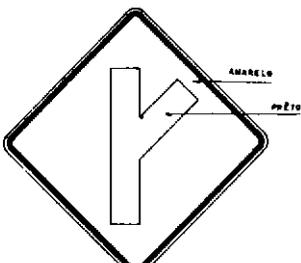
C N T
REGULAMENTO

ENTRONCAMENTO PERPENDÍCULAR
À ESQUERDAC N T
REGULAMENTO

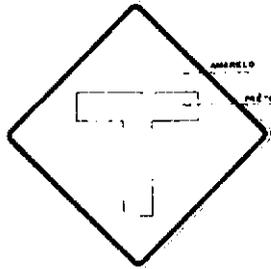
ENTRONCAMENTO OBLÍQUO À ESQUERDA

C N T
REGULAMENTO

ENTRONCAMENTO OBLÍQUO À DIREITA

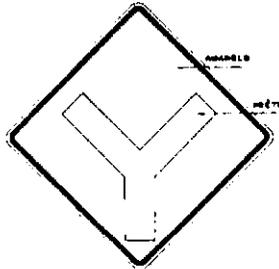
C N T
REGULAMENTO

TERMO DA VIA



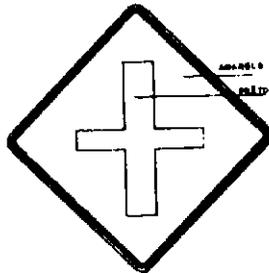
C N T
REGULAMENTO

BRANQUELO



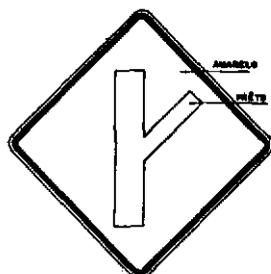
C N T
REGULAMENTO

ENCUENTRO COM VIA SECUNDA

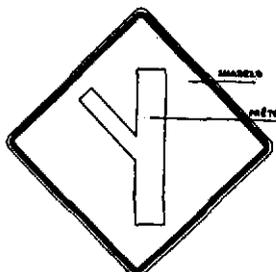


C N T
REGULAMENTO

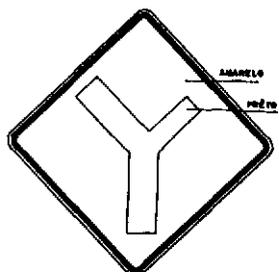
ENTRANCAMENTO OBLÍQUO, VIA SECUNDÁRIA À DIREITA

C N T
REGULAMENTO

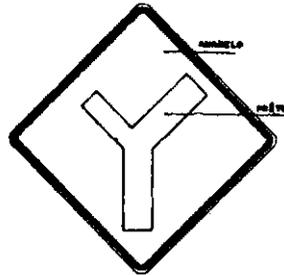
ENTRANCAMENTO OBLÍQUO, VIA SECUNDÁRIA À ESQUERDA

C N T
REGULAMENTO

DIFUSÃO, VIA SECUNDÁRIA À ANTERA

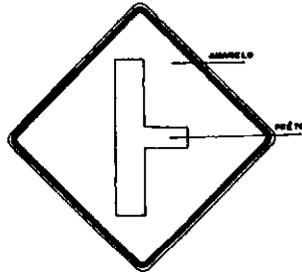
C N T
REGULAMENTO

ENTRANCHA VIA SECUNDÁRIA À ESQUERDA



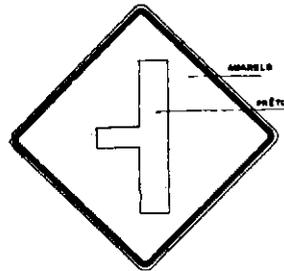
C N T
REGULAMENTO

ENTRANCHA PERPENDICULAR EM VIA SECUNDÁRIA
À DIREITA



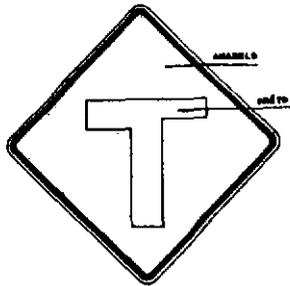
C N T
REGULAMENTO

ENTRANCHA PERPENDICULAR COM VIA SECUNDÁRIA
À ESQUERDA



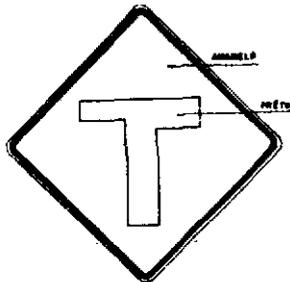
C N T
REGULAMENTO

TÉRMINO DA VIA, COM VIA SECUNDÁRIA À DIREITA



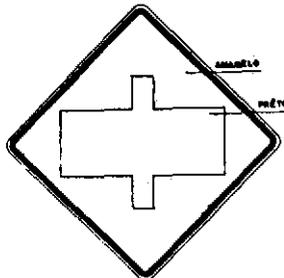
C N T
REGULAMENTO

TÉRMINO DA VIA, COM VIA SECUNDÁRIA À ESQUERDA



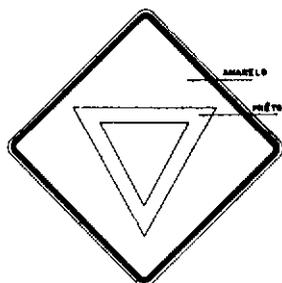
C N T
REGULAMENTO

EXISTÊNCIA DE SINAL DE PARADA ADELANTE



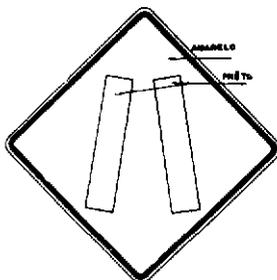
C N T
REGULAMENTO

EXISTÊNCIA DE VIA PREFERENCIAL AVANTE



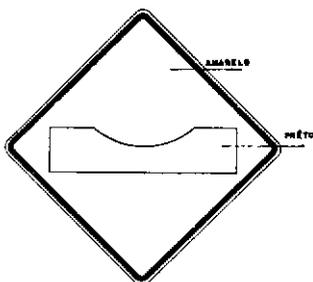
C N T
REGULAMENTO

ESTREITAMENTO DE VIA



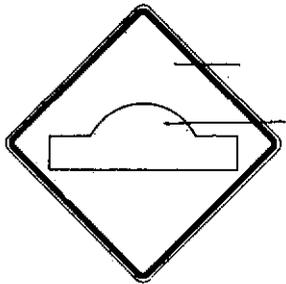
C N T
REGULAMENTO

DÉPRESSÃO



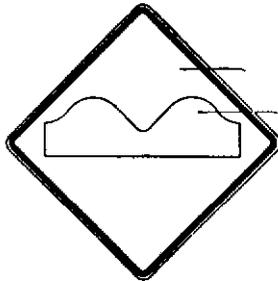
C N T
REGULAMENTO

LOMBADA



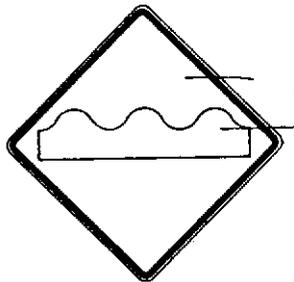
C N T
REGULAMENTO

ONDULAÇÃO

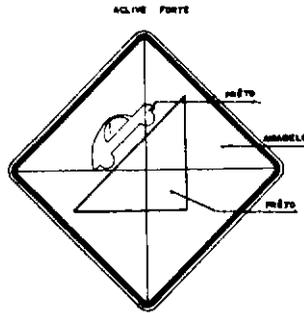


C N T
REGULAMENTO

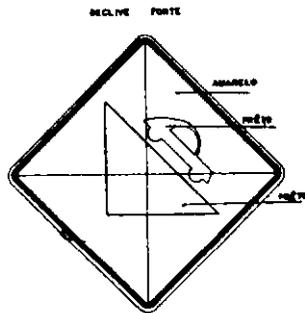
PERFL. ONDULADO



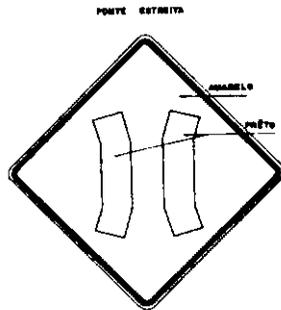
C N T
REGULAMENTO



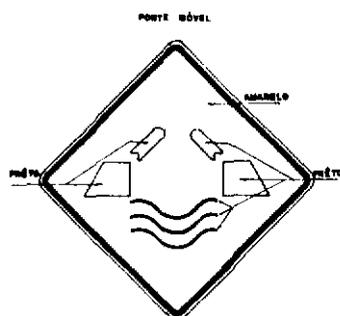
C N T
REGULAMENTO



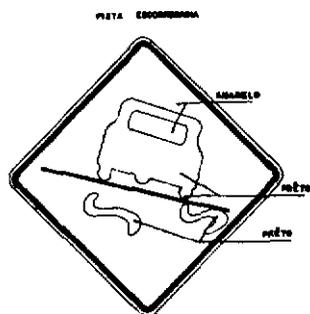
C N T
REGULAMENTO



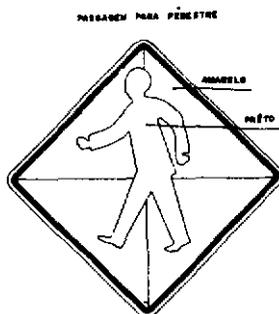
C N T
REGULAMENTO



C N T
REGULAMENTO

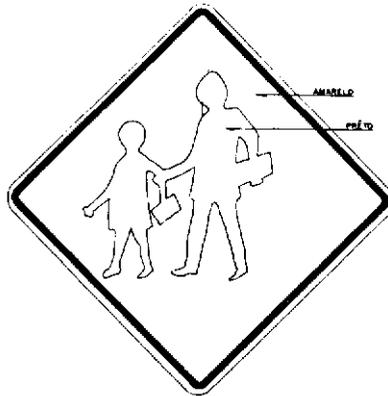


C N T
REGULAMENTO



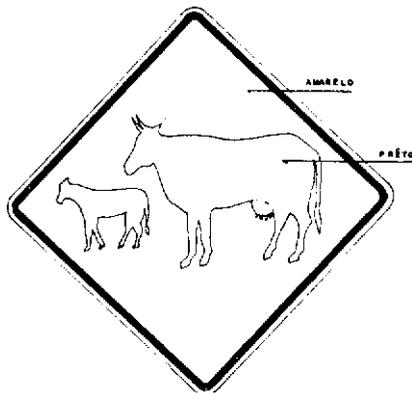
C N T
REGULAMENTO

ATENÇÃO! ESCOLA



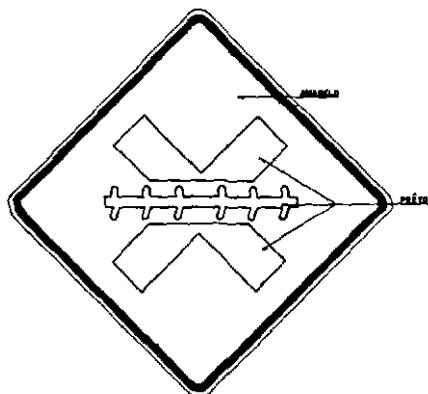
C N T
REGULAMENTO

ANIMAIS



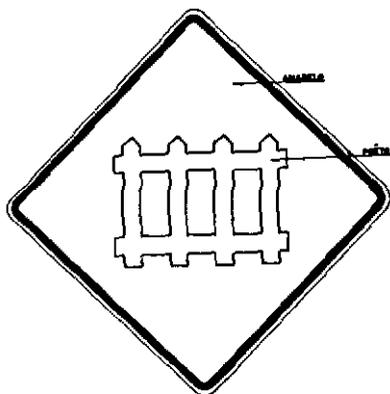
C N T
REGULAMENTO

PASSAGEM DE NÍVEL SEM CANCELA



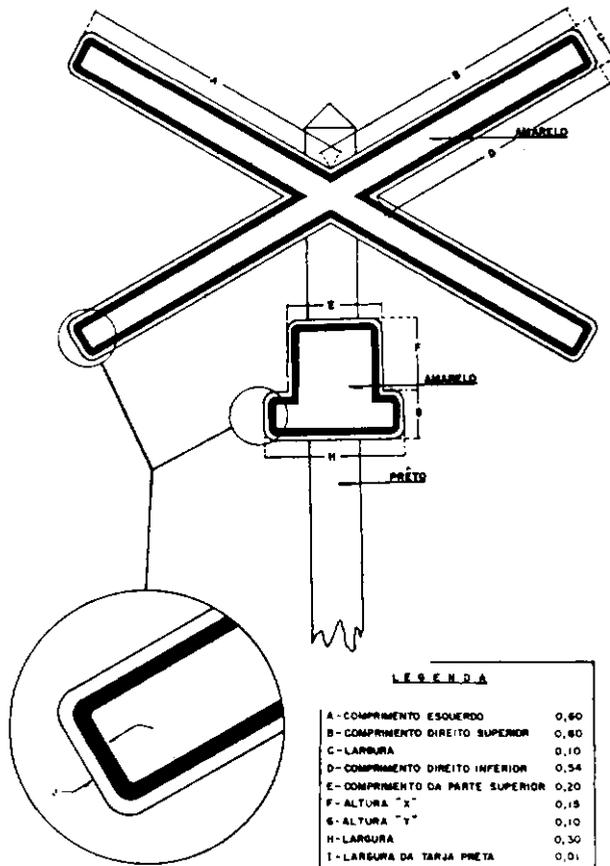
C N T
REGULAMENTO

PASSAGEM DE NÍVEL COM CANCELA



C N T
REGULAMENTO

POSIÇÃO DE PASSAGEM DE NÍVEL
 — CRUZ DE SANTO ANDRÉ —



LEGENDA

A - COMPRIMENTO ESQUERDO	0,60
B - COMPRIMENTO DIREITO SUPERIOR	0,80
C - LARGURA	0,10
D - COMPRIMENTO DIREITO INFERIOR	0,54
E - COMPRIMENTO DA PARTE SUPERIOR	0,20
F - ALTURA "x"	0,15
G - ALTURA "y"	0,10
H - LARGURA	0,30
I - LARGURA DA TARJA PRETA	0,01
J - LARGURA DA TARJA AMARELA	0,01

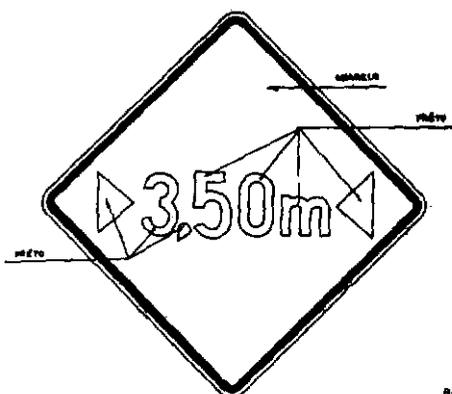
C N T
 REGULAMENTO

ALTURA LIMITADA



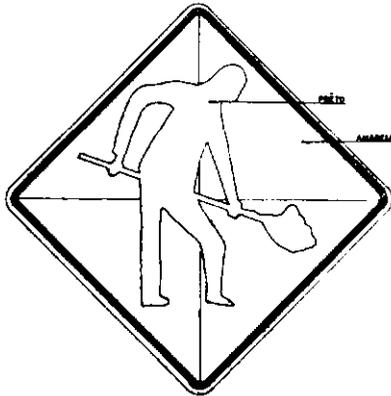
C N T
REGULAMENTO

LARGURA LIMITADA



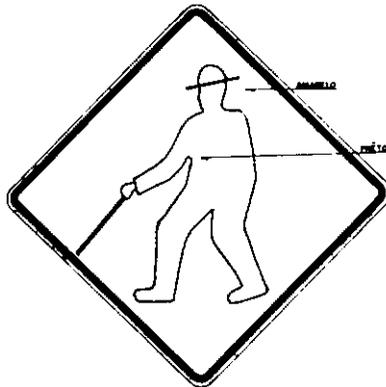
C N T
REGULAMENTO

HOMEIS TRABALHANDO



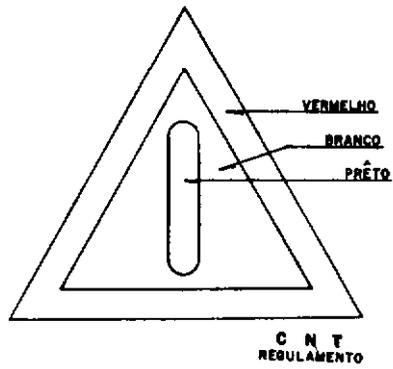
C N T
REGULAMENTO

PASSAGEM DE CEROS

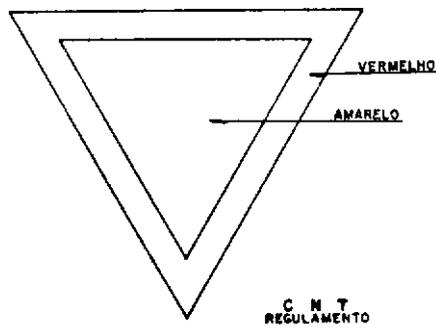


C N T
REGULAMENTO

SINAL DE PERIGO

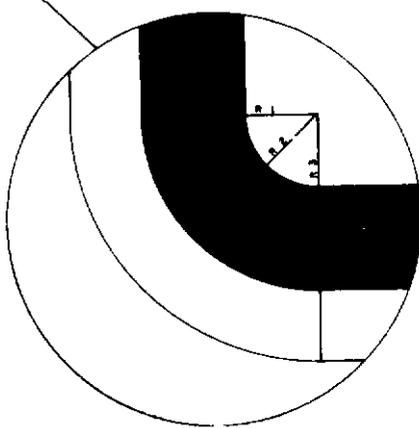
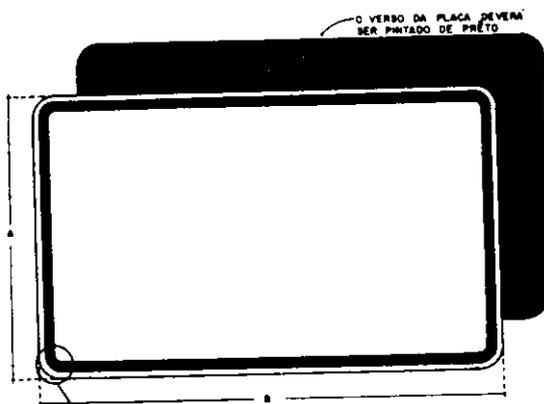


VIA PREFERENCIAL



1-C. DE INDICAÇÃO

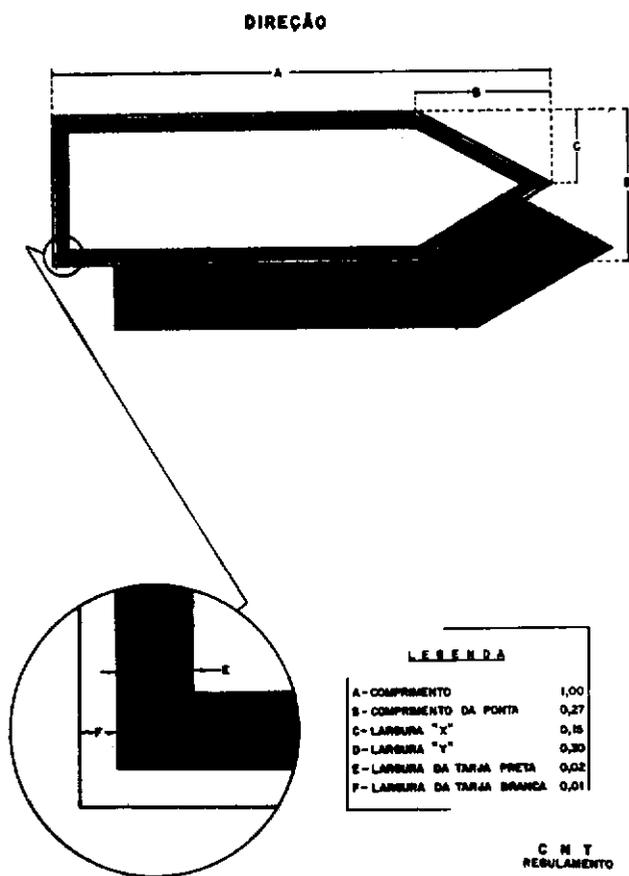
PLACAS DE INDICAÇÃO



LEGENDA

A - VARIÁVEL DE 0,40 - 0,80 - 1,00	
B - VARIÁVEL DE 1,00 - 1,50 - 2,00	
RAIO 1	0,02
RAIO 2	0,08
RAIO 3	0,07

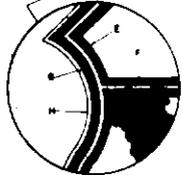
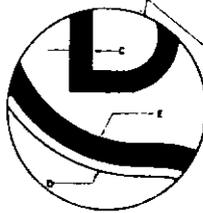
CNT
REGULAMENTO



IDENTIFICAÇÃO

LEGENDA

A - COMPRIMENTO	0,40
B - LARGURA	0,46
C - LARGURA DA LETRA	0,02
D - LARGURA DA TARRA PRETA	0,02
E - LARG. DA TARRA BRANCA	0,01

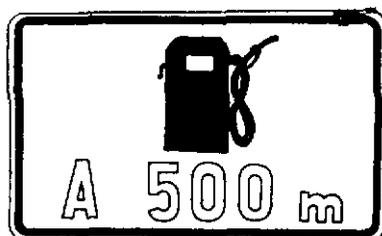


LEGENDA

A - COMPRIMENTO	0,46
B - BORDA	0,16
C - LARGURA SUPERIOR	0,44
D - LARGURA INFERIOR	0,41
E - TARRA INTERNA PRETA	0,02
F - TARRA INTERNA BRANCA	0,01
G - TARRA EXTERNA PRETA	0,02
H - TARRA EXTERNA BRANCA	0,01

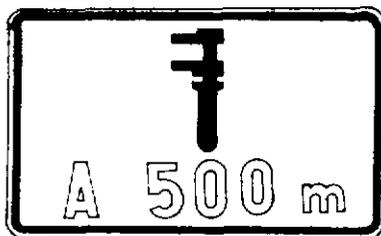
C N T
RESULAMENTO

ABASTECIMENTO



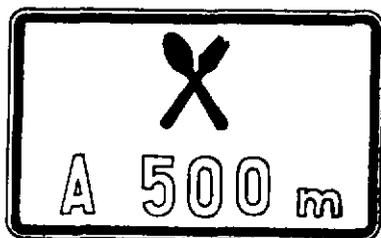
CNT
REGULAMENTO

OFICINA



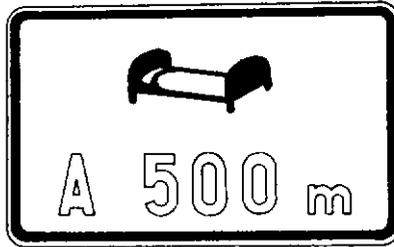
CNT
REGULAMENTO

RESTAURANTE



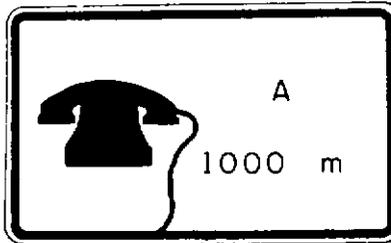
CNT
REGULAMENTO

HOTEL



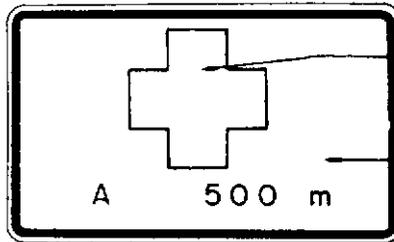
C N T
REGULAMENTO

TELEFONE



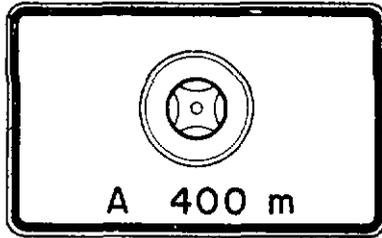
C N T
REGULAMENTO

HOSPITAL



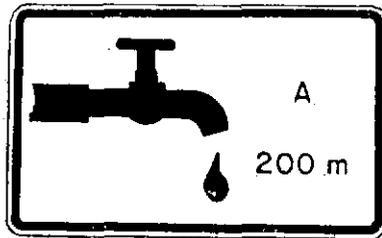
C N T
REGULAMENTO

BORRACHEIRO



CNT
REGULAMENTO

ÁGUA POTÁVEL



CNT
REGULAMENTO

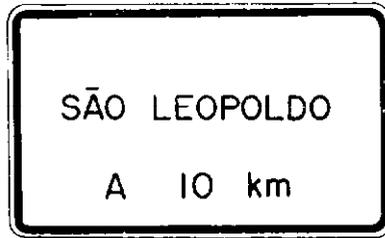
PATRULHA RODOVIÁRIA (EXEMPLO)



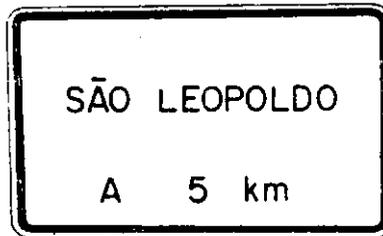
CNT
REGULAMENTO

IDENTIFICAÇÃO DE LOCALIDADES

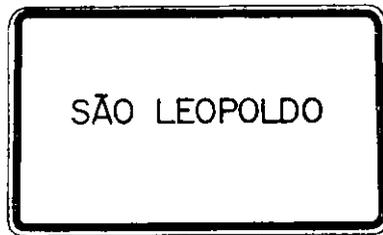
(EXEMPLO)



C N T
REGULAMENTO



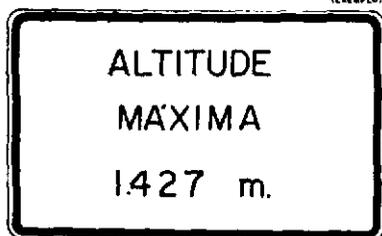
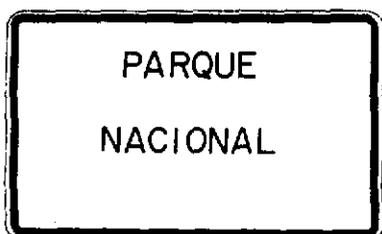
C N T
REGULAMENTO



C N T
REGULAMENTO

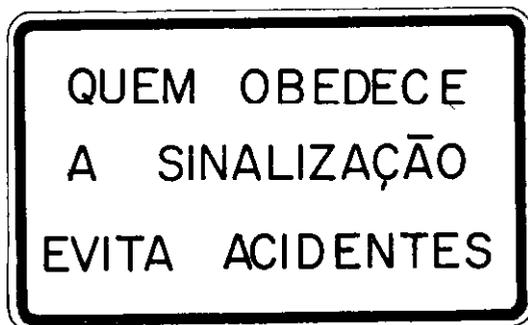
IDENTIFICAÇÃO DE LOCALIDADES

(EXEMPLO)

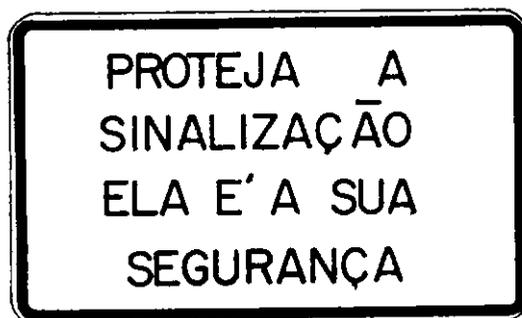
C N T
REGULAMENTOC N T
REGULAMENTOC N T
REGULAMENTO

EDUCATIVOS

(EXEMPLO)



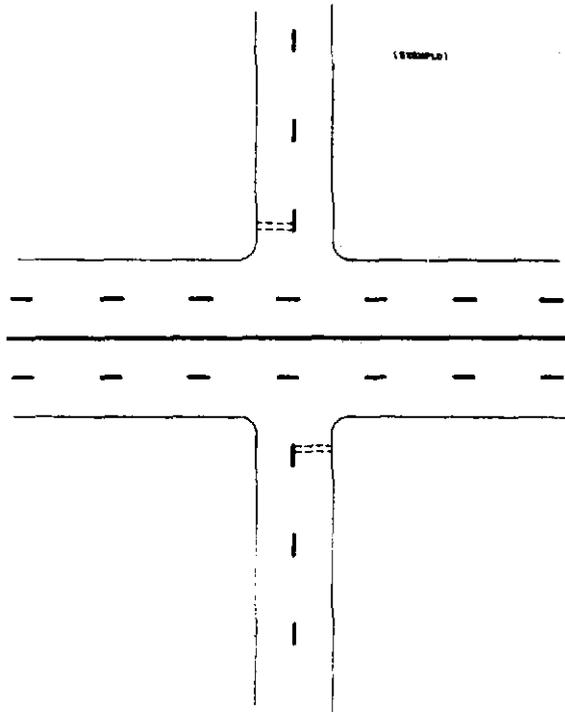
C N T
REGULAMENTO



C N T
REGULAMENTO

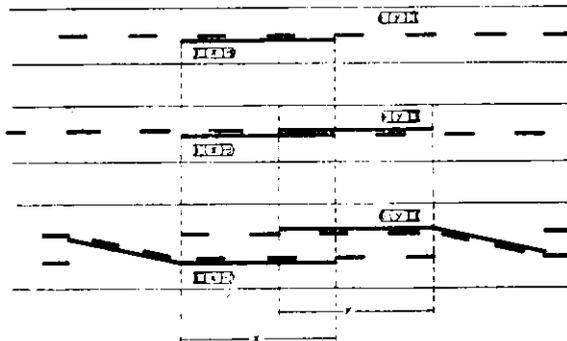
2. MARCAS

DEMARCADORAS DE FAIXA DE TRÂNSITO



PROIBIÇÃO DE ULTRAPASSAGEM

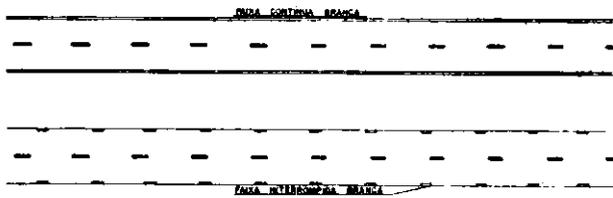
(EXEMPLO)



X - ZONA DE VISIBILIDADE LIMITADA PARA O VEÍCULO "S" (IMÓVEL)
 Y - ZONA DE VISIBILIDADE LIMITADA PARA O VEÍCULO "V" (MÓVEL)

BORDOS DE PAVIMENTO

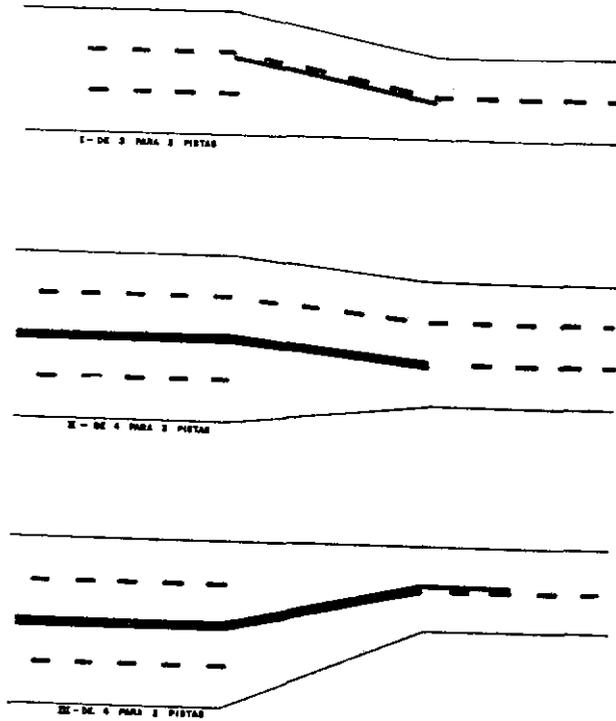
(EXEMPLO)



C N T
 REGULAMENTO

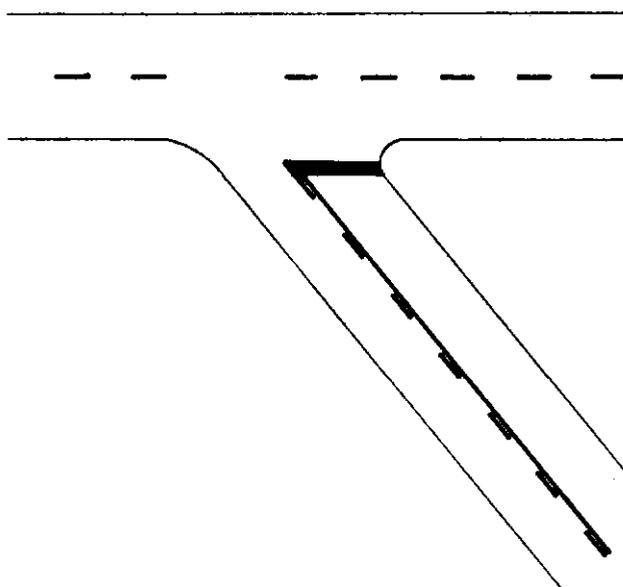
CANALIZAÇÃO DE FLUXO DE TRÂNSITO

(EXEMPLO)



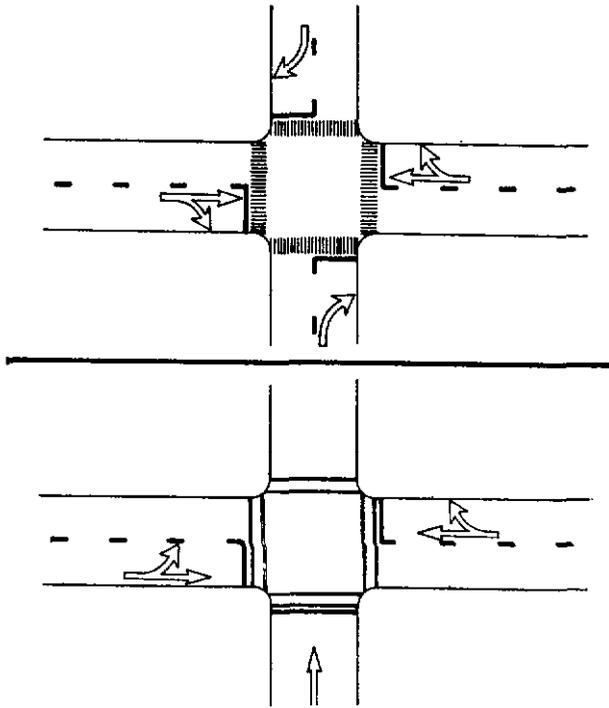
INDICADORA DE PARADA

(EXEMPLO)



C N T
REGULAMENTO

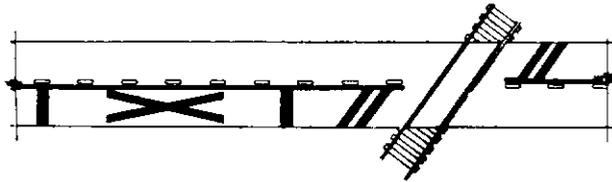
TRAVESSIA PARA PEDESTRES
(EXEMPLO)



C N T
REGULAMENTO

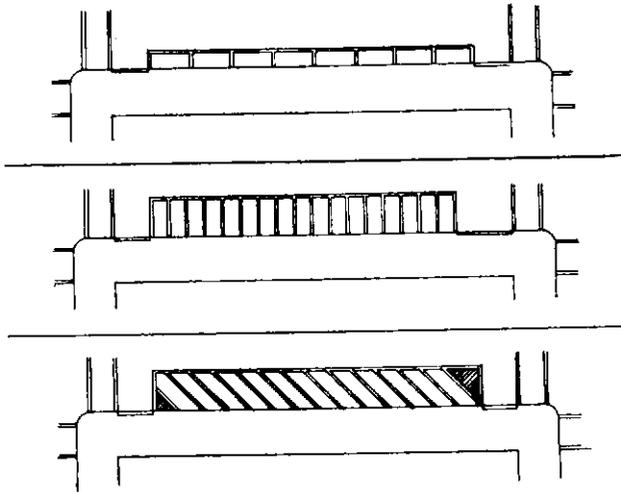
INDICADORA DE PASSAGEM DE NÍVEL

(EXEMPLO)

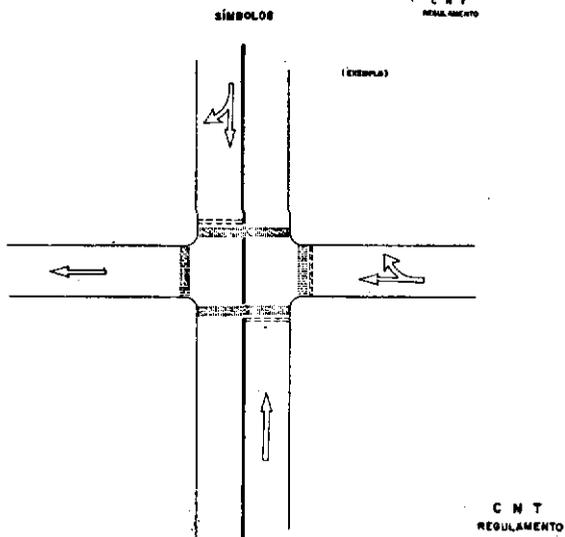
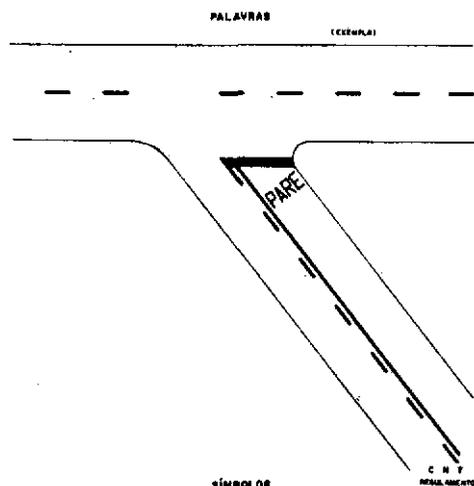


INDICADORAS DE ESTACIONAMENTO

(EXEMPLO)

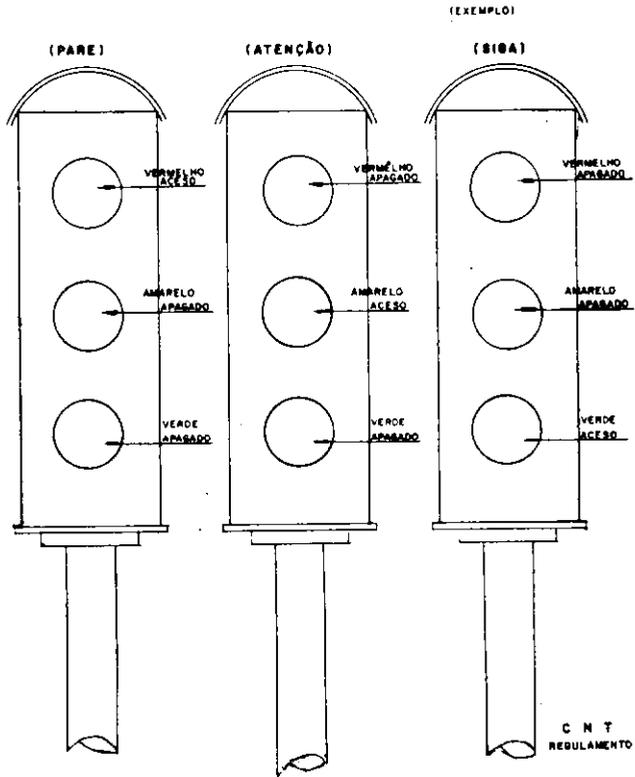


68.11.1



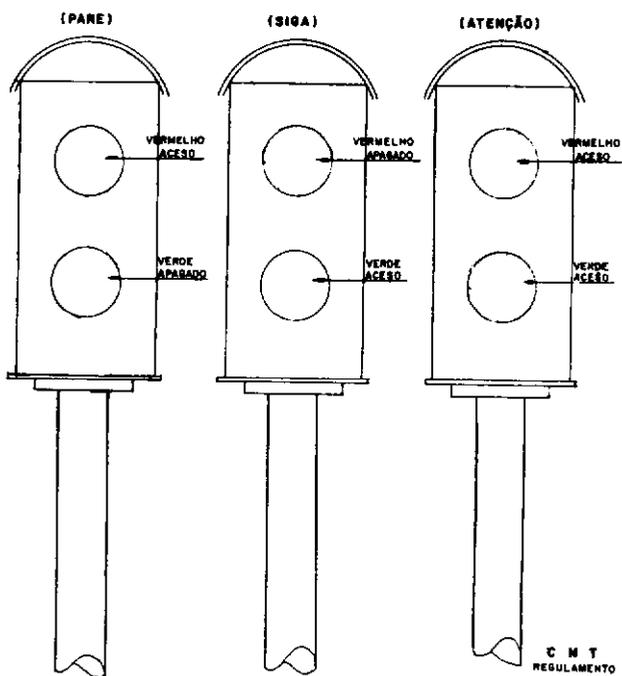
3. SEMÁFOROS

CONTRÔLE DE FLUXO DE VEÍCULOS
(TRÍPLO)

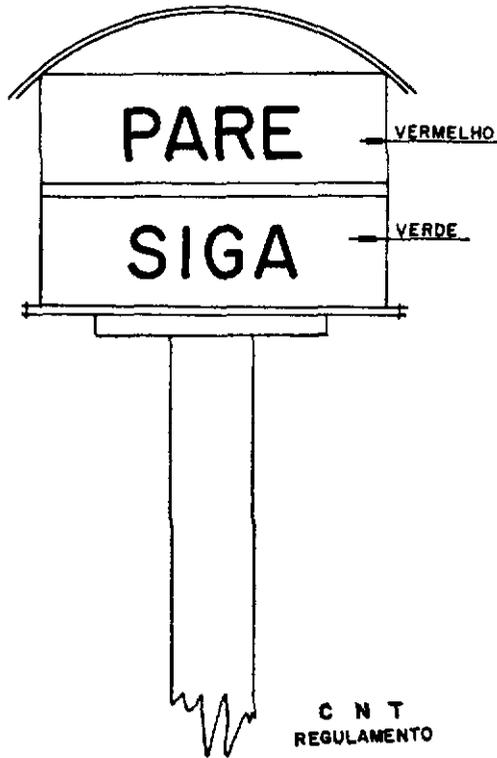


CONTRÔLE DE FLUXO DE VEÍCULOS
(DUPLO)

EXEMPLO

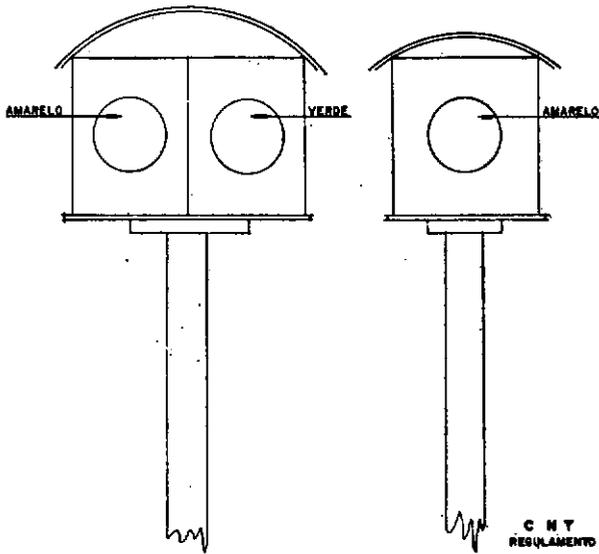


CONTRÔLE DE FLUXO DE PEDESTRE
(EXEMPLO)



SINAL LUMINOSO DE ADVERTÊNCIA
(LUZ INTERMITENTE)

(EXEMPLO)



C M T
REGULAMENTO

4. GESTOS

4.A. GESTOS DE AGENTES DA AUTORIDADE DE TRÁNSITO

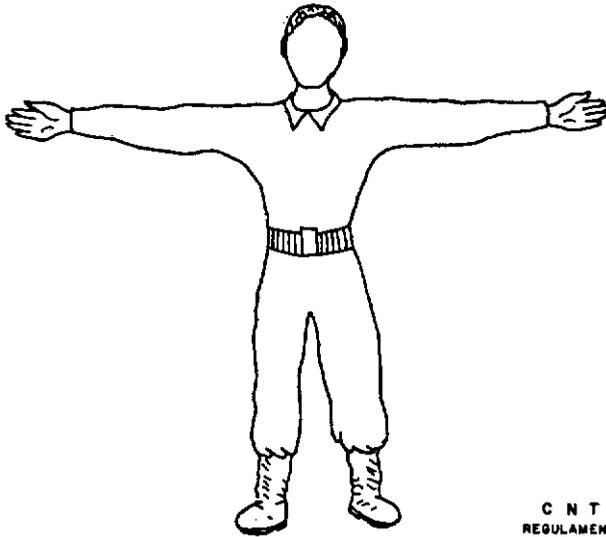
ORDEM DE PARADA OBRIGATÓRIA PARA TODOS OS VEÍCULOS.
- QUANDO EXECUTADA EM INTERSEÇÕES, OS VEÍCULOS QUE
JÁ SE ENCONTREM NELA NÃO SÃO OBRIGADOS A PARAR.



C N T
REGULAMENTO

AS ORDENS EMANADAS POR GESTOS DE AGENTES DE TRÁNSITO
PREVALECEM SÔBRE AS REGRAS DE CIRCULAÇÃO E AS NORMAS
DEFINIDAS POR OUTROS SINAIS DE TRÁNSITO.

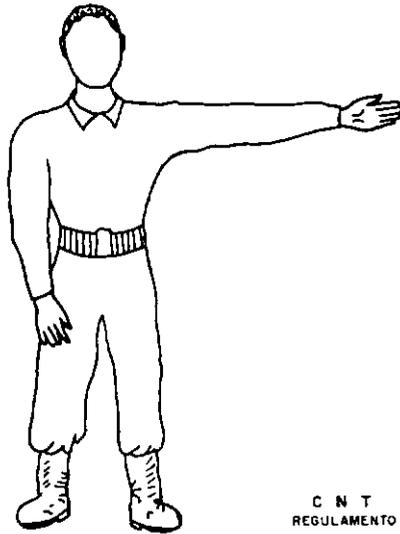
ORDEN DE PARADA PARA TODOS OS VEÍCULOS QUE VENHAM DE DIREÇÕES QUE CORTEM ORTOGONALMENTE A DIREÇÃO INDICADA PELOS BRAÇOS ESTENDIDOS, QUALQUER QUE SEJA O SENTIDO DE SEU DESLOCAMENTO.



C N T
REGULAMENTO

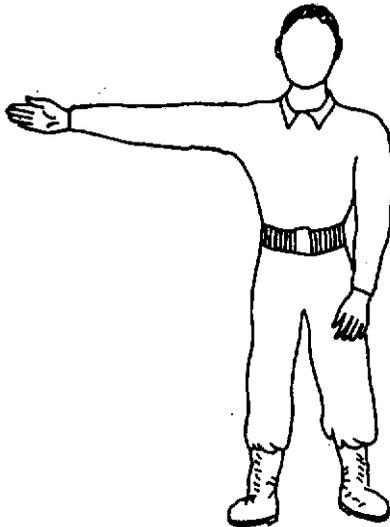
AS ORDENS EMANADAS POR GESTOS DE AGENTES DE TRÂNSITO PREVALECEM SOBRE AS REGRAS DE CIRCULAÇÃO E AS NORMAS DEFINIDAS POR OUTROS SINAIS DE TRÂNSITO.

ORDEM DE PARADA PARA TODOS OS VEÍCULOS QUE VENHAM DE DIREÇÕES QUE CORTEM ORTOGONALMENTE A DIREÇÃO INDICADA PELO BRAÇO ESTENDIDO, QUALQUER QUE SEJA O SENTIDO DE SEU DESLOCAMENTO.



AS ORDENS EMANADAS POR GESTOS DE AGENTES DE TRÂNSITO PREVALECEM SOBRE AS REGRAS DE CIRCULAÇÃO E AS NORMAS DEFINIDAS POR OUTROS SINAIS DE TRÂNSITO.

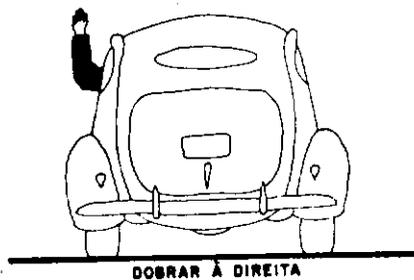
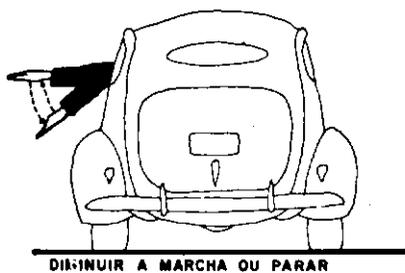
ORDEN DE PARADA PARA TODOS OS VEÍCULOS QUE VENHAM DE DIREÇÕES QUE CORTEM ORTOGONALMENTE A DIREÇÃO INDICADA PELO BRAÇO ESTENDIDO, QUALQUER QUE SEJA O SENTIDO DE SEU DESLOCAMENTO.



C N T
REGULAMENTO

AS ORDENS EMANADAS POR GESTOS DE AGENTES DE TRÂNSITO PREVALECEM SOBRE AS REGRAS DE CIRCULAÇÃO E AS NORMAS DEFINIDAS POR OUTROS SINAIS DE TRÂNSITO.

4-B. GESTOS DE CONDUTORES

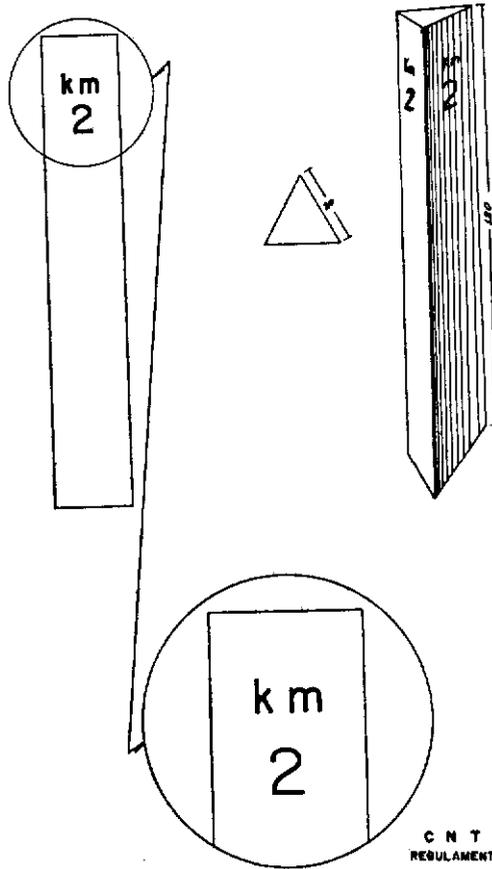


5. SINAIS SONOROS

SINAIS DE APITO	SIGNIFICAÇÃO	EMPREGO
Um silvo breve.	Atenção. Siga.	No ato do guarda sinalheiro mudar a direção do trânsito.
Dois silvos breves.	Pare.	Para fiscalização de documentos ou outro fim.
Três silvos breves.	Acenda a lanterna.	Sinal de advertência. O condutor deve obedecer à intimação.
Um silvo longo.	Diminua a marcha.	Quando fôr necessário fazer diminuir a marcha dos veículos.
Um silvo longo e um breve.	Trânsito impedido em tôdas as direções.	A aproximação do corpo de bombeiros, ambulâncias, veículos de policia ou de tropas ou de representação oficial.
Três silvos longos.	Motoristas a postos.	Nos estacionamento à porta de teatros, campos desportivos, etc.

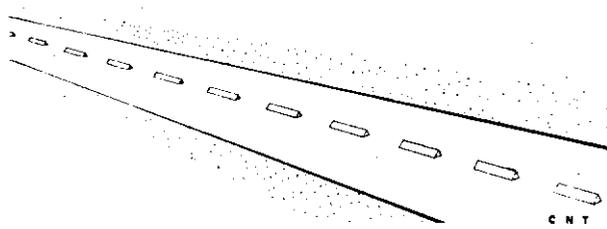
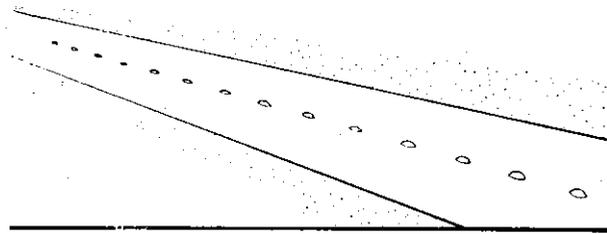
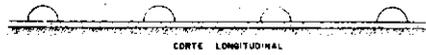
6. MARCOS
MARCOS QUILOMÉTRICOS

(EXEMPLO)



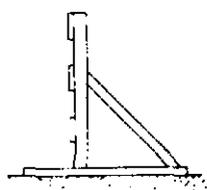
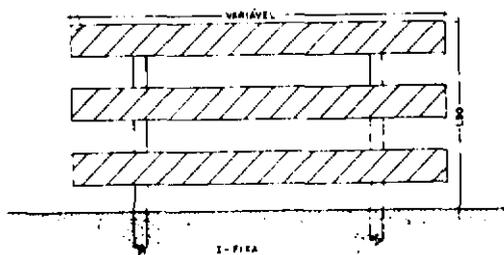
MARCOS DE OBSTRUÇÃO

EXEMPLO:

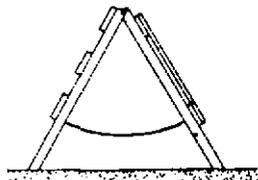
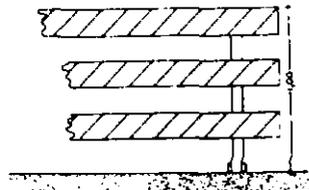


7. BARREIRAS

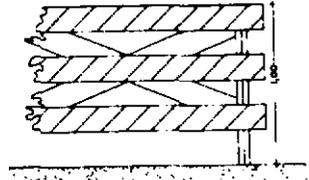
EXEMPLO



II - MÓVEL FECHADA



III - MÓVEL DESLIZANTE



ANEXO III

PLACAS IDENTIFICADORAS DE VEÍCULOS

1 — Veículos particulares, de aluguel, de experiência, de aprendizagem e de fabricante.

As placas dos veículos acima referidos conterão os caracteres indicadores do registro do veículo, o nome do Município de registro do veículo, a indicação do Estado e obedecerão, ainda, as seguintes prescrições:

Anexo III: substituído pelo Decreto n.º 66.139, de 12-2-70.

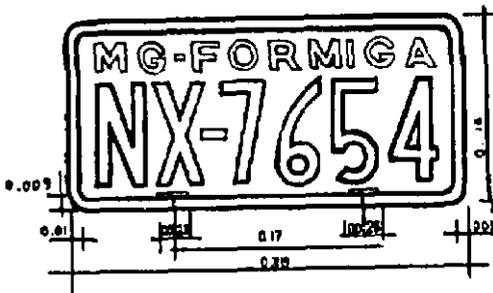
NOTA 54.

a — CORES

Veículo	Cor	
	Fundo	Disticos
Particular	Amarela	Preta
Aluguel	Vermelha	Branca
Oficial	Branca	Preta
Experiência	Verde	Branca
Aprendizagem	Branca	Vermelha
Fabricante	Azul	Branca

b — FORMA E DIMENSÕES

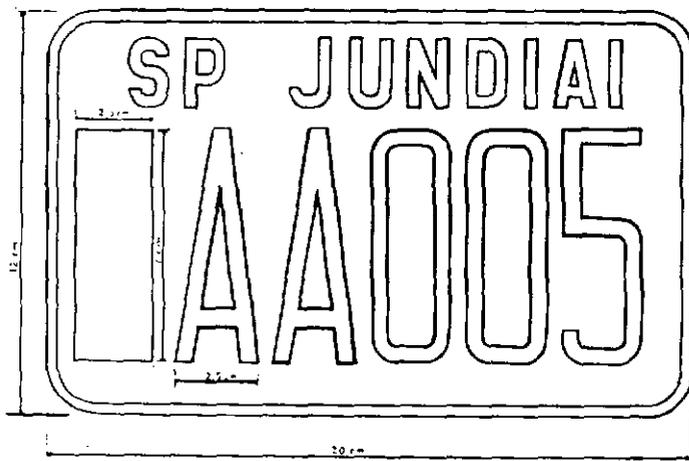
Placa dianteira



- 2) Os bicicletas e triciclos motorizados terão apenas placa traseira, com cores iguais às previstas no item I do presente Anexo, obedecendo entretanto às seguintes dimensões e formas:

Item 2 do Anexo III: substituído pelo Decreto n.º 69.099, de 19-8-71.

NOTA 55.

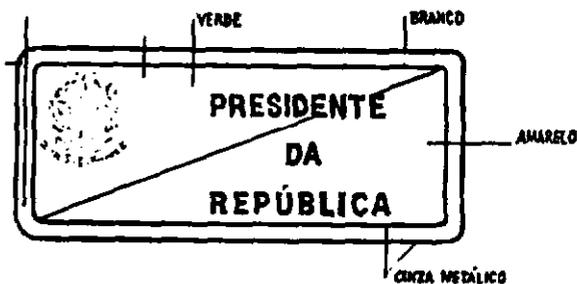


3) VEÍCULOS DE REPRESENTAÇÃO OFICIAL

Os veículos de representação pessoal do Presidente e do Vice-Presidente da República, Presidentes do Senado Federal, da Câmara dos Deputados e do Supremo Tribunal Federal, Ministros de Estado, dos Chefes dos Gabinetes Militar e Civil da Presidência da República, do Serviço Nacional de Informações e do Estado-Maior das Forças Armadas portarão placas especiais, com as mesmas dimensões constantes do item I do presente Anexo, e, ainda, com as seguintes prescrições:

- a — Brasão das "Armas da República", no canto superior esquerdo da placa;
- b — Cores verde e amarelo separadas pela diagonal da placa que parte do seu lado inferior esquerdo, sendo verde a cor da metade superior;
- c — Inscrições, em cor cinza metálico, caracterizando a apresentação oficial da autoridade.

Item 3 do Anexo III: substituído pelo Decreto n.º 66.199, de 12-2-70.



SIGLAS CORRESPONDENTES AS UNIDADES
DA FEDERAÇÃO

Acre	AC	Guanabara	GB
Amazonas	AM	São Paulo	SP
Pará	PA	Paraná	PR
Maranhão	MA	Santa Catarina	SC
Piauí	PI	Rio Grande do Sul . . .	RS
Ceará	CE	Minas Gerais	MG
Rio G. do Norte . .	RN	Goiás	GO
Paraíba	PB	Mato Grosso	MT
Pernambuco	PE	Distrito Federal	DF
Alagoas	AL	Território do Amapá . .	AP
Sergipe	SE	Território de Fernando de Noronha	FN
Bahia	BA	Território de Rondônia	RO
Espírito Santo	ES	Território de Roraima	RR
Rio de Janeiro	RJ		

Quadro de Siglas: integrante do Anexo III, que foi substituído pelo Decreto n.º 68.189, de ... 12-2-70.

ANEXO IV

CERTIFICADO DE REGISTRO DE VEÍCULO

— A impressão far-se-á em papel de segurança, cor verde claro, com fundo antifotográfico, que contenha em sua massa confete ou fibra colorida, e no centro o emblema da República.

— A tarja será impressa em talho doce em cor verde-escuro.

— Os dísticos terão cor negra.

Anexo IV, substituído pelo Decreto n.º 72.752, de 6-9-73.

NOTA 56.

NOTA 57.

NOTA 63.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO
DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO

ESTADO

VIA CERTIFICADO DE REGISTRO Nº

NOME

ENDEREÇO

LOCAL DATA

1234567
EXPEDIDOR

CONTRAN

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

CIC CERT. ANTERIOR

NOME ANTERIOR

REG. ANTERIOR (PLACA) ESPÉCIE

PLACA MOD COR

MARCA CATEG

CAP IDENTIFICAÇÃO

OBSERVAÇÕES

CONTRAN

ANEXO V

Anexo V: substituição do Decreto n.º 68.199, de 12-2-70. NOTA 58.

CONJUNTO DOS ARRANJOS DE LETRAS (ART. 122)

AA=AB=AC=AD=AE=AF=AG=AH=AI=AJ=AK=AL=AM=AN=AO=AP=AQ=AR=AS=AT=AV=AW=AX=AY=AZ
BA=BB=BC=BD=BE=BF=BG=BH=BI=BJ=BK=BL=BM=BN=BO=BP=BQ=BR=BS=BT=BV=BW=BX=BY=BZ
CA=CB=CC=CD=CE=CF=CG=CH=CI=CJ=CK=CL=CM=CN=CO=CP=CQ=CR=CS=CT=CV=CW=CX=CY=CZ
DA=DB=DC=DD=DE=DF=DG=DH=DI=DJ=DK=DL=DM=DN=DO=DP=DQ=DR=DS=DT=DV=DW=DX=DY=DZ
EA=EB=EC=ED=EE=EF=EG=EH=EI=EJ=EK=EL=EM=EN=EO=EP=EQ=ER=ES=ET=EV=EW=EX=EY=EZ
FA=FB=FC=FD=FE=FF=FG=FH=FI=FU=FK=FL=FM=FN=FO=FP=FR=FS=FT=FW=FX=FY=FZ
GA=GB=GC=GD=GE=GF=GG=GH=GI=GJ=GK=GL=GM=GN=GO=GP=GQ=GR=GS=GT=GV=GW=GX=GY=GZ
HA=HB=HC=HD=HE=HF=HG=HH=HI=HJ=HK=HL=HM=HN=HO=HP=HQ=HR=HS=HT=HV=HW=HX=HY=HZ
IA=IB=IC=ID=IE=IF=IG=IH=II=IJ=IK=IL=IN=IO=IP=IQ=IR=IS=IT=IV=IW=IX=IY=IZ
JA=JB=JC=JD=JE=JF=JG=JH=JI=JJ=JK=JL=JM=JN=JO=JP=JQ=JR=JS=JT=JV=JW=JX=JY=JZ
KA=KB=KC=KD=KE=KF=KG=KH=KI=KJ=KK=KL=KM=KN=KO=KP=KQ=KR=KS=KT=KV=KW=KX=KY=KZ
LA=LB=LC=LD=LE=LF=LG=LH=LI=LJ=LK=LL=LM=LN=LO=LP=LQ=LR=LS=LT=LV=LN=LX=LY=LZ
MA=MB=MC=MD=ME=MF=MG=MH=MI=MJ=MK=ML=MM=MN=MO=MP=MQ=MR=MS=MT=MV=MW=MX=MY=MZ
NA=NB=NC=ND=NE=NF=NG=NH=NI=NJ=NK=NL=NM=NN=NO=NP=NQ=NR=NS=NT=NV=NN=NX=NY=NZ
OA=OB=OC=OD=OE=OF=OG=OH=OI=OJ=OK=OL=OM=ON=OO=OP=OQ=OR=OS=OT=OV=OW=OX=OY=OZ
PA=PB=PC=PD=PE=PF=PG=PH=PI=PJ=PK=PL=PM=PN=PO=PP=PQ=PR=PS=PT=PV=PW=PX=PY=PZ
QA=QB=QC=QD=QE=QF=QG=QH=QI=QJ=QK=QL=QM=QN=QO=QP=QQ=QR=QS=QT=QV=QW=QX=QY=QZ
RA=RB=RC=RD=RE=RF=RG=RH=RI=RJ=RK=RL=RM=RN=RO=RP=RQ=RR=RS=RT=RV=RW=RX=RY=RZ
SA=SB=SC=SD=SE=SF=SG=SH=SI=SJ=SK=SL=SM=SN=SO=SP=SQ=SR=SS=ST=SV=SW=SX=SY=SZ
TA=TB=TC=TD=TE=TF=TG=TH=TI=TJ=TK=TL=TM=TN=TO=TP=TQ=TR=TS=TT=TV=TW=TX=TY=TZ
UA=UB=UC=UD=UE=UF=UG=UH=UI=UJ=UK=UL=UM=UN=UO=UP=UQ=UR=US=UT=UV=UW=UX=UY=UZ
VA=VB=VC=VD=VE=VF=VG=VH=VI=VJ=VK=VL=VM=VN=VO=VP=VQ=VR=VS=VT=VV=VW=VX=VY=VZ
WA=WB=WC=WD=WE=WF=WG=WH=WI=WJ=WK=WL=WM=WN=WO=WP=WQ=WR=WS=WT=VW=VX=VY=VZ
XA=XB=XC=XD=XE=XF=XG=XH=XI=XJ=XK=XL=XM=XN=XO=XP=XQ=XR=XS=XT=XV=XW=XX=XY=XZ
YA=YB=YC=YD=YE=YF=YG=YH=YI=YJ=YK=YL=YM=YN=YO=YP=YQ=YS=YT=YV=YW=YY=YZ
ZA=ZB=ZC=ZD=ZE=ZF=ZG=ZH=ZI=ZJ=ZK=ZL=ZM=ZN=ZO=ZP=ZQ=ZR=ZS=ZT=ZV=ZW=ZX=ZY=ZZ

ANEXO VI

Form for vehicle license (LICENÇA PARA TRÁNSITO DE VEÍCULO) with fields for state, city, license number, and validity date.

ANEXO VII

LICENÇA PARA APRENDER A CONDUZIR VEÍCULO

— A impressão far-se-á em papel de segurança, fundo de cor marron e tarja de cor cinza, e no centro o Emblema da República.

— os dísticos terão cor negra.

Anexo VII, substituído pelo Decreto n.º 12.752, de 6-9-73.

NOTA 59.

NOTA 63.

NOTA 56.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL	
CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO	
ESTADO	
LICENÇA PARA APRENDER A CONDUZIR VEÍCULO	
NÚMERO	VÁLIDA ATÉ
NOME	
LOCAL	DATA
1234567 EXPEDIDOR	
VÁLIDA SOMENTE COM O DOCUMENTO DE IDENTIDADE	

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL		
"O APRENDIZ ENCONTRADO D'RIGINDO SEM A COMPANHIA DO INSTRUTOR, TERÁ ESTA LICENÇA SUMARIAMENTE CASSADA E SÓ PODERÁ INSCREVER-SE PARA NOVO PERÍODO DE APRENDIZAGEM DECORRIDOS SEIS (6) MESES DA CASSAÇÃO"		
IDENT. APRENDIZ	CATEG.	CNH INSTRUTOR
NOME INSTRUTOR		
OBSERVAÇÕES		
CONTRAN		

ANEXO VIII

CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO

— A impressão far-se-á em papel de segurança, cor amarela, que contenha em sua massa confete ou fibra colorida, e no centro o Emblema da República.

— A tarja será impressa em talho doce em cor azul.

Anexo VIII, substituído pelo Decreto n.º 72.752, de 6-9-73.

NOTA 60.

NOTA 63.

NOTA 56.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL		
CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO		
DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO		
ESTADO		
CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO		
VIA	PRONT. ANT.	PRONT. ATUAL
CATEGORIA	PARA CONDUIR	
LOCAL	EXPED.	VALIDADE
1234567		
EXPEDIDOR		
CONTRAN		

80 mm

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL		
NOME		
IDENTIFICAÇÃO	CIC	
NATURALIDADE	MASC	
NACIONALIDADE		
OBSERVAÇÕES		
PORTADOR		
CONTRAN		

81,5 mm

ANEXO IX

REGISTRO DA CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO

ANEXO X

AUTORIZAÇÃO PARA CONDUZIR VEÍCULO

— A impressão far-se-á em papel de segurança, cor laranja com fundo antifotográfico, que contenha em sua massa confete ou fibra colorida e no centro o Emblema da República.

- A tarja será impressa em talho doce em cor laranja
- Os dísticos terão cor negra.

Anexo IX, suprimido pelo art. 3.º, do Decreto n.º 72.752, de 6-9-73.

NOTA 61.

Anexo X, substituído pelo Decreto n.º 72.752, de 6-9-73.

NOTA 62.

NOTA 63.

NOTA 56.

REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO
DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO

ESTADO

AUTORIZAÇÃO PARA CONDUZIR VEÍCULO

NOME

IDENTIFICAÇÃO

CATEG.

DATA

VÁLIDA ATÉ

FOTO 2M

1234567
EXPEDIDOR

VÁLIDA SOMENTE COM O DOCUMENTO DE IDENTIDADE

50 mm

91,5 mm

A diagram of a blank document layout, likely a page from a book or manual. It features a large rectangular frame with a notch at the top center. The interior is divided into a grid of cells by dashed lines. The grid consists of 2 columns and 4 rows. The top-left cell is significantly larger than the others. The bottom-right cell is also larger, mirroring the top-left cell's size. The rest of the grid is composed of smaller, uniform cells. The entire layout is enclosed in a solid line border.

4 — REGULAMENTOS ESPECIAIS

DECRETO N.º 60.788 — DE 31 DE MAIO DE 1967

Regulamenta, no que se refere aos limites máximos de pesos brutos dos veículos de carga, os §§ 1.º e 2.º do artigo 14 da Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966 (Código Nacional de Trânsito), alterada pelo Decreto-Lei n.º 237, de 28 de fevereiro de 1967.

NOTA 64.

Art. 1.º São fixados os seguintes limites máximos de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos às superfícies das vias públicas:

a) peso bruto total por veículo ou combinações de veículos: 40 (quarenta) toneladas;

b) peso bruto por eixo isolado: 10 (dez) toneladas;

c) peso bruto por conjunto de 2 (dois) eixos em tandem, quando a distância entre os 2 (dois) planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20 (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40 (dois metros e quarenta centímetros): 17 (dezesete) toneladas;

d) peso bruto por conjunto de 2 (dois) eixos não em tandem, quando a distância entre os 2 (dois) planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20 (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40 (dois metros e quarenta centímetros): 15 (quinze) toneladas.

§ 1.º Considerar-se-ão eixos em tandem dois ou mais eixos constituindo um conjunto integral de suspensão, qualquer dos eixos, podendo ser ou não motriz, tendo o chassis sobre o conjunto um único apoio, articulado cada eixo transmitindo à via parcelas iguais de peso.

§ 2.º Quando, em um conjunto de 2 (dois) eixos, em tandem ou não, a distância entre os 2 (dois) planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros), cada eixo se considerará como se fosse isolado.

Art. 2.º Os limites máximos de peso bruto por eixo e por conjunto de eixos, estabelecidos no artigo anterior, só prevalecem:

a) se todos os eixos considerados forem dotados, cada qual, de, no mínimo, 4 (quatro) pneumáticos;

b) se todos os pneumáticos de um mesmo conjunto de eixos forem da mesma rodagem e calçarem rodas do mesmo diâmetro.

Parágrafo único. Nos eixos isolados dotados de 2 (dois) pneumáticos, o limite máximo de peso bruto por eixo, fixado na alínea b do artigo anterior, fica reduzido à metade (cinco toneladas).

Art. 3.º Nenhum veículo, ou combinação de veículos de carga, poderá transitar com peso bruto total superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.

§ 1.º Os limites referidos neste artigo, que constarão do documento de propriedade dos veículos, serão aprovados pelo Ministério da Indústria e do Comércio.

§ 2.º O Ministério da Indústria e do Comércio fixará os limites de peso bruto total e capacidade de tração dos veículos de fabricação estrangeira, obedecido e disposto neste Decreto.

Art. 4.º Nenhuma combinação de veículos poderá constituir-se de mais de duas unidades, incluída a unidade tratora.

Art. 5.º Para os veículos, ou combinações de veículos, que transportem carga indivisível, e que não se enquadrem nas condições de pesos brutos máximos estabelecidos no artigo 1.º e parágrafo único do artigo 2.º deste Decreto, poderá ser concedida autorização especial, com prazo certo e válido para cada viagem.

§ 1.º O requerimento do interessado especificará, obrigatoriamente, as características do veículo e da carga, o percurso e a data do deslocamento inicial.

§ 2.º A autorização de que trata este artigo não exime o seu beneficiário da responsabilidade quanto a eventuais danos que os veículos vierem a causar à via pública ou a terceiros.

Art. 6.º Os excessos aos limites de peso fixados neste Decreto serão punidos com multa de 5% (cinco por cento) do maior salário-mínimo vigente no País, por... 200 kg (duzentos quilogramas) ou fração de excesso.

Art. 7.º Sem prejuízo da multa fixada no artigo anterior, o veículo que transportar excesso de carga superior a 1.000 kg (mil quilogramas) por eixo isolado ou 1.500 kg (mil e quinhentos quilogramas) por conjunto de eixos, somente poderá prosseguir viagem após descarregar o excesso.

Art. 8.º A fiscalização dos limites de peso far-se-á ao longo das rodovias com a utilização de balanças fixas ou móveis.

Art. 9.º É facultado aos órgãos sob cuja jurisdição se encontrem as rodovias reduzir os limites constantes do artigo 1.º e parágrafo único do artigo 2.º, em função de suas condições específicas, mediante aprovação do Conselho Nacional de Trânsito, ouvido o Ministério dos Transportes.

Art. 10. O Ministério dos Transportes será ouvido nos casos de alteração dos limites de peso estabelecidos neste Decreto.

Art. 11. Durante os 180 (cento e oitenta) dias imediatamente seguintes ao da entrada em vigor deste Decreto, será tolerado o excesso de 1 (uma) tonelada relativamente aos limites máximos fixados nas letras b, c e d do art. 1.º.

Parágrafo único. Tolerar-se-á, também, em igual prazo, um excesso de 10% (dez por cento) sobre os limites previstos no artigo 3.º

Art. 12. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 31 de maio de 1967; 146.º da Independência e 79.º da República. — A. COSTA E SILVA, Presidente da República. — Helio Antonio Scarabótolo — Mário David Andreazza.

DECRETO N.º 70.101 — DE 2 DE FEVEREIRO DE 1972

Aprova o Regimento Interno das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, e dá outras providências.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 81, item III, da Constituição e tendo em conta o artigo 113, § 2.º, da Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966, com a redação do Decreto-Lei n.º 237, de 28 de fevereiro de 1967, decreta:

Art. 1.º É aprovado o anexo Regimento Interno das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARI), que funcionarão junto ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), assinado pelo Ministro de Estado dos Transportes.

Parágrafo único. As Juntas de que trata este artigo são classificadas como órgãos de deliberação coletiva de 3.º grau (letra "c" do artigo 1.º do Decreto n.º 69.382, de 19 de outubro de 1971).

Art. 2.º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 2 de fevereiro de 1972; 151.º da Independência e 84.º da República. —
EMÍLIO G. MEDICI — Mário David Andreazza.

**REGIMENTO INTERNO DAS JUNTAS ADMINISTRATIVAS
DE RECURSOS DE INFRAÇÕES NO DNER**

CAPÍTULO I

**Das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações no
Departamento Nacional de Estradas de Rodagem**

Art. 1.º As Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARI) no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) reger-se-ão pela legislação federal de trânsito e por este Regimento Interno.

§ 1.º Junto a cada Distrito Rodoviário Federal (DRF) funcionará pelo menos uma JARI que terá a mesma jurisdição do Distrito Rodoviário Federal em que estiver instalada.

§ 2.º A criação e instalação de cada JARI será proposta pelo Diretor-Geral do DNER ao Ministro dos Transportes, acompanhada de relação nominal de seus membros e respectivos suplentes a que se refere o artigo 2.º adiante.

§ 3.º A criação de mais de uma JARI num mesmo DRF ou extensão de sua jurisdição a mais de um DRF poderá ser também proposta pelo Diretor-Geral do DNER, se entender conveniente, na forma do parágrafo anterior.

SEÇÃO I

Da Composição

Art. 2.º Cada JARI compõe-se de 3 (três) membros:

- a) um Presidente, indicado pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN);
- b) um Representante do DNER;
- c) um Representante dos condutores de veículos rodoviários escolhido na forma do artigo 7.º do Decreto n.º 62.384, de 11-3-68.

§ 1.º Cada membro terá um suplente cuja nomeação obedecerá ao exigido para a dos membros efetivos.

§ 2.º Não poderá ser nomeado membro ou suplente da JARI quem participe de quaisquer Conselhos de Trânsito.

Art. 3.º Os membros e respectivos suplentes da JARI são designados pelo prazo de dois anos, permitida a recondução.

Art. 4.º Será destituído e não poderá mais ser designado para compor a JARI o membro ou suplente que:

- a) deixar de comparecer a 3 (três) sessões consecutivas sem causa justificada;
- b) reter, simultaneamente, 10 (dez) processos, além do prazo regimental, sem relatá-los;
- c) empregar, direta ou indiretamente, meios irregulares para procrastinar o exame ou o julgamento de qualquer processo ou praticar, no exercício da função, qualquer ato de favorecimento ilícito.

SEÇÃO II

Da Competência

Art. 5.º A JARI compete:

- I — julgar os recursos interpostos contra aplicação de penalidades por infração à legislação de trânsito, pelos agentes do DNER nas rodovias federais;
- II — requisitar laudos, perícias, exames, provas documentais e testemunhais para instrução e julgamento dos recursos;
- III — receber, instruir e encaminhar ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) os recursos contra suas decisões;
- IV — estabelecer a lotação e as atribuições do pessoal de sua Secretaria;
- V — entender-se com entidades públicas e privadas em matéria específica de sua alçada.

SEÇÃO III

Da Secretaria

Art. 6.º Cada JARI terá uma Secretaria com encargos administrativos de expediente, protocolo, arquivo e correspondência.

Art. 7.º A Secretaria será chefiada por um Secretário-Executivo, designado pelo Presidente.

CAPÍTULO II

Da Ordem dos Trabalhos

SEÇÃO I

Da Distribuição

Art. 8.º Os recursos apresentados à JARI serão distribuídos alternadamente e em ordem cronológica de entrada aos seus três membros que funcionarão como relatores.

Parágrafo único. Caberá ao Secretário-Executivo da JARI efetuar a distribuição do recurso em prazo não superior a 24 (vinte e quatro) horas da sua entrada no protocolo.

Art. 9.º Terão preferência para julgamento os recursos contra cassação ou apreensão da carteira de habilitação ou outro motivo justo, assim considerado pelo Relator.

Art. 10. Recebido o processo pelo relator, terá ele o prazo de 48 (quarenta e oito) horas para estudo e devolução à Secretaria para inclusão na pauta de julgamento.

§ 1.º Se entender necessário ou essencial ao julgamento do processo, poderá o relator ou o plenário solicitar diligência.

§ 2.º No caso do parágrafo anterior, caberão à Secretaria as providências cabíveis para o rápido atendimento das diligências solicitadas.

§ 3.º Atendidas as diligências, o processo retornará a quem as solicitou, procedendo este na forma do artigo 10.

Art. 11. Os processos instruídos deverão ser julgados no prazo máximo de 30 (trinta) dias consecutivos, contados da data de suas entradas na Secretaria da JARI.

Parágrafo único. Se, por motivo de força maior, o recurso não for julgado dentro do prazo previsto neste artigo, o Presidente da Junta poderá, de ofício ou por solicitação do recorrente, conceder-lhe efeito suspensivo.

Art. 12. Devolvido o processo pelo relator à Secretaria, deverá esta providenciar em 24 (vinte e quatro) horas a sua inclusão na pauta de julgamento.

SEÇÃO II

Das Sessões

Art. 13. A JARI reunir-se-á ordinariamente uma vez por semana, em dia e hora previamente fixados pelo seu Presidente, e extraordinariamente, sempre que por ele convocada ou a pedido dos outros dois membros.

Art. 14. As sessões só serão realizadas com a presença de todos os membros das juntas, efetivos ou suplentes.

Art. 15. Das sessões realizadas serão lavradas atas assinadas por todos os membros e pelo Secretário-Executivo, transcrevendo-se em cada processo a decisão correspondente.

Art. 16. No dia e hora indicados no ato de convocação e atendido o "quorum" fixado no artigo 14, o Presidente abrirá a sessão e fará observar a seguinte ordem do dia:

I — leitura, discussão e aprovação da ata da sessão anterior;

II — expediente;

III — discussão e julgamento dos recursos em pauta.

Art. 17. Anunciado o julgamento de cada processo, o Presidente dará a palavra ao respectivo Relator, que, de forma escrita ou verbal, apresentará o seu relatório e conclusões que serão debatidos a seguir.

§ 1.º Qualquer preliminar ou prejudicial será apreciada antes do mérito, deste não se conhecendo se incompatível com a decisão tomada em relação a qualquer daquelas.

§ 2.º Encerrados os debates, o Presidente colherá os votos do Relator e do outro membro e, se ocorrer empate, o seu próprio voto.

Art. 18. Não será admitida sustentação oral das partes, nos julgamentos dos processos.

Art. 19. Os processos constantes da pauta e não julgados serão automaticamente incluídos na pauta da sessão seguinte.

SEÇÃO III

Das Decisões

Art. 20. As decisões da JARI serão tomadas por maioria, cabendo ao Presidente anunciá-las após anotação na pauta de julgamento.

§ 1.º As decisões serão transcritas no processo correspondente e na ata da sessão, com simplicidade e clareza.

§ 2.º Dar-se-á conhecimento das decisões, mediante publicação no órgão oficial da União, Estado ou Território que for editado na sede do Distrito ou por escrito, sob registro postal, com aviso de recebimento ou sob protocolo.

§ 3.º O interessado ou procurador legalmente habilitado poderá tomar ciência da decisão no respectivo processo, dispensada neste caso a providência referida no parágrafo anterior.

SEÇÃO IV

Dos Recursos ao CONTRAN

Art. 21. Das decisões das JARI caberão recursos para o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Art. 22. Os recursos deverão ser interpostos mediante petição apresentada ao Presidente no prazo de 30 (trinta) dias contados da data em que o interessado tomar conhecimento da decisão recorrida na forma dos parágrafos 2.º e 3.º do artigo 20.

§ 1.º O recurso não terá efeito suspensivo e somente será admitido, no caso de aplicação de multa, feita a prova, no prazo de interposição, de depósito do valor correspondente.

§ 2.º O Presidente remeterá o recurso ao CONTRAN, com as informações que entender cabíveis, no prazo de 10 (dez) dias úteis subsequentes à sua apresentação, e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.

CAPÍTULO III

Das Atribuições

SEÇÃO I

Do Presidente

Art. 23. Ao Presidente compete:

- I — convocar e presidir as sessões e aprovar as respectivas pautas;
- II — dirigir os trabalhos, resolver as questões de ordem, apurar votações e anotar na pauta o resultado de cada julgamento;
- III — resolver sobre divergências verificadas no texto das decisões;
- IV — assinar, nos processos, as decisões a eles correspondentes;
- V — instruir e encaminhar ao CONTRAN os recursos interpostos contra decisões da JARI;
- VI — representar ativa e passivamente perante qualquer entidade de direito público interno ou de direito privado;
- VII — convocar os suplentes nas ausências, impedimentos ou férias dos respectivos titulares;
- VIII — superintender todos os serviços, zelando pela sua boa ordem e regularidade;
- IX — designar e dispensar o Secretário-Executivo e, eventualmente, seu substituto;
- X — requisitar do DNER pessoal, instalações, mobiliário necessário ao funcionamento da JARI;
- XI — comunicar ao Diretor-Geral do DNER vacância ou renúncia ocorrida;
- XII — apresentar ao DNER relatório anual;
- XIII — ter sob sua inspeção direta todos os livros de atas e de distribuição de processos;

XIV — autorizar a restituição de documentos, a expedição de certidões, traslados ou cópias;

XV — despachar o expediente e pronunciar-se naqueles cuja audiência lhe tenha sido sollicitada;

XVI — conceder férias e expedir boletins de frequência e de merecimento;

XVII — sugerir ao DNER medidas para aperfeiçoamento dos serviços;

XVIII — cumprir e fazer cumprir o presente Regimento Interno, as leis e regulamentos em vigor.

SEÇÃO II

Dos Membros

Art. 24. Aos membros compete:

I — estudar os processos e assuntos que lhes forem submetidos;

II — apresentar relatório e votos nos processos submetidos a julgamento;

III — pedir, justificadamente, preferência para julgamento de qualquer processo;

IV — requerer, justificadamente, convocação de sessão extraordinária;

V — sugerir ao Presidente medidas para aperfeiçoamento dos serviços;

VI — cumprir o presente Regimento Interno.

SEÇÃO III

Do Secretário-Executivo

Art. 25. Ao Secretário-Executivo compete:

I — secretariar as sessões e lavrar a respectiva ata;

II — transcrever, nos processos, as decisões;

III — assessorar o Presidente nos assuntos administrativos;

IV — distribuir os processos para os membros;

V — preparar e divulgar a pauta de julgamento;

VI — atender diligências solicitadas;

VII — preparar os expedientes que devam ser assinados pelo Presidente;

VIII — manter sob sua guarda e responsabilidade os livros de atas e de distribuição e os processos;

IX — dar conhecimento ao Presidente dos processos com prazos vencidos;

X — atender e orientar as partes;

XI — organizar e manter atualizados registros e ementários das decisões da JARI e do CONTRAN;

XII — coligir, registrar e classificar a legislação, a jurisprudência administrativa e judicial de interesse da JARI;

XIII — subscrever as certidões, traslados e cópias requeridas depois de autorizadas pelo Presidente;

XIV — registrar o comparecimento dos membros às sessões;

XV — cumprir o presente Regimento Interno;

XVI — exercer quaisquer outras atribuições determinadas pelo Presidente.

CAPÍTULO IV

Dos Impedimentos e das Substituições

Art. 26 — O Presidente e os membros serão substituídos nas faltas, impedimentos, vacâncias ou renúncias, pelos respectivos suplentes.

§ 1.º — No caso de vacância ou renúncia do titular, o suplente completará o período estabelecido no artigo 3.º

§ 2.º — Se a vacância ou renúncia ocorrer nos primeiros 21 (vinte e um) meses do período, o Presidente solicitará do Diretor-Geral do DNER a indicação de novo membro.

Art. 27 — O Secretário-Executivo será substituído em suas faltas ou impedimentos por servidor designado pelo Presidente.

Art. 28 — Os membros deverão declarar-se impedidos de estudar, funcionar, discutir e votar em processo de seu interesse ou de interesse de pessoa física ou jurídica com a qual possua qualquer vínculo direto ou indireto, especialmente:

I — quando o processo envolver interesse direto ou indireto de parente consanguíneo até o terceiro grau;

II — quando tiver interesse particular na decisão.

Parágrafo único — Declarado o impedimento, este será feito por escrito no processo, que será devolvido à Secretaria para nova distribuição.

CAPÍTULO V

Disposições Gerais

Art. 29 — Os membros da JARI e seu Secretário-Executivo farão jus a gratificação de presença até o máximo de oito sessões por mês, nos termos do Decreto n.º 69.382, de 19 de outubro de 1971.

Parágrafo único — As JARI são classificadas como órgãos de deliberação coletiva de 3.º grau.

Art. 30 — As despesas necessárias ao funcionamento das JARI serão efetuadas com os recursos do DNER.

Art. 31 — Os casos omissos deste Regimento Interno serão dirimidos pelo Diretor-Geral do DNER.

Mário David Andreazza

DO de 3-2-72, pág. 1.037.

DECRETO N.º 72.873 — DE 4 DE OUTUBRO DE 1973

Dispõe sobre a reorganização da estrutura do Conselho Nacional de Trânsito, e dá outras providências.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 81, incisos III e V, da Constituição, e tendo em vista o disposto no Decreto-Lei n.º 237, de 28 de fevereiro de 1967, e Regulamento aprovado pelo Decreto n.º 62.127, de 16 de janeiro de 1968, decreta:

Art. 1.º O Conselho Nacional de Trânsito — CONTRAN é órgão central e coordenador do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 2.º O Conselho Nacional de Trânsito será administrado por um Presidente, especialista em Trânsito, de nível superior, nomeado em comissão pelo Presidente da República.

Art. 3.º Ao Conselho Nacional de Trânsito, órgão com autonomia administrativa e técnica, sediado no Distrito Federal, diretamente subordinado ao Ministro da Justiça, compete estabelecer normas, controlar, coordenar, orientar e executar a política do Sistema Nacional de Trânsito em todo o território nacional.

Art. 4.º O Conselho Nacional de Trânsito compor-se-á dos seguintes órgãos:

I — Plenário

II -- Gabinete do Presidente

III — Coordenação Técnica

IV -- Coordenação-Geral de Trânsito

1 — Secretaria

2 -- Coordenação de Orientação e Controle

2.1 — Divisão de Engenharia e Orientação

2.2 — Divisão de Pesquisa e Controle

2.3 — Centro de Treinamento e Aperfeiçoamento de Trânsito

3 — Coordenação de Apoio Administrativo

3.1 — Serviço de Orçamento e Finanças

3.2 -- Serviço Administrativo.

Art. 5.º A Coordenação-Geral será administrada por um Coordenador-Geral; as Coordenações por Coordenadores; as Divisões e o Centro, por Diretores; o Gabinete, por Chefe-de-Gabinete, todos nomeados em comissão pelo Presidente da República.

§ 1.º O Presidente terá como auxiliares diretos um Chefe-de-Gabinete, um Secretário, e Assessores; o Coordenador-Geral, um Secretário e Assessores; cada Coordenador, um Secretário e Assessores; cada Diretor, um Secretário e dois Assistentes.

§ 2.º Os componentes da Coordenação Técnica serão especialistas nas áreas de atuação do CONTRAN.

§ 3.º Os titulares dos cargos em comissão e os assessores serão escolhidos dentre pessoas cuja especialização profissional relacionada com as finalidades do órgão esteja comprovada.

Art. 6.º É considerado extinto, por transformação, o Departamento Nacional de Trânsito, passando a integrar a Coordenação-Geral de Trânsito, com a absorção do respectivo acervo, documentação e atribuições.

Art. 7.º O Ministro da Justiça aprovará o Regimento Interno do Conselho Nacional de Trânsito, no qual serão definidas as finalidades, organização, competência e atribuição do pessoal das unidades que o integram, respeitado o disposto na Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966, com as modificações do Decreto-Lei n.º 237, de 28 de fevereiro de 1967.

Art. 8.º A Carteira de Identidade Funcional, expedida pela Coordenação-Geral de Trânsito, confere ao seu portador franco acesso aos locais sob fiscalização de trânsito e tem fé pública em todo o território nacional.

Art. 9.º Fica o Ministro da Justiça autorizado a expedir atos que se fizerem necessários à aplicação do presente Decreto.

Art. 10. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 4 de outubro de 1973; 152.º da Independência e 85.º da República. —
EMÍLIO G. MÉDICI — Alfredo Buzaid.

III — LEGISLAÇÃO CORRELATA

1 — DISPOSIÇÕES PENAIS E PROCESSUAIS PENAIS

CÓDIGO PENAL

(Decreto-Lei n.º 1.004/69, com as alterações introduzidas em 1973)

Art. 95. Ao condenado por crime cometido no exercício abusivo de sua profissão ou com grave transgressão de seus deveres profissionais deve o juiz proibir, pelo prazo de um a dez anos, que continue a exercer a profissão, desde que, pela apreciação conjunta das circunstâncias do fato e dos antecedentes e condições do condenado, se deva presumir que este voltará à prática de crime semelhante.

Interdição de exercício de profissão.

§ 1.º O prazo de interdição se conta do dia em que termina a execução da pena privativa de liberdade ou da medida de segurança detentiva, ou da data da suspensão condicional da pena ou da concessão de livramento ou desinternação condicionais.

§ 2.º Durante a interdição, não pode o condenado fazer exercer por outrem, sob suas ordens ou instruções, a profissão de que se trate.

§ 3.º Antes de expirado o prazo, deve cessar a interdição, se demonstrada a intercorrente desnecessidade dela.

§ 4.º A interdição de profissão, nos termos deste artigo e seus parágrafos, é aplicável ainda quando o autor do fato vem a ser absolvido por inimizabilidade.

Art. 96. Ao condenado por crime cometido na direção ou relacionadamente à direção de veículos motorizados deve ser cassada a licença para dirigir veículo, pelo prazo mínimo de um ano, se as circunstâncias do caso ou os antecedentes do condenado revelam a sua inaptidão para essa atividade.

Cassação de licença para dirigir veículos

§ 1.º O prazo de interdição inicia-se na conformidade do disposto no § 1.º do artigo anterior.

§ 2.º Se, antes de expirado o prazo estabelecido, é averiguada a cessação do perigo condicionante da interdição, esta é revogada; mas, por outro lado, se o perigo persiste ao termo do prazo, prorroga-se este enquanto não cessa aquele.

§ 3.º A cassação da licença deve ser determinada ainda no caso de absolvição do réu em razão de inimputabilidade.

PARTE ESPECIAL

TÍTULO I

Dos Crimes Contra a Pessoa

CAPÍTULO I

Dos crimes contra a vida

Art. 120. Matar alguém:

Homicídio simples

Pena - reclusão, de seis a vinte anos.

§ 1.º Se o agente comete o crime impellido por motivo de relevante valor social ou moral, ou sob o domínio

Minoração facultativa da pena

de violenta emoção, logo em seguida a injusta provocação da vítima, o juiz pode reduzir a pena, de um sexto a um terço.

§ 2.º Se o homicídio é cometido:

Homicídio qualificado

I — por motivo fútil;

II — mediante paga ou promessa de recompensa, por cupidez, para excitar ou saciar desejos sexuais, ou por outro motivo torpe;

III — com emprego de veneno, asfixia, tortura, fogo, explosivo, ou outro meio dissimulado ou cruel, ou de que possa resultar perigo comum;

IV — à traição, de emboscada, com surpresa ou mediante outro recurso insidioso, que dificultou ou tornou impossível a defesa da vítima;

V — para facilitar ou assegurar a execução, a ocultação, a impunidade ou vantagem de outro crime:

Pena — reclusão, de doze a trinta anos.

§ 3.º Se o homicídio é culposo:

Homicídio culposo

Pena — detenção, de um a quatro anos.

§ 4.º A pena pode ser agravada se o homicídio culposo resulta de inobservância de regra técnica de profissão, arte ou ofício, ou se o agente deixa de prestar imediato socorro à vítima.

Aumento de pena

§ 5.º Se, em consequência de uma só ação ou omissão culposa, ocorre morte de mais de uma pessoa ou também lesões corporais em outras pessoas, a pena é aumentada de um sexto até metade.

Multiplicidade de vítimas

.....

CAPÍTULO II

Da lesão corporal

Art. 131. Ofender a integridade corporal ou a saúde de outrem:

Lesão leve

Pena — detenção, de três meses a um ano.

§ 1.º Se se produz, dolosamente, perigo de vida, debilidade permanente de membro, sentido ou função, ou incapacidade para as ocupações habituais por mais de trinta dias:

Lesão grave

Pena — reclusão, até cinco anos.

§ 2.º Se se produz, dolosamente, enfermidade incurável, perda ou inutilização de membro, sentido ou função, incapacidade permanente para o trabalho, ou deformidade duradoura:

Lesões qualificadas pelo resultado

Pena — reclusão, de dois a oito anos.

§ 3.º Se os resultados previstos nos §§ 1.º e 2.º forem causados culposamente, a pena será de detenção, de um a quatro anos; se da lesão resultar morte e as circunstâncias evidenciarem que o agente não quis o resultado, nem assumiu o risco de produzi-lo, a pena será de reclusão, até oito anos.

Minoração facultativa de pena

§ 4.º Se o agente comete o crime impellido por motivo de relevante valor social ou moral, ou sob o domínio de violenta emoção, logo em seguida a injusta provoca-

ção da vítima, o juiz pode reduzir a pena, de um sexto a um terço.

§ 5.º No caso de lesões leves, se estas são reciprocas, ou quando ocorre qualquer das hipóteses do parágrafo anterior, o juiz pode substituir a pena de detenção pela de pagamento de dois a cinco dias-multa, ou deixar de aplicar qualquer pena.

Art. 132. Se a lesão é culposa:

Pena — detenção, de dois meses a um ano.

Parágrafo único. A pena é aumentada de um terço se ocorre qualquer das hipóteses do § 4.º do art. 120.

Art. 133. Se a lesão corporal é leve, somente se procede mediante representação.

Substituição de pena

Lesão culposa

Aumento de pena

Ação penal

CAPITULO IV

Da periclitación da vida ou da saúde

Art. 134. Expor a vida ou saúde de outrem a perigo direto e iminente:

Perigo para a vida ou saúde

Pena — detenção, de três meses a um ano, se o fato não constitui crime mais grave.

Art. 137. Deixar de prestar assistência, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, a criança abandonada ou extraviada, ou a inválido ou ferido ao desamparo, ou a pessoa em grave e iminente perigo; ou não pedir, nesses casos, desde que possível e oportuno, o socorro da autoridade pública:

Omissão de socorro

Pena — detenção, até seis meses, ou pagamento de dez a quarenta dias-multa.

§ 1.º A pena é detenção, de seis meses a dois anos, se a natureza do socorro necessitado pela vítima corresponde às habilitações profissionais do cmitente.

Forma qualificada

§ 2.º A pena é aumentada de metade se da omissão resulta lesão grave, e triplicada, se resulta morte.

Aumento de pena

Art. 287. Dirigir veiculo motorizado na via pública, encontrando-se em estado de embriaguez por bebida alcoólica ou qualquer outro inebriante:

Embriaguez ao volante

Pena — detenção, de três meses a um ano, ou pagamento de dez a quarenta dias-multa.

Art. 288. Violar regra do regulamento de trânsito, expondo a grave perigo a incolumidade de outrem:

Perigo resultante de violação de regra de trânsito

Pena — detenção, de um a seis meses, ou pagamento de dez a trinta dias-multa.

CAPÍTULO III

Da falsidade documental

Art. 327. Falsificar, no todo ou em parte, fabricando ou adulterando, documento público, com o propósito de obter, para si ou para outrem, vantagem ilícita ou de prejudicar direito ou interesse alheio:

Falsificação de documento público

Pena — reclusão, de dois a seis anos, e pagamento de quinze a trinta dias-multa.

Parágrafo único. Para os efeitos penais, equiparam-se a documento público os emanados de entidade de direito público, de empresa pública, autarquia, sociedade de economia mista ou fundação instituída pelo Poder Público, o título ao portador ou transmissível por endosso, as ações de empresa industrial ou sociedade comercial, os livros mercantis e o testamento particular.

Documento público por equiparação

Art. 328. Falsificar, no todo ou em parte, fabricando ou adulterando, documento particular, com o propósito de obter vantagem ilícita, para si ou para outrem, ou de prejudicar direito ou interesse alheio:

Falsificação de documento particular

Pena — reclusão, até cinco anos, e pagamento de cinco a quinze dias-multa.

Art. 329. Omitir, em documento público ou particular, declaração que dele devia constar, ou nele inserir ou fazer inserir declaração falsa ou diversa da que devia ser escrita, com o fim de prejudicar direito, criar obrigação ou alterar a verdade sobre fato juridicamente relevante:

Falsidade ideológica

Pena — reclusão, até cinco anos, e pagamento de cinco a quinze dias-multa, se o documento é público, e reclusão, até três anos, e pagamento de cinco a dez dias-multa, se o documento é particular.

TÍTULO XI

Dos Crimes Contra a Administração Pública

CAPÍTULO II

Dos crimes praticados por particular contra a administração em geral

Art. 366. Usurpar o exercício de cargo, função ou emprego público:

Usurpação de cargo, função ou emprego público

Pena — detenção, de três meses a dois anos, e pagamento de cinco a quinze dias-multa.

Parágrafo único. Se do fato o agente auferir vantagem:

Forma qualificada

Pena — reclusão, de dois a cinco anos, e pagamento quinze a trinta dias-multa.

Art. 367. Opor-se à execução de ato legal, mediante violência ou ameaça a funcionário competente para executá-lo ou a quem lhe esteja prestando auxílio;

Resistência

Pena — detenção, de dois meses a dois anos.

§ 1.º Se o ato, em razão da resistência, não se executa:

Forma qualificada

Pena — reclusão, até três anos.

§ 2.º As penas deste artigo são aplicáveis sem prejuízo da correspondente à violência.

Reserva da pena relativa à violência

Art. 368. Desobedecer a ordem legal emanada de funcionário público:

Desobediência

Pena — detenção, até seis meses, ou pagamento de cinco a dez dias-multa.

Art. 369. Desacatar funcionário público no exercício da função ou em razão dela: Pena — detenção, de seis meses a dois anos, ou pagamento de dez a trinta dias-multa.	Desacato
Art. 370. Obter, para si ou para outrem, vantagem ou promessa de vantagem, a pretexto de influir em funcionário público no exercício da função: Pena — reclusão, até cinco anos, e pagamento de quinze a quarenta dias-multa. Parágrafo único. A pena é aumentada de um terço, se o agente alega ou insinua que a vantagem é também destinada ao funcionário.	Tráfico de influência Aumento de pena
Art. 371. Oferecer ou prometer vantagem indevida a funcionário público, para determiná-lo a praticar, omitir ou retardar ato de ofício: Pena -- reclusão, até oito anos, e pagamento de quinze a trinta dias-multa. Parágrafo único. A pena é aumentada de um terço, se, em razão da vantagem ou promessa, o funcionário retarda ou omite ato de ofício, ou o pratica infringindo dever funcional.	Corrupção ativa Aumento de pena
.....	
CAPÍTULO III	
Dos crimes contra a administração da justiça	
Art. 376 — Dar causa à instauração de investigação policial ou de processo judicial contra alguém, imputando-lhe crime de que o sabe inocente: Pena — reclusão, de dois a oito anos, e pagamento de cinco a quinze dias-multa. § 1.º — A pena é agravada, se o agente se serve do anonimato ou de nome suposto. § 2.º — Se a falsa imputação é de prática de contra-venção: Pena — detenção, de três meses a um ano, e pagamento de três a dez dias-multa.	Denunciação caluniosa Agravação de pena Falsa imputação de contra-venção
Art. 377 — Provocar a ação de autoridade, comunicando-lhe a ocorrência de crime ou de contra-venção que sabe não se ter verificado: Pena — detenção, até seis meses, ou pagamento de cinco a dez dias-multa.	Comunicação falsa de crime ou contra-venção
Art. 378 — Acusar-se, perante a autoridade pública, de crime inexistente ou praticado por outrem: Pena -- detenção, de três meses a dois anos, ou pagamento de cinco a quinze dias-multa.	Auto-acusação falsa
Art. 379 — Fazer afirmação falsa, ou negar ou calar a verdade, como testemunha, perito, tradutor ou intérprete em inquérito policial, processo administrativo ou judicial, em juízo arbitral ou inquérito de comissão parlamentar: Pena — reclusão, até três anos, e pagamento de cinco a quinze dias-multa. § 1.º Se o crime é cometido com o fim de obter prova destinada a produzir efeito em processo penal, as penas	Falso testemunho ou falsa perícia Aumento de pena

são aplicadas em dobro, e, se intervém suborno, aumentam-se de um terço.

§ 2.º O fato deixa de ser punível se, antes da sentença, o agente se retrata ou declara a verdade.

Art. 380 — Dar, oferecer ou prometer dinheiro ou qualquer outra vantagem a testemunha, perito, tradutor ou intérprete, para fazer afirmação falsa, negar ou calar a verdade em depoimento, pericia, tradução, ou interpretação, ainda que a oferta não seja aceita:

Pena — reclusão, até quatro anos, e pagamento de cinco a quinze dias-multa.

Parágrafo único. Se o crime é cometido com o fim de obter prova destinada a produzir efeito em processo penal, aplica-se a pena em dobro.

Art. 381 — Usar de violência ou grave ameaça, com o fim de favorecer interesse próprio ou alheio, contra autoridade, parte, ou qualquer outra pessoa que funciona ou é chamada a intervir em inquérito policial, processo administrativo ou judicial, em juízo arbitral ou inquérito de comissão parlamentar:

Pena — reclusão, até quatro anos, e pagamento de cinco a quinze dias-multa.

Art. 382 — Fazer pela imprensa, rádio ou televisão, antes da intercorrência de decisão definitiva em processo penal, comentário com o fim de exercer pressão relativamente a declarações de testemunhas ou a decisão judicial:

Pena — detenção, até seis meses, ou pagamento de vinte a sessenta dias-multa.

Art. 383 — Fraudar execução, alienando, desviando ou danificando bens, ou simulando dívidas:

Pena — detenção, de seis meses a dois anos, ou pagamento de dez a vinte dias-multa.

Parágrafo único. Somente se procede mediante queixa, salvo se o crime for praticado contra entidade de direito público, empresa pública, autarquia, sociedade de economia mista ou fundação instituída pelo Poder Público.

Art. 385. Fazer justiça pelas próprias mãos, para satisfazer pretensão, embora legítima, salvo quando a lei o permite:

Pena — detenção, até um mês, ou pagamento de cinco a dez dias-multa, sem prejuízo da correspondente à violência acaso empregada.

Parágrafo único. Se não há emprego de violência, somente se procede mediante queixa.

Art. 386 — Subtrair, suprimir ou danificar coisa própria, que se acha em poder de terceiro, por determinação judicial ou convenção:

Pena — detenção, de seis meses a dois anos, e pagamento de cinco a quinze dias-multa.

Art. 387 — Inovar artificialmente, na pendência de processo civil ou administrativo, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, com o fim de induzir a erro o juiz ou perito:

Pena — detenção, de três meses a dois anos, e pagamento de cinco a vinte dias-multa.

Retração

Corrupção ativa de testemunha ou perito

Aumento de pena

Coação no curso de processo

Coação indireta no curso do processo

Fraude à execução

Ação penal

Exercício arbitrário das próprias razões

Ação penal

Subtração, supressão ou danificação de coisa própria no legítimo poder de terceiro

Fraude processual

Parágrafo único. Se a inovação se destina a produzir efeito em processo penal, ainda que não iniciado, as penas aplicam-se em dobro.

Aumento de pena

Art. 338 — Auxiliar a subtrair-se à ação de autoridade pública autor de crime a que é cominada pena de reclusão:

Favorecimento pessoal

Pena — detenção, de um a dois meses, e pagamento de três a quinze dias-multa.

§ 1.º — Se ao crime é cominada pena de detenção:

Pena — detenção, até três meses, e pagamento de três a dez dias-multa.

§ 2.º — Se quem presta o auxílio é ascendente, descendente, cônjuge ou irmão do criminoso, fica isento de pena.

Isenção de pena

Art. 389 — Prestar a criminoso, fora dos casos de co-autoria ou de receptação, auxílio destinado a tornar seguro o proveito do crime:

Favorecimento real

Pena — detenção, de um a seis meses, e pagamento de cinco a quinze dias-multa.

Art. 390 — Ordenar ou executar medida privativa de liberdade individual, sem as formalidades legais ou com abuso de poder:

Exercício arbitrário ou abuso de poder

Pena — detenção, de um mês a um ano.

Parágrafo único. Na mesma pena incorre o funcionário que:

I — ilegalmente recebe e recolhe alguém a prisão, ou a estabelecimento destinado à execução de pena privativa de liberdade ou de medida de segurança detentiva;

II — prolonga a execução de pena ou de medida de segurança detentiva, deixando de expedir, em tempo oportuno, ou executar imediatamente, a ordem de liberdade;

III — submete pessoa que está sob sua guarda ou custódia a vexame ou a constrangimento não autorizado por lei.

Art. 391 — Promover ou facilitar a fuga de pessoa legalmente presa ou submetida a medida de segurança detentiva:

Fuga de preso ou internado

Pena — detenção, de seis meses a dois anos.

§ 1.º — Se o crime é praticado a mão armada ou por mais de uma pessoa, ou mediante arrombamento, a pena é reclusão, de dois a seis anos.

§ 2.º — Se há emprego de violência contra pessoa, aplica-se, também, a pena correspondente à violência.

§ 3.º — A pena é reclusão, até quatro anos, se o crime é praticado por pessoa sob cuja guarda ou custódia está o preso ou o internado.

§ 4.º — No caso de culpa do funcionário incumbido da guarda ou custódia, aplica-se a pena de detenção, de três meses a um ano, ou pagamento de cinco a quinze dias-multa.

Modalidade culposa

LEI DAS CONTRAVENÇÕES PENAIS

.....
 Art. 32. Dirigir, sem a devida habilitação, veículo na via pública, ou embarcação a motor em águas públicas:

Falta de habilitação para dirigir veículo

Pena — multa, de duzentos cruzeiros a dois mil cruzeiros.

.....
 Art. 34. Dirigir veículos na via pública, ou embarcações em águas públicas, pondo em perigo a segurança alheia:

Condução perigosa de veículo na via pública

Pena — prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa, de trezentos cruzeiros a dois mil cruzeiros.

.....
 Art. 36. Deixar de colocar na via pública sinal ou obstáculo, determinado em lei ou pela autoridade e destinado a evitar perigo a transeuntes:

Sinais de perigo

Pena — prisão simples, de dez dias a dois meses, ou multa, de duzentos cruzeiros a dois mil cruzeiros.

Parágrafo único — Incorre na mesma pena quem:

a) apaga sinal luminoso, destrói ou remove sinal de outra natureza ou obstáculo destinado a evitar perigo a transeuntes;

b) remove qualquer outro sinal de serviço público.

.....
 Art. 38. Provocar, abusivamente, emissão de fumaça, vapor ou gás, que possa ofender ou molestar alguém:

Emissão de fumaça, vapor ou gás

Pena — multa, de duzentos cruzeiros a dois mil cruzeiros.

.....
 Art. 42. Perturbar alguém, o trabalho ou o sossego alheios:

Perturbação do trabalho ou do sossego alheios

.....
 III — abusando de instrumentos sonoros ou sinais acústicos;

.....
 Art. 62. Apresentar-se publicamente em estado de embriaguez, de modo que cause escândalo ou ponha em perigo a segurança própria ou alheia:

Embriaguez

Pena — prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa, de duzentos cruzeiros a dois mil cruzeiros.

Parágrafo único. Se habitual a embriaguez, o contraventor é internado em casa de custódia e tratamento.

CÓDIGO DE PROCESSO PENAL

.....
 Art. 6.º Logo que tiver conhecimento da prática de infração penal, a autoridade policial deverá:

I — se possível e conveniente, dirigir-se ao local, providenciando para que se não alterem o estado e conservação das coisas, enquanto necessário;

II — apreender os instrumentos e todos os objetos que tiverem relação com o fato;

III — colher todas as provas que servirem para o esclarecimento do fato e suas circunstâncias;

IV — ouvir o ofendido;

V — ouvir o indiciado, com observância, no que for aplicável, do disposto no Capítulo III do Título VII deste Livro, devendo o respectivo termo ser assinado por duas testemunhas que lhe tenham ouvido a leitura;

VI — proceder a reconhecimento de pessoas e coisas e a acareações;

VII — determinar, se for caso, que se proceda a exame de corpo de delito e a quaisquer outras perícias;

VIII — ordenar a identificação do indiciado pelo processo dactiloscópico, se possível, e fazer juntar aos autos sua folha de antecedentes;

IX — averiguar a vida pregressa do indiciado, sob o ponto de vista individual, familiar e social, sua condição econômica, sua atitude e estado de ânimo antes e depois do crime e durante ele, e quaisquer outros elementos que contribuam para a apreciação do seu temperamento e caráter.

.....
 Art. 8.º Havendo prisão em flagrante, será observado o disposto no Capítulo II do Título IX deste Livro.

Art. 9.º Todas as peças do inquérito policial serão num só processado, reduzidas a escrito ou datilografadas e, neste caso, rubricadas pela autoridade.

Art. 10. O inquérito deverá terminar no prazo de 10 dias, se o indiciado tiver sido preso, em flagrante, ou estiver preso preventivamente, contado o prazo, nesta hipótese, a partir do dia em que se executar a ordem de prisão, ou no prazo de 30 dias, quando estiver solto, mediante fiança ou sem ela.

§ 1.º A autoridade fará minucioso relatório do que tiver sido apurado e enviará os autos ao juiz competente.

§ 2.º No relatório poderá a autoridade indicar testemunhas que não tiverem sido inquiridas, mencionando o lugar onde possam ser encontradas.

§ 3.º Quando o fato for de difícil elucidação, e o indiciado estiver solto, a autoridade poderá requerer ao juiz a devolução dos autos, para ulteriores diligências, que serão realizadas no prazo marcado pelo juiz.

.....
 Art. 63. Transitada em julgado a sentença condenatória, poderão promover-lhe a execução, no juízo cível, para o efeito da reparação do dano, o ofendido, seu representante legal ou seus herdeiros.

Art. 64. Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, a ação para ressarcimento do dano poderá ser proposta no juízo cível, contra o autor do crime e, se for caso, contra o responsável civil.

Parágrafo único. Intentada a ação penal, o juiz da ação civil poderá suspender o curso desta, até o julgamento definitivo daquela.

Art. 65. Faz coisa julgada no cível a sentença penal que reconhecer ter sido o ato praticado em estado de necessidade, em legítima defesa, em estrito cumprimento de dever legal ou no exercício regular de direito.

Art. 66. Não obstante a sentença absolutória no juízo criminal, a ação civil poderá ser proposta quando não tiver sido, categoricamente, reconhecida a inexistência material do fato.

Art. 67. Não impedirão igualmente a propositura da ação civil:

I — o despacho de arquivamento do inquérito ou das peças de informação;

II — a decisão que julgar extinta a punibilidade;

III — a sentença absolutória que decidir que o fato imputado não constitui crime.

Art. 68. Quando o titular do direito à reparação do dano for pobre (art. 32, §§ 1.º e 2.º), a execução da sentença condenatória (art. 63) ou a ação civil (art. 64) será promovida, a seu requerimento, pelo Ministério Público.

Art. 74. A competência pela natureza da infração será regulada pelas leis de organização judiciária, salvo a competência privativa do Tribunal do Júri.

§ 1.º Compete ao Tribunal do Júri o julgamento dos crimes previstos nos arts. 121, § 1.º, 121, § 2.º, 122, parágrafo único, 123, 124, 125, 126 e 127 do Código Penal, consumados ou tentados.

§ 2.º Se, iniciado o processo perante um juiz, houver desclassificação para infração da competência de outro, a este será remetido o processo, salvo se mais graduada for a jurisdição do primeiro, que, em tal caso, terá sua competência prorrogada.

§ 3.º Se o juiz da pronúncia desclassificar a infração para outra atribuída à competência de juiz singular, observar-se-á o disposto no art. 410; mas, se a desclassificação for feita pelo próprio Tribunal do Júri, a seu presidente caberá proferir a sentença (art. 492, § 2.º).

Art. 158. Quando a infração deixar vestígios, será indispensável o exame de corpo de delito, direto ou indireto, não podendo supri-lo a confissão do acusado.

Art. 159. Os exames de corpo de delito e as outras perícias serão, em regra, feitos por peritos oficiais.

§ 1.º Não havendo peritos oficiais, o exame será feito por duas pessoas idôneas, escolhidas de preferência as que tiverem habilitação técnica.

§ 2.º Os peritos não oficiais prestarão o compromisso de bem e fielmente desempenhar o encargo.

Art. 160. Os peritos descreverão minuciosamente o que examinarem e responderão aos quesitos formulados.

Parágrafo único — Se os peritos não puderem formar logo juízo seguro ou fazer relatório completo do exame, ser-lhes-á concedido prazo até cinco dias. Em casos especiais, esse prazo poderá ser prorrogado, razoavelmente, a requerimento dos peritos.

Art. 161. O exame de corpo de delito poderá ser feito em qualquer dia e a qualquer hora.

Art. 162. A autópsia será feita pelo menos seis horas depois do óbito, salvo se os peritos, pela evidência dos sinais de morte, julgarem que possa ser feita antes daquele prazo, o que declararão no auto.

Parágrafo único. Nos casos de morte violenta, bastará o simples exame externo do cadáver, quando não houver infração penal que apurar, ou quando as lesões externas permitirem precisar a causa da morte e não houver necessidade de exame interno para a verificação de alguma circunstância relevante.

Art. 163. Em caso de exumação para exame cadavérico, a autoridade providenciará para que, em dia e hora previamente marcados, se realize a diligência, da qual se lavrará auto circunstanciado.

Parágrafo único. O administrador de cemitério público ou particular indicará o lugar da sepultura, sob pena de desobediência. No caso de recusa ou de falta de quem indique a sepultura, ou de encontrar-se o cadáver em lugar não destinado a inumações, a autoridade procederá às pesquisas necessárias, o que tudo constará do auto.

Art. 164. Os cadáveres serão, sempre que possível, fotografados na posição em que forem encontrados.

Art. 165. Para representar as lesões encontradas no cadáver, os peritos, quando possível, juntarão ao laudo do exame provas fotográficas, esquemas ou desenhos, devidamente rubricados.

Art. 166. Havendo dúvida sobre a identidade do cadáver exumado, proceder-se-á ao reconhecimento pelo Instituto de Identificação e Estatística ou repartição congênere ou pela inquirição de testemunhas, lavrando-se auto de reconhecimento e de identidade, no qual se descreverá o cadáver, com todos os sinais e indicações.

Parágrafo único. Em qualquer caso, serão arrecadados e autenticados todos os objetos encontrados, que possam ser úteis para a identificação do cadáver.

Art. 167. Não sendo possível o exame de corpo de delito, por haverem desaparecido os vestígios, a prova testemunhal poderá suprir-lhe a falta.

Art. 168. Em caso de lesões corporais, se o primeiro exame pericial tiver sido incompleto, proceder-se-á a exame complementar por determinação da autoridade policial ou judiciária, de ofício, ou a requerimento do Ministério Público, do ofendido ou do acusado, ou de seu defensor.

§ 1.º No exame complementar, os peritos terão presente o auto de corpo de delito, a fim de suprir-lhe a deficiência ou retificá-lo.

§ 2.º Se o exame tiver por fim precisar a classificação do delito no art. 129, § 1.º, n.º 1, do Código Penal, deverá ser feito logo que decorra o prazo de 30 dias, contado da data do crime.

§ 3.º A falta de exame complementar poderá ser suprida pela prova testemunhal.

Art. 169. Para o efeito de exame do local onde houver sido praticada a infração, a autoridade providenciará imediatamente para que não se altere o estado das coisas até à chegada dos peritos, que poderão instruir seus laudos com fotografias, desenhos ou esquemas elucidativos.

Art. 301. Qualquer do povo poderá e as autoridades policiais e seus agentes deverão prender quem quer que seja encontrado em flagrante delito.

Art. 302. Considera-se em flagrante delito quem:

I — está cometendo a infração penal;

II — acaba de cometê-la;

III — é perseguido, logo após, pela autoridade, pelo ofendido ou por qualquer pessoa, em situação que faça presumir ser autor da infração;

IV — é encontrado, logo depois, com instrumentos, armas, objetos ou papéis que façam presumir ser ele autor da infração.

Art. 303. Nas infrações permanentes, entende-se o agente em flagrante delito enquanto não cessar a permanência.

Art. 304. Apresentado o preso à autoridade competente, ouvirá esta o condutor e as testemunhas que o acompanharem e interrogará o acusado sobre a imputação que lhe é feita, lavrando-se auto, que será por todos assinado.

§ 1.º Resultando das respostas fundada suspeita contra o conduzido, a autoridade mandará recolhê-lo à prisão, exceto no caso de livrar-se solto ou de prestar fiança, e prosseguirá nos autos do inquérito ou processo, se para isso for competente; se não o for, enviará os autos à autoridade que o seja.

§ 2.º A falta de testemunhas da infração não impedirá o auto de prisão em flagrante, mas, nesse caso, com o condutor, deverão assiná-lo pelo menos duas pessoas que hajam testemunhado a apresentação do preso à autoridade.

§ 3.º Quando o acusado se recusar a assinar, não souber ou não puder fazê-lo, o auto de prisão em flagrante será assinado por duas testemunhas, que lhe tenham ouvido a leitura, na presença do acusado, do condutor e das testemunhas.

Art. 305. Na falta ou no impedimento do escrivão, qualquer pessoa designada pela autoridade lavrará o auto, depois de prestado o compromisso legal.

Art. 306. Dentro em vinte e quatro horas depois da prisão, será dada ao preso nota de culpa assinada pela autoridade, com o motivo da prisão, o nome do condutor e os das testemunhas.

Parágrafo único. O preso passará recibo da nota de culpa, o qual será assinado por duas testemunhas, quando ele não souber, não puder ou não quiser assinar.

Art. 307. Quando o fato for praticado em presença da autoridade, ou contra esta, no exercício de suas funções, constarão do auto a narração desse fato, a voz de prisão, as declarações que fizer o preso e os depoimentos das testemunhas, sendo tudo assinado pela autoridade, pelo preso e pelas testemunhas e remetido imediatamente ao juiz a quem couber tomar conhecimento do fato delituoso, se não o for a autoridade que houver presidido o auto.

Art. 308. Não havendo autoridade no lugar em que se tiver efetuado a prisão, o preso será logo apresentado à do lugar mais próximo.

Art. 309. Se o réu se livrar solto, deverá ser posto em liberdade, depois de lavrado o auto de prisão em flagrante.

Art. 310. Quando o juiz verificar pelo auto de prisão em flagrante que o agente praticou o fato nas condições do art. 19, n.ºs I, II ou III do Código Penal, poderá, depois de ouvir o Ministério Público, conceder ao réu liberdade provisória, mediante termo de comparecimento, a todos os atos do processo, sob pena de revogação.

Art. 531. O processo das contravenções terá forma sumária, iniciando-se pelo auto de prisão em flagrante ou mediante portaria expedida pela autoridade policial ou pelo juiz de ofício ou a requerimento do Ministério Público.

Art. 532. No caso de prisão em flagrante, observar-se-á o disposto no art. 304 e, quando for possível, o preceito do art. 261, sendo ouvidas, no máximo, três testemunhas.

Art. 533. Na portaria que der início ao processo, a autoridade policial ou o juiz ordenará a citação do réu para se ver processar até julgamento final, e designará dia e hora para a inquirição das testemunhas, cujo número não excederá de três.

§ 1.º Se for desconhecido o paradeiro do réu ou este se ocultar para evitar a citação, esta será feita mediante edital, com o prazo de cinco dias.

§ 2.º Se o processo correr perante o juiz, o órgão do Ministério Público será cientificado do dia e da hora designada para a instrução.

§ 3.º A inquirição de testemunhas será precedida de qualificação do réu, se este comparecer, e do respectivo termo deverá constar a declaração do domicílio, de acordo com o disposto no artigo seguinte. Se o réu não comparecer, serão ouvidas as testemunhas, presente o defensor que lhe for nomeado.

§ 4.º Depois de qualificado o réu, proceder-se-á à intimação a que se refere o artigo seguinte.

Art. 534. O réu preso em flagrante, quando se livrar solto, independentemente de fiança, ou for admitido a prestá-la, será, antes de posto em liberdade, intimado a declarar o domicílio onde será encontrado, no lugar da sede do juízo do processo, para o efeito de intimação.

Art. 535. Lavrado o auto de prisão em flagrante ou, no caso de processo iniciado em virtude de portaria expedida pela autoridade policial, inquirida a última testemunha, serão os autos remetidos ao juiz competente, no prazo de dois dias.

§ 1.º Se, porém, a contravenção deixar vestígios ou for necessária produção de outras provas, a autoridade procederá desde logo às buscas, apreensões, exames, acareações ou outras diligências necessárias.

§ 2.º Todas as diligências deverão ficar concluídas até cinco dias após a inquirição da última testemunha.

Art. 536. Recebidos os autos da autoridade policial, ou prosseguindo no processo, se tiver sido por ele iniciado, o juiz, depois de ouvido, dentro do prazo improrrogável de 24 horas, o órgão do Ministério Público, procederá ao interrogatório do réu.

Art. 537. Interrogado o réu, ser-lhe-á concedido, se o requerer, o prazo de três dias para apresentar defesa, arrolar testemunhas até o máximo de três e requerer diligências.

Parágrafo único. Não comparecendo o réu, o prazo será concedido ao defensor nomeado, se o requerer.

Art. 538. Após o tríduo para a defesa, os autos serão conclusos ao juiz, que, depois de sanadas as nulidades, mandará proceder às diligências indispensáveis ao esclarecimento da verdade, quer tenham sido requeridas, quer não, e marcará para um dos oito dias seguintes a audiência de julgamento, cientificando o Ministério Público, o réu e seu defensor.

§ 1.º Se o réu for revel, ou não for encontrado no domicílio indicado (arts. 533, § 3.º, e 534), bastará para a realização da audiência a intimação do defensor nomeado ou por ele constituído.

§ 2.º Na audiência, após a inquirição das testemunhas de defesa, será dada a palavra, sucessivamente, ao órgão do Ministério Público e ao defensor do réu ou a este, quando tiver sido admitido a defender-se, pelo tempo de vinte minutos para cada um, prorrogável por mais dez, a critério do juiz, que em seguida proferirá a sentença.

§ 3.º Se o juiz não se julgar habilitado a proferir decisão, ordenará que os autos lhe sejam imediatamente conclusos e, no prazo de cinco dias, dará sentença.

§ 4.º Se, inquiridas as testemunhas de defesa, o juiz reconhecer a necessidade de acareação, reconhecimento ou outra diligência, marcará para um dos cinco dias seguintes a continuação do julgamento, determinando as providências que o caso exigir.

Art. 539. Nos processos por crime a que não for, ainda que alternativamente, cominada a pena de reclusão, recebida a queixa ou a denúncia, observado o disposto no art. 395, feita a intimação a que se refere o art. 534 e ouvidas as testemunhas arroladas pelo querelante ou pelo Ministério Público, até o máximo de cinco, prosseguir-se-á na forma do disposto nos arts. 538 e segs.

§ 1.º A defesa poderá arrolar até cinco testemunhas.

§ 2.º Ao querelante ou ao assistente será, na audiência do julgamento, dada a palavra pelo tempo de vinte minutos, prorrogável por mais dez, devendo o primeiro falar antes do órgão do Ministério Público e o último depois.

§ 3.º Se a ação for intentada por queixa, observar-se-á o disposto no art. 60, n.º III, salvo quando se tratar de crime de ação pública (art. 29).

Art. 540. No processo sumário observar-se-á, no que lhe for aplicável, o disposto no Capítulo I do Título I deste Livro.

.....

Art. 691. O juiz dará à autoridade administrativa competente conhecimento da sentença transitada em julgado, que impuser ou de que resultar a perda da função pública ou a incapacidade temporária para investidura em função pública ou para exercício de profissão ou atividade.

.....

Art. 694. As penas acessórias consistentes em interdições de direitos serão comunicadas ao Instituto de Identificação e Estatística ou estabelecimento congêneres, figurarão na folha de antecedentes do condenado e serão mencionadas no rol de culpados.

Art. 695. Iniciada a execução das interdições temporárias (art. 72, letras a e b do Código Penal), o juiz, de ofício, a requerimento do Ministério Público ou do condenado, fixará o seu termo final, completando as providências determinadas nos artigos anteriores.

LEI N.º 4.611 — DE 2 DE ABRIL DE 1965

Modifica as normas processuais dos crimes previstos nos artigos 121, § 3.º, e 129, § 6.º, do Código Penal.

Art. 1.º O processo dos crimes previstos nos arts. 121, § 3.º, e 129, § 6.º, do Código Penal, terá o rito sumário estabelecido nos arts. 531 a 538 do Código de Processo Penal (Vetado).

§ 1.º Quando a autoria do crime permanecer ignorada por mais de quinze dias, proceder-se-á a inquérito policial e o processo seguirá o rito previsto no art. 539.

§ 2.º Poderão funcionar, como defensores dativos, nas Delegacias de Polícia, como estagiários, na falta de profissionais diplomados e solicitadores, alunos da Faculdade de Direito, indicados pelo Procurador-Geral da Justiça.

§ 3.º Quando não for possível a assistência de defensor do acusado na lavratura do auto de flagrante, a autoridade policial é obrigada, sob pena de nulidade do ato, a mencionar, fundamentadamente, essa impossibilidade.

Art. 2.º Verificando-se a hipótese do art. 384 e parágrafo único do Código de Processo Penal, o juiz dará vista dos autos, pelo prazo de três dias, ao representante do Ministério Público, para o oferecimento da denúncia, seguindo o processo o rito ordinário.

Art. 3.º Esta Lei entrará em vigor trinta dias após a sua publicação, não se aplica aos processos em curso e revoga as disposições em contrário.

Brasília, 2 de abril de 1965; 144.º da Independência e 77.º da República. — **H. CASTELLO BRANCO — Milton Campos.**

D.O. de 6-4-65 — pág. 3.449

2 — DECRETO N.º 45.064 — DE 19 DE DEZEMBRO DE 1958

Institui a “Campanha Nacional Educativa de Trânsito”, e dá outras providências.

O Presidente da República, usando das atribuições que lhe confere o art. 87, item I, da Constituição, e

considerando a importância e a conveniência da promoção de medidas visando à segurança do trânsito de pedestres e de veículos pelas vias públicas;

considerando a necessidade de uma ampla divulgação dos preceitos do Código de Trânsito relativos à segurança do trânsito, para auxiliar outras medidas de caráter técnico tendentes à melhor ordenação do trânsito pelas vias públicas;

considerando que os problemas do trânsito, além do aspecto concernente à Engenharia de Trânsito e às medidas coercitivas ou punitivas destinadas ao cumprimento da legislação de trânsito, também incorpora, como fator importante, a Educação de Trânsito;

considerando os resultados obtidos no Distrito Federal e nas Capitais de diversos Estados da Federação, com as experimentações promovidas durante a chamada “semana de trânsito”

considerando, finalmente, as recomendações que, no sentido da maior segurança do trânsito de pessoas e de veículos, pelas vias públicas, aprovou o “II Congresso Nacional de Trânsito” recentemente realizado em Quitandinha; decreta:

Art. 1.º Fica instituída, em caráter permanente, a “Campanha Nacional Educativa de Trânsito”, a ser promovida sob a orientação e supervisão dos Conselhos Nacional e Regionais do Trânsito, abrangendo todo o território nacional

pela coordenação dos aludidos Conselhos com os diversos órgãos locais encarregados dos serviços de trânsito.

Art. 2.º Anualmente, durante a semana que preceder o dia 25 de setembro, que será consagrado como o "Dia do Trânsito", a aludida Campanha terá caráter intensivo, estendendo-se, inclusive, às escolas e universidades.

Art. 3.º O Conselho Nacional do Trânsito baixará as instruções gerais reguladoras da Campanha e coordenará as atividades dos Conselhos Regionais no mesmo sentido.

Parágrafo único. Poderão participar da aludida Campanha todas as associações civis e de classe, outras entidades e empresas privadas que se dediquem ou tenham interesses ligados à utilização das vias públicas.

Art. 4.º Este Decreto entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 19 de dezembro de 1958; 137.º da Independência e 70.º da República. — **JUSCELINO KUBITSCHEK** — Cirilo Júnior.

D.O. de 19-12-58

3 — DECRETO Nº 62.384 — DE 11 DE MARÇO DE 1968

Dispõe sobre a fiscalização do trânsito nas rodovias federais, a cargo do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, e dá outras providências.

Art. 1.º A fiscalização do trânsito nas rodovias federais, para a verificação da observância dos preceitos de facilidade, de comodidade e de segurança do trânsito, estipulados no Código Nacional de Trânsito e demais leis e regulamentos em vigor, é da competência exclusiva do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Parágrafo único. Além das atribuições previstas neste artigo, ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem compete também zelar pelos bens públicos situados na faixa de domínio das rodovias e, bem assim, fiscalizar, no que se relacione com o trânsito, veículos, pessoas ou animais na mencionada faixa.

Art. 2.º Para o desempenho das atribuições e fiscalização aqui definidas, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem cingir-se-á às normas concernentes a trânsito e sua segurança.

Art. 3.º O órgão do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem com as atribuições de fiscalização do trânsito será supervisionado pelo Departamento de Polícia Federal, apenas no que, por qualquer forma, possa interessar às diferentes atividades de caráter preventivo e repressivo, atribuídas por lei ao Departamento de Polícia Federal.

Parágrafo único. O Departamento de Polícia Federal exercerá, em caráter transitório e excepcional, o controle geral do trânsito em área ou áreas em que ocorrerem situação de calamidade pública ou convulsão interna, mediante prévio entendimento com o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem ou por determinação superior.

Art. 4.º Serão atribuições específicas do órgão do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, a que se refere o artigo anterior:

a) zelar pela segurança do trânsito, por meio de constante vigilância ao longo das rodovias, de modo a prevenir ou coibir quaisquer infrações ou transgressões de leis, regulamentos e posturas administrativas pertinentes ao trânsito;

b) exercer completa vigilância para evitar e reprimir atentados contra a integridade da rodovia, de sua sinalização e das demais instalações localizadas na faixa de domínio da rodovia;

c) autuar, e impor multas e outras penalidades previstas em leis, regulamentos e posturas administrativas, em decorrência de infração ou transgressão

a disposições pertinentes ao trânsito, podendo, em casos especiais definidos em normas próprias, arrecadar, no ato da autuação, o valor da multa respectiva;

d) adotar, com presteza, as medidas adequadas para assegurar a livre circulação pela rodovia, notadamente em casos de acidentes;

e) observar normas quanto à apreensão de animais encontrados na faixa de domínio das rodovias, bem como quanto à sua manutenção, restituição ou alienação em hasta pública, observadas as formalidades legais;

f) coletar dados estatísticos relativos a acidentes e ainda outros elementos peculiares ao trânsito rodoviário;

g) realizar, unicamente para auxiliar a administração rodoviária na identificação das causas de acidentes, exames periciais administrativos, bem como auxiliar ou colaborar, quando solicitado, nos destinados à instrução de inquérito policial ou processo judiciário;

h) prestar socorro de emergência às vítimas de acidentes nas rodovias federais, e colaborar com as autoridades competentes na remoção dos acidentados e dos veículos;

i) promover campanhas educativas de trânsito e participar em idênticas campanhas promovidas por entidades públicas oficiais;

j) zelar pela observância das disposições legais, regulamentares ou administrativas reguladoras do alinhamento, recuo e gabarito das construções à margem das rodovias federais, ou obras e instalações que possam interferir na sua segurança;

l) prestar informações ao público sobre rotelros, trajetos, horários, distâncias, condições técnicas, estado de conservação, recursos disponíveis, ao longo das rodovias federais, sobre serviços regulares de transportes rodoviários interestadual ou internacional de passageiros, e sobre trânsito em geral;

m) comunicar à autoridade rodoviária competente as avarias ou deficiências encontradas na rodovia que possam comprometer sua segurança, bem como promover medidas de proteção ao tráfego nesses casos de emergência.

§ 1.º Para os fins do disposto no inciso "c" deste artigo, as autuações por infrações do Código Nacional de Trânsito far-se-ão por delegação e em nome do Diretor-Geral ou respectivo Chefe de Distrito Rodoviário Federal do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, aos quais cabe aplicar as penalidades correspondentes.

§ 2.º Na ocorrência de acidentes em rodovia federal, o órgão fiscalizador do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem deverá dar imediato conhecimento às autoridades locais competentes, policiais ou judiciárias, para os fins de direito.

Art. 5.º Nos terminais ou estações rodoviárias interestaduais ou internacionais, caberá ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem a fiscalização do cumprimento, pelas empresas de transporte coletivo rodoviário, das obrigações contratuais, quanto à concessão, dentre as quais horários, lotação, motoristas, instalações para conforto e comodidade dos passageiros, bem como outras vinculadas à exploração do serviço, que não se enquadrem no parágrafo único deste artigo.

Parágrafo único. A fiscalização dos veículos de transportes rodoviários interestadual e internacional, quanto às medidas de segurança, estabelecidas na legislação de trânsito, inclusive equipamentos e acessórios, de que, obrigatoriamente, devam tais veículos estar munidos, cabe ao Departamento de Polícia Federal.

Art. 6.º O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, mediante convênio, poderá delegar a outros órgãos rodoviários, dos Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios, como à Diretoria de Vias de Transportes do Ministério do Exército, competência para a execução das atividades objeto do presente Decreto.

Art. 7.º Funcionará junto a cada Distrito Rodoviário Federal do D.N.E.R. pelo menos uma Junta de Recursos de Infrações, com as atribuições previstas no Código Nacional de Trânsito e seu Regulamento, composta de um Presidente, indicado pelo Conselho Nacional de Trânsito, um representante do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e outro dos condutores de veículos, escolhido dentre nomes indicados pela associação de classe respectiva, de maior grau, em funcionamento na unidade federativa correspondente à sede do Distrito.

Parágrafo único. Os membros das Juntas serão designados e dispensados pelo Ministro de Estado dos Transportes, devendo a designação fazer-se para o prazo de dois anos, admitida a recondução.

Art. 8.º O produto das multas aplicadas por infrações à legislação de trânsito cometidas nas rodovias federais constitui receita do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (Decreto-Lei n.º 8.463, de 27 de dezembro de 1945, artigo 21, f).

Art. 9.º A estrutura e competência do órgão a que se refere o artigo 3.º, e bem assim as atribuições do respectivo pessoal, serão definidas em Regulamento a ser elaborado pelo Ministro dos Transportes, dentro do prazo de 60 dias, a contar da publicação deste Decreto.

Art. 10. O presente Decreto entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário.

A. Costa e Silva — Presidente da República.

D.O. de 12-3-68 — pág. 2.043

4 — TAXA RODOVIÁRIA ÚNICA

DECRETO-LEI N.º 999 — DE 21 DE OUTUBRO DE 1969

Institui a Taxa Rodoviária Única, incidente sobre o registro e licenciamento de veículos, e dá outras providências.

Os Ministros da Marinha de Guerra, do Exército e da Aeronáutica Militar, no uso das atribuições que lhes confere o art. 3.º do Ato Institucional n.º 16, de 14 de outubro de 1969, e tendo em vista o disposto no art. 8.º, inciso XVII, alíneas e e n da Constituição, e

Considerando a existência de múltiplos tributos, cobrados dos proprietários de veículos automotores para o registro anual e licenciamento, em todo o País;

Considerando que a Constituição permite aos Estados e Municípios, como à União, cobrarem taxas remuneratórias do seu poder de polícia ou pela utilização de serviços públicos utilizados ou postos à disposição do contribuinte, desde que sejam específicos e divisíveis;

Considerando que a circulação assegurada aos veículos em todo o território nacional, qualquer que seja o local de seu registro, conduz a que os contribuintes utilizem serviços de outras unidades da Federação, sem que tenham remunerado esses serviços, o que desvirtua, em tal hipótese, o preceito constitucional de que o serviço seja perfeitamente específico e divisível;

Considerando a desigualdade de valores e critérios de cobrança observada nas diversas unidades da Federação, que leva a tratamento discriminatório e enseja evasões de receita;

Considerando que o sistema tributário nacional deve conter tributação uniforme para proteção do contribuinte

e salvaguarda da receita tributária das diversas unidades federais: e

Considerando, ainda, a necessidade de simplificar e aperfeiçoar os processos de arrecadação no interesse do Poder Público e do contribuinte, decretam:

Art. 1.º É instituída a Taxa Rodoviária Única, devida pelos proprietários de veículos automotores registrados e licenciados em todo o território nacional.

§ 1.º A referida taxa, que será cobrada previamente ao registro do veículo ou à renovação anual da licença para circular, será o único tributo incidente sobre tal fato gerador.

§ 2.º A Taxa Rodoviária Única será arrecadada pelos Estados, Territórios e Distrito Federal.

Art. 2.º A Taxa Rodoviária Única será cobrada, segundo tabelas baixadas, anualmente, pelo Ministro dos Transportes, e terá como base de cálculo o peso, a capacidade de transporte e o modelo, de tal modo que o seu valor não ultrapasse de 2% do valor do veículo.

§ 1.º A taxa será devida anualmente e paga até a data do licenciamento do veículo.

§ 2.º Fica estabelecido, para todo o território nacional, o seguinte sistema para renovação de registro e de licenciamento de veículos automotores:

I — veículos com placa de identificação terminada nos algarismos 1, 2 e 3, até o dia 31 de março de cada ano;

II — veículos com placa terminada nos algarismos 4, 5 e 6, até o dia 30 de junho;

III — veículos com placa cujo último algarismo seja 7, 8, 9 e 0, até o dia 31 de outubro.

§ 3.º Exceto para o registro inicial de veículo, admitir-se-á, a requerimento do contribuinte, o parcelamento do valor devido da Taxa Rodoviária Única em prestações não excedentes a três. Neste caso, o licenciamento anual só será definitivo após o último pagamento.

Art. 3.º São isentos do pagamento da Taxa Rodoviária Única:

a) a União, os Territórios, o Distrito Federal, os Estados, os Municípios e respectivas autarquias, bem como as sociedades de economia mista ou empresas estatais, apenas enquanto subvencionadas pela União, Estados, Distrito Federal, Territórios e Municípios;

b) as instituições de caridade;

c) os proprietários de veículos empregados em serviços agrícolas, que transitam apenas dentro dos limites das propriedades a que pertencem ou, quando utilizando vias públicas, não sejam usados em transportes de natureza comercial;

Revogado pelo Decreto-Lei n.º 1.242/72

Vide Lei n.º 5.841, de 6-12-72 (art. 1.º)

Vide Decreto n.º 71.824, de 7-2-73 (art. 3.º)

Vide alteração do Decreto-Lei n.º 1.242/72

d) os turistas estrangeiros, portadores de "certificados internacionais de circular e conduzir", pelo prazo estabelecido nesses certificados, mas nunca superior a um ano e desde que o país de origem adote medida recíproca para com os veículos do Brasil;

e) o Corpo Diplomático acreditado junto ao Governo brasileiro;

f) os proprietários de ambulâncias;

g) os proprietários de máquinas agrícolas e de terra-plenagem, desde que não circulem em vias públicas abertas à circulação.

Art. 4.º Os proprietários ou possuidores de veículos motorizados que, depois da época de pagamento da Taxa Rodoviária Única, transitarem sem o comprovante desse pagamento ficarão sujeitos a multa igual ao valor do maior salário-mínimo vigente no País, sem prejuízo da retirada do veículo da circulação.

Art. 5.º Os Estados, Territórios e o Distrito Federal entregarão ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem 40% do que arrecadarem da Taxa Rodoviária Única.

Parágrafo único. A lei estadual fixará os critérios de rateio entre o Estado e seus Municípios, levando em conta o total arrecadado e o número de veículos licenciados.

Art. 6.º O produto arrecadado da Taxa Rodoviária Única, na parte que couber ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, segundo o disposto no art. 4.º deste Decreto-Lei, integrará o Fundo Especial de Conservação e Segurança de Tráfego, criado pelo art. 4.º, inciso II, do Decreto-Lei n.º 512, de 21 de março de 1969. Os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios disporão, nas suas leis orçamentárias, sobre a aplicação da parte que lhes couber, em gastos de conservação, melhoramentos e sinalização de vias públicas e despesas administrativas de custeio dos serviços de arrecadação da taxa e de registro de veículos e respectiva fiscalização.

Art. 7.º A fiscalização, pela União, da execução deste Decreto-Lei compete ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Art. 8.º Ao instante da renovação das licenças para 1970, ficam os contribuintes obrigados a comprovar, perante a autoridade arrecadadora da Taxa Rodoviária Única, o pagamento da Taxa Rodoviária Federal, instituída pelo Decreto-Lei n.º 397, de 30 de dezembro de 1968, e, se não o fizerem, pagarão o valor da Taxa Rodoviária Única, acrescida do valor da Taxa Rodoviária Federal, mais a multa prevista no art. 3.º do mencionado decreto-lei.

Parágrafo único. Os valores arrecadados da Taxa Rodoviária Federal e multas, de que trata este artigo, serão creditados integralmente, no Banco do Brasil S.A., à conta e ordem do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Art. 9.º O registro inicial de veículos automotores, quando feito até 31 de março de cada ano, ensejará o pagamento integral do valor anual da Taxa Rodoviária Única. O registro, dentro de cada trimestre subsequente, determinará a dedução de 1/4 do valor da taxa, por trimestre.

Vide Decreto n.º 71.824,
de 7-2-73 (art. 4.º)

Art. 10. Este Decreto-Lei entrará em vigor a 1.º de janeiro de 1970, revogados o Decreto-Lei n.º 397, de 30 de dezembro de 1968, e todas as disposições em contrário.

Brasília, 21 de outubro de 1969; 148.º da Independência e 81.º da República. — **AUGUSTO HAMANN RADEMAKER GRÜNEWALD — AURELIO DE LYRA TAVARES — MÁRCIO DE SOUZA E MELLO — Antônio Delfim Netto — Mário David Andreazza.**

D.O. de 21-10-69 — pág. 8.940
Ret. no de 11-11-69 — pág. 9.737

DECRETO-LEI N.º 1.242 — DE 30 DE OUTUBRO DE 1972

Altera o Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969, que criou a Taxa Rodoviária Única, e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o art. 55, item II, da Constituição, decreta:

Art. 1.º O valor anualmente devido pelo proprietário de veículo sujeito ao pagamento da Taxa Rodoviária Única, nos termos do Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969, será recolhido diretamente pelo contribuinte ao sistema bancário nacional, para posterior crédito, no Banco do Brasil S.A., em favor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), consoante instruções a serem baixadas pelos Ministros da Fazenda e dos Transportes.

Parágrafo único. O DNER promoverá, mensalmente, o repasse da quota-parte devida aos Estados e seus Municípios, Territórios e Distrito Federal.

Art. 2.º A alínea c do art. 3.º do Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

“c) os proprietários de veículos empregados em serviços agrícolas, que apenas transitarem dentro dos limites das propriedades agrícolas a que pertencem.”

Art. 3.º Este Decreto-Lei entrará em vigor a 1.º de janeiro de 1973, revogados o § 2.º do art. 1.º do Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969, e demais disposições em contrário.

Brasília, 30 de outubro de 1972; 151.º da Independência e 84.º da República. — **EMÍLIO G. MÉDICI — Antônio Delfim Netto — Mário David Andreazza — João Paulo dos Reis Velloso.**

D.O. de 31-10-72 — pág. 9.633

LEI N.º 5.841 — DE 6 DE DEZEMBRO DE 1972

Dispõe sobre a Taxa Rodoviária Única devida por carros de passeio, camionetas e utilitários.

O Presidente da República,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1.º A Taxa Rodoviária Única, criada pelo Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969, devida, anualmente, por proprietário de carro de passeio, veículo utilitário e camioneta, não excederá o limite de 3% (três por cento) sobre o valor venal fixado para aqueles veículos e não será inferior à metade do maior salário-mínimo vigente no País.

Parágrafo único. A cobrança da taxa a que se refere este artigo far-se-á a partir de 1.º de janeiro de 1973.

Art. 2.º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 6 de dezembro de 1972; 151.º da Independência e 84.º da República. — **EMÍLIO G. MEDICI** — Mário David Andreazza.

D.O. de 6-12-72 — pág. 10.891

DECRETO N.º 68.296 — DE 26 DE FEVEREIRO DE 1971

Regulamenta o Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969, que instituiu a Taxa Rodoviária Única.

O Presidente da República, usando das atribuições que lhe confere o artigo 81, item III, da Constituição, decreta:

Art. 1.º A Taxa Rodoviária Única, instituída pelo Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969, é devida por todos os proprietários de veículos automotores que se registrem ou licenciem para circular no território nacional.

Art. 2.º Os valores a serem cobrados dos contribuintes da taxa prevista no artigo anterior serão fixados em Tabela que o Ministro dos Transportes, por proposta do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, baixará anualmente, produzindo efeitos no ano seguinte ao de sua publicação no "Diário Oficial" da União.

§ 1.º Na fixação do valor a ser cobrado dos proprietários de veículos automotores, levar-se-ão em conta, como base de cálculo, o peso, a capacidade de transporte e o modelo, de tal modo que o seu valor não ultrapasse de 2% (dois por cento) do valor venal do veículo.

§ 2.º Entende-se por valor venal:

a) para os veículos novos de fabricação nacional, o das tabelas dos fabricantes de data mais próxima daquela da Portaria do Ministro dos Transportes;

b) para os veículos novos importados, o apurado junto a importadores idôneos, em publicações especializadas e junto aos órgãos públicos que fiscalizem e controlem as importações;

c) para os veículos usados, o valor médio apurado pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, segundo pesquisas que efetuará em publicações especializadas, bolsas de veículos, órgãos públicos de controle, registro e tributação de transações com veículos usados.

§ 3.º É considerado veículo novo o registrado e licenciado pela primeira vez no Brasil.

Art. 3.º Nenhum outro tributo, além da Taxa Rodoviária Única, incidirá sobre o registro e licenciamento de veículos automotores para circular em todo o território nacional.

Parágrafo único. É vedada a cobrança de quaisquer taxas remuneratórias de serviços, administração e emolumentos, além do valor fixado na Tabela referida no artigo 2.º.

Art. 4.º A Taxa Rodoviária Única será arrecadada pelos órgãos competentes dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal e será cobrada, anualmente, do proprietário, por veículo que registre e licencie.

§ 1.º O comprovante conferido pelos órgãos arrecadadores do pagamento da Taxa Rodoviária Única é intransferível, exceto para outro veículo do mesmo proprietário.

§ 2.º No caso de registro de outro veículo, de maior valor, o contribuinte recolherá a diferença, obedecido o disposto no art. 6.º

Art. 5.º É o seguinte o calendário nacional de renovação anual de registro e licenciamento de veículos automotores:

I — veículos com placa de identificação terminada nos algarismos 1, 2 e 3, até o dia 31 de março de cada ano;

II — veículos com placa terminada nos algarismos 4, 5 e 6, até o dia 30 de junho;

III — veículos com placa cujo último algarismo seja 7, 8, 9 e 0, até o dia 31 de outubro.

Parágrafo único. Exceto para registro inicial de veículo, admitir-se-á, a requerimento do contribuinte, o parcelamento do valor devido da Taxa Rodoviária Única em prestações não excedentes a três. Neste caso o licenciamento anual só será definitivo após o último paga-

mento, que deverá ser efetuado dentro dos prazos previstos neste artigo.

Art. 6.º O registro e licenciamento iniciais de veículos automotores, quando feito até 31 de março de cada ano, ensejará o pagamento integral do valor anual da Taxa Rodoviária Única previsto na Tabela em vigor, para o modelo do veículo. O registro e licenciamento dentro de cada trimestre subsequente, determinará a dedução de 1/4 do valor da taxa, por trimestre.

Art. 7.º São isentos do pagamento da Taxa Rodoviária Única:

a) a União, os Territórios, o Distrito Federal, os Estados, os Municípios e respectivas Autarquias, bem como as sociedades de economia mista ou empresas estatais, quando subvencionadas pela União, Territórios, Distrito Federal, Estados e Municípios;

b) as Instituições de Caridade reconhecidas como de utilidade pública pela União, Estados, Territórios ou Distrito Federal, desde que comprovem, mediante documento extraído de registro público, que não exercem atividade lucrativa;

c) os proprietários de veículos empregados em serviços agrícolas, quanto aos veículos que transitarem tão-somente dentro dos limites de suas propriedades, ou quando, transitando por vias públicas, não sejam utilizados em transporte de natureza comercial, entendido esse como envolvendo pagamento de qualquer espécie pelo uso do veículo;

d) os turistas estrangeiros, portadores de "Certificados Internacionais de Circular e Conduzir", pelo prazo estabelecido nesses certificados, mas nunca superior a um ano, desde que haja reciprocidade;

e) as Embaixadas, os Consulados, os Escritórios ou Agências Estrangeiras, acreditadas junto ao Governo Brasileiro com direito a tratamento diplomático, comprovada a isenção por documento a ser fornecido pelo Ministério das Relações Exteriores e respeitado o princípio de reciprocidade;

f) os proprietários de ambulância, quanto aos veículos dessa natureza utilizados em serviços de transporte de pessoas sob atendimento médico e desde que o transporte não se inclua como parte do custo dos serviços médicos prestados;

g) os proprietários de máquinas agrícolas e de terra-
plenagem, desde que não circulem em vias públicas.

Vide art. 2.º do Decreto-
Lei n.º 1.242/72

§ 1.º — As sociedades de economia mista e empresas previstas na alínea a deste artigo, para fazerem jus à isenção, comprovarão, perante a autoridade arrecadadora, a existência da subvenção, instruindo seu pedido com exemplar da Lei Orçamentária que a consigne e aviso de crédito bancário da mesma.

§ 2.º — As isenções de que trata este artigo serão reconhecidas pelos órgãos arrecadadores dos Estados, Ter-

ritórios e do Distrito Federal, mediante a expedição ao proprietário de um certificado de isenção.

Art. 8.º — Os proprietários ou possuidores de veículos automotores, que, depois da época de pagamento da Taxa Rodoviária Única, transitarem sem o comprovante desse pagamento, ficarão sujeitos a multa igual ao valor do maior salário-mínimo vigente no País, sem prejuízo da retenção do veículo.

Parágrafo único — O pagamento espontâneo da Taxa Rodoviária Única fora dos prazos previstos no artigo 5.º sujeita o proprietário ao pagamento de juros moratórios de 1% ao mês, contados a partir do último dia previsto para registro e licenciamento.

Art. 9.º — Os órgãos arrecadadores procederão, de ofício ou a requerimento dos interessados, às devoluções dos pagamentos indevidos ou valores cobrados em excesso. Os recursos de qualquer natureza, que digam respeito à Taxa Rodoviária Única, serão decididos pelas instâncias tributárias próprias dos Estados, Territórios e Distrito Federal.

Art. 10 — Os Estados, Territórios e o Distrito Federal entregarão ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, por intermédio do Banco do Brasil, 40% do que arrecadarem da Taxa Rodoviária Única.

Parágrafo único — A quota prevista neste artigo será depositada à conta e ordem do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem no Banco do Brasil S. A. até o vigésimo dia útil do mês subsequente ao da arrecadação.

Art. 11 — A parcela destinada aos Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios será rateada na forma prevista nas respectivas legislações, atendido o disposto no parágrafo único do artigo 5.º e com a destinação determinada no artigo 6.º, ambos do Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969.

Art. 12 — Os Estados, Territórios e Distrito Federal, por suas entidades arrecadadoras, comunicarão trimestralmente, até o vigésimo dia útil após o trimestre vencido, aos Distritos Rodoviários Federais do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que tenham jurisdição no local, o seguinte:

- a) o total arrecadado até o último dia útil do trimestre e o número de veículos registrados no mesmo, especificando a arrecadação e o número de veículos por Município;
- b) as datas e valores dos depósitos efetuados no Banco do Brasil S. A., à conta e ordem do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;
- c) os valores das parcelas entregues aos diversos órgãos respectivos, mês a mês.

Parágrafo único — Os dados indicados neste artigo, quanto ao registro de veículos, serão considerados pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem para

atualização dos cálculos de ratelo das quotas dos Municípios, no Imposto Sobre Combustíveis e Lubrificantes Líquidos e Gasosos.

Art. 13 — Compete ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem fiscalizar a execução deste Decreto.

Art. 14 — Aos Estados, Territórios e Distrito Federal, sem prejuízo da fiscalização do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem prevista no artigo anterior, incumbe, nas suas respectivas jurisdições, fiscalizar a arrecadação da Taxa Rodoviária Única e a correta aplicação da sua quota-parte segundo as prescrições do Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969, e da legislação própria.

Art. 15 — Os órgãos dos Estados, dos Territórios ou do Distrito Federal com atribuição para, nos termos da legislação de trânsito, registrar e licenciar veículos para circular no território nacional, não concederão alteração de registro ou registro posterior ao inicial, nem concederão renovação anual da licença quando os seus proprietários se acharem em débito para com o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (artigo 125 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito).

Art. 16 — Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 26 de fevereiro de 1971; 150.º da Independência e 83.º da República. — **EMÍLIO G. MÉDICI** — **Mário David Andreazza**.

D.O. de 1.º-3-71 — pág. 1.522

DECRETO N.º 71.824 — DE 7 DE FEVEREIRO DE 1973

Dispõe sobre o recolhimento da Taxa Rodoviária Única, e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 81, item III, da Constituição, decreta:

Art. 1.º — O valor anualmente devido pelo proprietário de veículo sujeito ao pagamento da Taxa Rodoviária Única, nos termos dos Decretos-Leis n.ºs 999, de 21 de outubro de 1969, 1.242, de 30 de outubro de 1972, e da Lei n.º 5.841, de 6 de dezembro de 1972, será recolhido diretamente pelo contribuinte à rede arrecadadora de tributos federais, ficando este pagamento vinculado ao veículo.

§ 1.º — No caso de alienação do veículo, o comprovante do pagamento da taxa será transferido ao novo proprietário, o qual ficará obrigado a averbá-lo junto ao órgão de trânsito local, no prazo de trinta dias, a contar da data da aquisição.

§ 2.º — O não-cumprimento do disposto no parágrafo anterior sujeita o infrator às penalidades do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969.

§ 3.º — No caso de transferência do veículo para outra Unidade da Federação, não será exigido novo paga-

mento da Taxa Rodoviária Única, respeitando-se o prazo de validade do pagamento anterior, obedecido o disposto nos §§ 1.º e 2.º deste artigo.

Art. 2.º — As isenções de que trata o artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969, serão reconhecidas pelos órgãos de trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal.

Art. 3.º — A renovação do licenciamento de veículos automotores será feita nos meses de janeiro a outubro de cada ano, obedecida a seguinte correspondência com o algarismo final da placa de identificação:

- Placa final 3 — Março
- Placa final 2 — Fevereiro
- Placa final 3 — Março
- Placa final 4 — Abril
- Placa final 5 — Maio
- Placa final 6 — Junho
- Placa final 7 — Julho
- Placa final 8 — Agosto
- Placa final 9 — Setembro
- Placa final 0 — Outubro

Parágrafo único — No exercício de 1973, a renovação do licenciamento dos veículos com placa de identificação terminada com os algarismos 1 e 2 poderá ser efetuada até o último dia do mês de março; e dos veículos com placa de identificação terminada em 3 e 4, até o último dia do mês de abril.

Art. 4.º — O licenciamento inicial de veículos, quando feito a partir do mês de fevereiro, inclusive, determinará uma redução correspondente a tantos doze avos do valor da Taxa Rodoviária Única quantos forem os meses vencidos.

Art. 5.º — O pagamento da Taxa Rodoviária Única, fora dos prazos fixados neste Decreto, sujeitará o proprietário do veículo à multa correspondente ao valor do maior salário-mínimo vigente no País.

Parágrafo único — O produto da arrecadação da multa de que trata este artigo terá a mesma destinação da Taxa Rodoviária Única.

Art. 6.º — Os Ministros da Fazenda e dos Transportes, nas áreas de suas competências, baixarão instruções, complementares ao cumprimento do presente Decreto.

Art. 7.º — Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

EMÍLIO G. MÉDICI — Antônio Delfim Netto — Mário David Andreazza.

IV — COMISSÃO ESPECIAL DE SEGURANÇA DE VEÍCULOS AUTOMOTORES E TRÁFEGO

— CÂMARA DOS DEPUTADOS

- Requerimento de criação
- do Deputado Mário Stamm
- Votação do Requerimento — Aprovado.
DCN — S. I — 23-10-71 — pág. 6141
- Designação de membros
DCN — S. I — 07-04-72 — pág. 65
- Atas das Reuniões
DCN — S. I (Supl.) — 05-12-72 — pág. 289

SIMPÓSIO NACIONAL DE TRANSITO

Citando dados estatísticos, o Deputado Mário Stamm (ARENA-PR) destacou a importância e a atualidade de questões que serão debatidas no Simpósio Nacional de Trânsito que a Comissão Especial de Segurança de Veículos Automotores e Tráfego irá promover na Semana do Trânsito, de 17 a 21 de setembro próximo.

O anúncio do Simpósio, que contará com a presença de autoridades nacionais e estrangeiras e representantes de todas as categorias interessadas no problema, foi feito hoje, quando o presidente da Comissão de Segurança de Veículos, Deputado Vasco Neto, salientou a preocupação da Câmara com a gravidade dos problemas do trânsito, considerando que, em 1975, a produção automobilística nacional deverá ser superior a um milhão de veículos.

Problemas

O Deputado Mário Stamm disse que, no Brasil, onde há um veículo para cada 22 pessoas, foram registrados, em 1972, 7 mil mortos, 200 mil feridos e 19 mil veículos destruídos. Os dados estatísticos sobre acidentes automobilísticos revelam que, em cada cem mortes, 70 são causadas por deficiência do motorista, 15 por falhas técnicas de nossas vias urbanas e rodovias em geral, 12 por falhas mecânicas do veículo e 3 mortes devidas a outras causas. O número de circulação de veículos no País é hoje de 4 milhões e 500 mil. Com o aumento de veículos novos, estima-se que em 1973 o número de mortes em ocorrências de trânsito atingirá dez mil.

Veículos Escolares

O jornalista Juarez Bahia declarou, ontem, à Comissão de Segurança de Veículos da Câmara, que cerca de 80% dos veículos escolares, formados por "Kombis" (60%) e outras camionetas (30%), além de pequenos ônibus (10%), não possuem condições de segurança. Disse também que a pesquisa de segurança de veículos não é feita. E não há investimentos específicos para ela nos orçamentos do fabricante. "Infelizmente — acentuou — não há lei que a obrigue".

Frases ocas

Na reunião presidida pelo deputado Vasco Neto (ARENA-BA), o conferencista afirmou que, freqüentemente, surgem exortações como "não corra, não morra" ou "não abuse da velocidade", que são irracionais ou grotescas, em face dos padrões técnicos do veículo.

Sallentou o jornalista que, “no caso, há também uma confusão semântica entre velocidade e segurança. Esses veículos, apesar de lançados no País com uma diferença de vários anos em relação ao projeto de origem e embora com uma segurança crítica, têm disponibilidades mecânicas que humilham aqueles tipos de exortações”.

Mínimo

Na opinião do jornalista especializado em trânsito, não obstante “as profundas mudanças que o País sofreu com o automóvel e as repercussões do trânsito na vida de cada um de nós, o que se logrou fazer nos últimos 15 anos — desde a fabricação nacional do carro, em termos de controle do tráfego, de educação do motorista e do pedestre e de segurança do veículo — não atende a um mínimo das necessidades nacionais”.

Segundo disse à Comissão, o sistema de trânsito, diluído em áreas federais, estaduais e municipais que quase sempre se conflitam, requer agora, além de ações convergentes para soluções comuns, projetos e iniciativas que o aliviem do atraso em que está.

A seu ver, um exemplo disso é que por muito tempo a segurança do veículo assumiu a forma de tabu. A autoridade pública — frisou — eximiu-se de procedimento nesse e em outros terrenos da segurança do tráfego, como a indústria automobilística afastou-se do papel social de concorrer para a melhoria das condições do trânsito, satisfeita em só fabricar o carro. (27-6.)

(Do Boletim Câmara e Notícia e Informação, n.º 465 (de 28-6-73), editado pela Assessoria de Divulgação e Relações Públicas da Câmara dos Deputados.)

V — COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS

— CÂMARA DOS DEPUTADOS

— DEPOIMENTOS DE AUTORIDADES EM TRÂNSITO

- SR. SÍLVIO CARLOS DINIZ BORGES, Presidente do CONTRAN
(DCN — S. I — 5-5-70 — pág. 1.005.)
- DR. OSCAR AUGUSTO DE CAMARGO, Presidente do Sindicato Nacional da Indústria de Tratores, Caminhões, Automóveis e Veículos Similares.
(DCN — S. I (Supl.) — 1-7-72 — pág. 72.)
- DR. JOSÉ LUIZ DE ALMEIDA BELLO, Secretário-Geral do Conselho de Desenvolvimento Industrial.
(DCN — S. I. (Supl.) — 1-7-72 — pág. 78.)
- SRS. FRANCISCO LUIZ REGINA, ANTÔNIO CARLOS BIZARRO, PÍLIO ROLIM DE MOURA, MASSAKI KANETO e WENCESLAU JOÃO AZZOLINI, inventores.
(DCN — S. I (Supl.) — 1-7-72 — pág. 82.)
- DR. OSCAR AUGUSTO DE CAMARGO, Presidente do Sindicato Nacional da Indústria de Tratores, Caminhões, Automóveis e Veículos Similares.
(DCN — S. I (Supl.) — 5-12-72 — pág. 174.)
- DR. SÍLVIO DINIZ BORGES, Diretor do Conselho Nacional de Trânsito.
(DCN — S. I (Supl.) — 5-12-72 — pág. 137.)

VI — ÍNDICE DAS RESOLUÇÕES DO CONTRAN

- Resolução n.º 373/66 — Fixa o valor das multas.
- “ 374/66 — Tabela de valores das multas para São Paulo.
- “ 375/66 — Carteira Nacional de Habilitação (Ver o Regulamento do Código Nacional de Trânsito.)
- “ 376/66 — Documentos diversos (Ver o Regulamento do Código Nacional de Trânsito.)
- “ 377/66 — Licenciamento e Emplacamento de Veículos — (Ver o Regulamento do Código Nacional de Trânsito.)
- “ 378/67 — Estacionamentos Especiais.
- “ 379/67 — Circunscrições de Trânsito.
- “ 380/67 — Carteira Nacional de Habilitação.
- “ 381/67 — Licenciamento e Emplacamento de Veículos (Ver o Regulamento do Código de Trânsito.)
- “ 382/67 — Congresso Nacional de Trânsito “IV”.
- “ 383/67 — Congresso Nacional de Trânsito “IV”.
- “ 384/67 — Carteira Nacional de Habilitação (Revogada pela Resolução n.º 409/68 — CONTRAN).
- “ 385/67 — Delegação de Competência.
- “ 386/67 — Congresso Nacional de Trânsito.
- “ 387/68 — Extintores de Incêndio (Revogada pela Resolução n.º 410/68 — CONTRAN.)
- “ 388/68 — Sinalização Refletora de Emergência.
- “ 389/68 — Dispositivo Luminoso (Revogada pela Resolução número 393/68 — CONTRAN.)
- “ 390/68 — Condutor de Veículo Automotor.
- “ 391/68 — Cinto de Segurança.
- “ 392/68 — Reuniões de Trânsito nos Estados.
- “ 393/68 — Dispositivo Luminoso.
- “ 394/68 — Implantação de Documentos (Revogada pela Resolução n.º 411/68 — CONTRAN.)
- “ 395/68 — Equipamentos Obrigatórios.
- “ 396/68 — Extintor de Incêndio (Revogada pela Resolução número 410/68 — CONTRAN.)
- “ 397/68 — Autorização para dirigir Veículos (Revogada pelo Decreto-Lei n.º 584/69.)
- “ 398/68 — Representação classista nos CETRANS.
- “ 399/68 — Transporte de Escolares.
- “ 400/68 — Veículos prestadores de serviços.
- “ 401/68 — Eleição para vice-presidente do CONTRAN.

- “ 402/68 — Sinalização em obras nas vias públicas.
- “ 403/68 — Transporte de Passageiros (Revogada pela Resolução n.º 427/70 — CONTRAN.)
- “ 404/68 — Transporte de Cargas Perigosas.
- “ 405/68 — Placa de fabricante.
- “ 406/68 — Arrecadação de multas.
- “ 407/68 — Dimensões de veículos.
- “ 408/68 — Comissões de Recursos de Infrações de Trânsito.
- “ 409/68 — Carteira Nacional de Habilitação.
- “ 410/68 — Extintor de Incêndio (Revogada pela Resolução número 433/70 — CONTRAN.)
- “ 411/68 — Implantação de documentos.
- “ 412/68 — Documentos diversos.
- “ 413/69 — Embriaguez alcoólica.
- “ 414/69 — Certificado de registro de veículos (Revogada pela Resolução n.º 422/69 — CONTRAN.)
- “ 415/69 — Transporte remunerado de passageiros.
- “ 416/69 — Extintor de incêndio (Revogada pela Resolução número 433/70.)
- “ 417/69 — Carteira Nacional de Habilitação.
- “ 418/69 — Características dos documentos.
- “ 419/69 — Cor de plaqueta dos veículos automotores.
- “ 420/69 — Campanha Nacional Educativa de Trânsito.
- “ 421/69 — Carteira Nacional de Habilitação.
- “ 422/69 — Certificado de registro
- “ 423/70 — Modelo de plaqueta com homenagem histórica.
- “ 424/70 — Comissões de Recursos de Infrações de Trânsito.
- “ 425/70 — Índices de produção de fumaça.
- “ 426/70 — Valor das multas para o Estado da Guanabara.
- “ 427/70 — Transporte de pessoas em veículos de carga.
- “ 428/70 — Sinalização de veículo.
- “ 429/70 — Cor de plaqueta.
- “ 430/70 — Cinto de segurança.
- “ 431/70 — Valor de multas para o Estado de Pernambuco.
- “ 432/70 — Obrigatoriedade de exame psicotécnico.
- “ 433/70 — Extintor de incêndio.

- “ 434/70 — Exame Psicotécnico (Revogada pela Resolução número 449/72.)
- “ 435/70 — Tabela de multas para o Estado da Paraíba.
- “ 436/70 — Prazo das CORITs (Completada pela Resolução número 440/71.)
- “ 437/70 — Placas de representação.
- “ 438/71 — Habilitação de Estrangeiros.
- “ 439/71 — Estacionamentos especiais.
- “ 440/71 — Prazo das CORITs.
- “ 441/71 — Transporte de carga nas partes externas de veículos.
- “ 442/71 — Efeito Suspensivo ao Recurso de Sedeni Medeiros.
- “ 443/71 — Suspensão dos Exames Psicotécnicos para Amadores (Revogada pela Resolução número 447/71.)
- “ 444/71 — Cintos de segurança (Revogada pela Resolução número 453/72.)
- “ 445/71 — Cores de plaqueta.
- “ 446/71 — Características dos veículos.
- “ 447/71 — Exame Psicotécnico (Revogada pela Resolução número 449/72.)
- “ 448/71 — Níveis máximos de sons e ruídos.
- “ 449/72 — Normas de Aprendizagem e Habilitação.
- “ 450/72 — Tabela de multas para o Estado do Ceará.
- “ 451/72 — Tabela de multas para o Estado do Rio de Janeiro.
- “ 452/72 — Tabela de multas para o Estado da Bahia.
- “ 453/72 — Cintos de segurança.
- “ 454/72 — Tabela de multas para o Estado do Rio Grande do Norte.
- “ 455/72 — Tabela de multas para o Estado do Piauí.
- “ 456/72 — Cinto de segurança.
- “ 457/72 — Placas e registro de veículos do Corpo Diplomático.
- “ 458/72 — Tabela de multas para o Estado de Santa Catarina.
- “ 459/72 — Tabela de multas para o Estado do Amazonas.
- “ 460/72 — Recursos e Penalidades por Infrações de Trânsito, aplicadas em localidades diferentes das do registro do veículo ou de habilitação do condutor.
- “ 461/72 — Requisitos de segurança para veículos automotores de fabricação nacional.
- “ 462/73 — Altera a Resolução número 449/72.

VII — NOTAS AO CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO E AO SEU REGULAMENTO

NOTAS

(1) Artigos 3.º, 4.º e §§ 1.º e 2.º e artigo 5.º — com a redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237, de 28-2-67 (Modifica o Código Nacional de Trânsito — DO de 28-2-67).

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>Art. 3.º Compõem a Administração do Trânsito como integrantes do sistema nacional de trânsito:</p> <p>a) o Conselho Nacional de Trânsito, órgão normativo e coordenador;</p>	<p>Art. 3.º Compõem a Administração do Trânsito, como integrantes do Sistema Nacional de Trânsito:</p> <p>a) o Conselho Nacional, órgão normativo e coordenador;</p>
<p>b) os Conselhos Estaduais de Trânsito, órgãos normativos;</p> <p>c) os Conselhos Territoriais de Trânsito, órgãos normativos;</p> <p>d) os Conselhos Municipais de Trânsito, órgãos normativos;</p>	<p>b) os Conselhos Estaduais e Territoriais de Trânsito e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal, órgãos normativos;</p>
<p>e) os Departamentos de Trânsito e as Circunscrições Regionais de Trânsito, nos Estados, Territórios e Distrito Federal, órgãos executivos;</p> <p>f) os órgãos rodoviários federal, estaduais e municipais, também executivos.</p>	<p>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 do Trânsito, órgãos executivos.</p>
<p>Parágrafo único. Os Conselhos de que tratam as alneas c e d deste artigo são de criação facultativa.</p>	<p>Parágrafo único. Os Conselhos Territoriais de Trânsito e as Circunscrições Regionais de Trânsito são de criação facultativa.</p>
<p>Art. 4.º 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:</p>	<p>Art. 4.º O Conselho Nacional de Trânsito, com sede no Distrito Federal, subordinado diretamente ao Ministro 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, tecnicamente capacitados em assuntos de trânsito:</p>
<p>a) um presidente, especialista em trânsito, de nível universitário, de livre escolha do Chefe do Executivo;</p>	<p>a) um presidente, de nível universitário, de livre escolha do Presidente da República;</p>

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
	b) do Diretor-Geral do Departamento Nacional de Trânsito;
b) um representante do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;	c) um representante do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;
e) um representante do Estado-Maior do Exército;	d) um representante do Estado-Maior do Exército;
d) um representante do Departamento Federal de Segurança Pública, especialista em trânsito;	e) um representante do Departamento Federal de Segurança Pública;
	f) um representante do Ministério da Educação e Cultura;
f) um representante do Ministério das Relações Exteriores;	g) um representante do Ministério das Relações Exteriores;
e) um representante da Confederação Brasileira de Automobilismo;	h) um representante da Confederação Brasileira de Automobilismo;
g) um representante da Confederação Nacional de Transportes Terrestres (categoria dos trabalhadores de transportes rodoviários);	i) um representante da Confederação Nacional de Transportes Terrestres (categoria dos trabalhadores de transportes rodoviários);
h) um representante do Touring Club do Brasil;	j) um representante do "Touring Club do Brasil";
i) um representante da Confederação Nacional de Transportes Terrestres (categoria das empresas de transportes rodoviários).	l) um representante do órgão máximo nacional do Transporte Rodoviário de Carga; m) um representante do órgão máximo nacional do Transporte Rodoviário de Passageiros.
§ 1.º O mandato dos membros do Conselho Nacional de Trânsito será de dois anos, admitida a recondução.	§ 1.º O mandato dos membros do Conselho Nacional de Trânsito será de dois anos, admitida a recondução.
§ 2.º Os representantes das entidades referidas nas alíneas g e i deste artigo serão escolhidos pelo Presidente da República dentre três nomes por elas indicados.	§ 2.º Os representantes das entidades referidas nas alíneas h, i, j e l deste artigo serão escolhidos pelo Presidente da República, dentre os nomes indicados por elas, em lista triplíce.
Art. 5.º Compete ao Conselho Nacional de Trânsito, além do que dispõem outros artigos deste Código:	Art. 5.º Compete ao Conselho Nacional de Trânsito, além do que dispõem outros artigos deste Código:
I — sugerir modificações à legislação sobre trânsito;	I — sugerir modificações à legislação sobre trânsito;
II — zelar pela unidade do sistema nacional de trânsito e pela observância da respectiva legislação;	II — zelar pela unidade do sistema nacional de trânsito, e pela observância da respectiva legislação;

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>III — resolver sobre consultas dos Conselhos de Trânsito dos Estados e Territórios, de autoridades e de particulares relativas à aplicação da legislação de trânsito;</p>	<p>III — resolver sobre consultas dos Conselhos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal, de autoridades e particulares relativas à aplicação das leis de trânsito;</p>
<p>IV — conhecer e julgar os recursos contra decisões dos Conselhos de Trânsito dos Estados e Territórios;</p>	<p>IV — conhecer e julgar os recursos contra decisões dos Conselhos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal;</p>
<p>V — elaborar normas-padrão e zelar pela sua execução;</p>	<p>V — elaborar normas-padrão e zelar pela sua execução;</p>
<p>VI — coordenar as atividades dos Conselhos de Trânsito dos Estados e Territórios;</p>	<p>VI — coordenar as atividades dos Conselhos de Trânsito dos Estados, Territórios e Distrito Federal;</p>
<p>VII — organizar a estatística geral do trânsito, especialmente dos acidentes e infrações, remetendo-a, anualmente, ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística;</p>	
<p>VIII — colaborar nas articulações das atividades das repartições públicas e empresas de serviços públicos e particulares em benefício da regularidade do trânsito;</p>	<p>VII — colaborar nas articulações das atividades das repartições públicas e empresas de serviços públicos e particulares, em benefício da regularidade do trânsito;</p>
<p>IX — estudar e propor medidas administrativas, técnicas e legislativas que se relacionem com a exploração dos serviços de transportes terrestres, seleção de condutores de veículos e segurança do trânsito, em geral;</p>	<p>VIII — estudar e propor medidas administrativas, técnicas e legislativas que se relacionem com a exploração dos serviços de transportes terrestres, seleção de condutores de veículos e segurança do trânsito em geral;</p>
<p>X — opinar sobre os assuntos pertinentes ao trânsito interestadual e internacional;</p>	<p>IX — opinar sobre os assuntos pertinentes ao trânsito interestadual e internacional;</p>
<p>XI — promover e coordenar campanhas educativas de trânsito;</p>	<p>X — promover e coordenar campanhas educativas de trânsito;</p>
<p>XII — 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;</p>	
<p>XIII — fixar, através de resoluções, os volumes e frequências máximas de sons ou ruídos admitidos para buzinas, aparelhos de alarma e motores de veículos;</p>	<p>XI — fixar, mediante Resoluções, os volumes e frequências máximas de sons ou ruídos, admitidos para buzinas, aparelhos de alarma e motores de veículos;</p>
<p>XIV — editar normas e estabelecer exigências para instalação e funcionamento das escolas de aprendizagem;</p>	<p>XII — editar normas e estabelecer exigências para instalação e funcionamento das escolas de aprendizagem;</p>

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
XV — fixar normas e requisitos para a realização de provas de automobilismo;	XIII — fixar normas e requisitos para a realização de provas de automobilismo;
XVI — determinar o uso de aparelhos que diminuam ou impeçam a poluição do ar;	XIV — determinar o uso de aparelhos que diminuam ou impeçam a poluição do ar.
XVII — apreciar e resolver sobre os casos omissos da legislação de trânsito.	

(2) O artigo 6.º continua parágrafo único, revogado pelo art. 6.º do Decreto-Lei n.º 237/67: Parágrafo único. Das decisões unânimes não caberá recurso na esfera administrativa.

(3) O art. 7.º — com a redação dada pelo Decreto-Lei n.º 237, de 28-2-67 (Modifica o Código Nacional de Trânsito — DO de 28-2-67).

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
Art. 7.º Em cada Estado haverá um Conselho Estadual de Trânsito, composto de nove membros, a saber:	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, especialista em trânsito e de nível universitário;	a) um presidente, de nível universitário;
b) um representante do órgão rodoviário estadual;	b) um representante do órgão rodoviário estadual;
c) um representante dos Municípios;	c) um representante do órgão rodoviário dos Municípios;
d) um representante da repartição estadual de trânsito;	d) um representante do Departamento Estadual de Trânsito;
e) um representante da entidade máxima de transportes terrestres;	e) um representante do órgão máximo do transporte rodoviário de carga; f) um representante do órgão máximo do transporte rodoviário de passageiros;
f) um representante dos motoristas profissionais indicado pela entidade de classe; g) um representante da entidade máxima do automobilismo no Estado; h) um representante dos motoristas amadores indicado por entidade estadual;	
i) um oficial do Exército com curso de Estado-Maior.	g) um oficial do Exército, de preferência com curso de Estado-Maior.

(4) Artigo 7.º

Revogados os §§ 5.º, 6.º e 7.º (artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 237/67) e alterado o § 7.º do texto original.

Obs.: Em virtude da revogação de 3 parágrafos, a comparação é feita com o § 7.º do texto original.

Parágrafos revogados:

§ 4.º 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:

- a) um presidente, de livre escolha do Prefeito;
- b) um representante da repartição de trânsito local;
- c) 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.

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

§ 6.º 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.

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>§ 7.º 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 1.º e 2.º, do artigo 4.º deste Código.</p>	<p>§ 4.º As nomeações dos membros dos Conselhos, nos Estados, Territórios e Distrito Federal far-se-ão pelos respectivos Chefes do Executivo, observado, adequadamente, o disposto nos parágrafos do artigo 4.º deste Código.</p>

(5) Artigo 8.º

Suprimido o item VI e renumerado para VI o item VII — (Decreto-Lei n.º 237/67, artigo 5.º)

Item suprimido da Lei n.º 5.108/66:

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

(6) Parágrafo único do artigo 8.º da Lei n.º 5.108/66 — Revogado pelo Decreto-Lei n.º 237/67, artigo 6.º

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

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>(7) (Artigo 14 — caput — sem alteração)</p> <p>§ 1.º O Regulamento deste Código estabelecerá os limites de carga para veículos de transporte.</p>	<p>Art. 14.</p> <p>§ 1.º O regulamento deste Código estabelece 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 função das condições específicas.</p>
<p>§ 2.º Nenhum veículo poderá transitar com carga superior à tonelagem fixada pelo fabricante e aprovada pelo Conselho Nacional de Trânsito.</p>	<p>§ 2.º Nenhum veículo poderá transitar com peso bruto superior ao fixado pelo fabricante e aprovado pelo Ministério da Indústria e do Comércio.</p>
<p>(8)</p> <p>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.</p>	<p>Art. 20. O ingresso em território nacional de veículo automotor licenciado em outro país, de propriedade de pessoa 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, ressalvado o caso de dispensa, em virtude de reciprocidade de tratamento.</p>
<p>(9) (Artigo 23 — caput — sem alteração)</p> <p>§ 1.º O Conselho Nacional de Trânsito baixará as instruções necessárias ao cumprimento do disposto neste artigo.</p>	<p>§ 1.º O Departamento Nacional de Trânsito expedirá as instruções necessárias ao perfeito cumprimento do disposto neste artigo.</p>
<p>§ 2.º — sem alteração</p>	
<p>(10)</p> <p>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 aquela competência à Confederação Brasileira de Automobilismo, ao Touring Club do Brasil ou a outra entidade idônea.</p>	<p>Art. 25. Compete aos Departamentos de Trânsito expedir a Permissão Internacional para Conduzir, o Certificado Internacional para Automóvel e a Caderneta de Passagem nas Alfândegas.</p> <p>Parágrafo único. O Conselho Nacional de Trânsito poderá atribuir competência para a expedição desses documentos a entidades idôneas, que comunicarão o ato ao Departamento de Trânsito ou à Circunscrição Regional de Trânsito.</p>
<p>(11) (Artigo 32 — caput — sem alteração)</p> <p>Parágrafo único. A disposição das cores nos sinais luminosos deverá ser uniforme.</p>	<p>Parágrafo único. A disposição das cores nos sinais luminosos será uniforme, e obedecerá ao estabelecido no Regulamento deste Código.</p>

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>(12)</p> <p>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.</p>	<p>Art. 33. Somente será admitida, nas vias públicas, a sinalização de trânsito aprovada pelo Regulamento deste Código.</p>
<p>Parágrafo único. Toda sinalização complementar não compreendida nessa Convenção, ou qualquer alteração, poderá ser instituída por proposta do Conselho Nacional de Trânsito.</p>	<p>Parágrafo único. A modificação ou complementação da sinalização de que trata este artigo será proposta pelo Departamento Nacional do Trânsito, ouvido o Conselho Nacional de Trânsito.</p>
<p>(13)</p> <p>Art. 35. O Regulamento deste Código classificará os veículos quanto à sua tração, espécie, categoria, dimensões, peso e equipamento.</p>	<p>Art. 35. O Regulamento deste Código classificará os veículos quanto à sua tração, espécie e categoria.</p>
<p>(14)</p> <p>(Artigo 37 — caput e § 1.º — sem alteração)</p>	
<p>§ 2.º São considerados, além de outros que venham a ser determinados pelo Conselho Nacional de Trânsito, como equipamentos obrigatórios dos veículos automotores:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) pára-choques dianteiros e traseiros; b) protetores para as rodas traseiras dos caminhões; c) espelhos retrovisores; d) limpadores de pára-brisas; e) pala interna de proteção contra o sol, para motoristas; f) faroletes 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; l) extintor de incêndio, para veículos de carga e transporte coletivo; m) silenciador dos ruídos de explosão do motor; 	<p>§ 2.º Os equipamentos obrigatórios dos veículos serão determinados pelo Conselho Nacional de Trânsito.</p>

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>n) freios de estacionamento e de pé, com comandos independentes;</p> <p>o) luz para o sinal de "pare";</p> <p>p) iluminação da placa traseira;</p> <p>q) indicadores luminosos de mudança de direção, à frente e atrás, inclusive para reboques, carretas e similares;</p> <p>r) cintos de segurança para a árvore de transmissão de veículos de transporte, coletivos e de carga;</p> <p>s) pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;</p> <p>t) registradores de velocidade, nos veículos destinados ao transporte de escolares.</p>	

(Artigo 37, §§ 3.º e 4.º — sem alteração)

(Artigo 37, § 5.º, da Lei n.º 5.108/66 — revogado pelo Decreto-Lei n.º 237/67, artigo 6.º)

§ 5.º Nas estradas, o cano de escapamento dos caminhões movidos a óleo Diesel deverá ser colocado com saída para cima.

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>(15)</p> <p>(Artigo 43, caput e § 1.º — sem alteração)</p>	
<p>§ 2.º 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 § 1.º deste artigo, transporte passageiros, desde que submetido à prévia vistoria.</p>	<p>§ 2.º Quando, no Município, não existir linha regular de ônibus, a autoridade competente poderá autorizar, a título precário, que veículo de carga transporte passageiros, desde que satisfeitas as condições mínimas estabelecidas no Regulamento deste Código.</p>
Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 912/69)
<p>(16)</p> <p>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.</p>	<p>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 os de representação pessoal 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.</p>

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>(17)</p> <p>Art. 55. 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.</p>	<p>Art. 55. É criado, como órgão integrante do Departamento Nacional de Trânsito, o Registro Nacional de Veículos automotores (RENAVAN), com a finalidade de centralizar o controle dos veículos automotores e dos Certificados de Registro, no território nacional.</p>
Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>(18) (Art. 60 — caput — sem alteração)</p> <p>§ 1.º 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.</p>	<p>§ 1.º A placa traseira deve ser lacrada à estrutura do veículo e sobre ela será afixada uma plaqueta destacável em cada exercício.</p>
<p>(Art. 60 — § 2.º — sem alteração)</p>	
<p>§ 3.º Os veículos de propriedade da União, dos Estados, dos Municípios, dos Territórios e do Distrito Federal terão ainda nas plaquetas os prefixos: SPF, SPE, SPM, SPT e PDF, respectivamente.</p>	<p>§ 3.º Os veículos de propriedade da União, Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios não usarão a plaqueta de que trata este artigo.</p>
<p>(Art. 60 — §§ 4.º e 5.º — sem alteração)</p>	
<p>(19)</p> <p>Art. 61. Estão isentos dos impostos, taxas e emolumentos:</p> <p>a) os veículos de propriedade da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Territórios e dos Municípios;</p> <p>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.</p> <p>Parágrafo único. A isenção de que trata este artigo não exime os veículos do Certificado de Registro, das vistorias de trânsito e do emplacamento.</p>	<p>Art. 61. O licenciamento de veículo em mais de um Município não acarreta a troca de placa, nem o uso de mais de uma, que fica proibido.</p> <p>Parágrafo único. No caso de licenciamento por mudança de domicílio ou de residência, trocar-se-á a placa, destruindo-se a substituída, cientificada a reparação que a houver fornecido.</p> <p>Obs.: As isenções, agora, são disciplinadas na legislação da Taxa Rodoviária Unica.</p>

(20) (Artigo 62 e parágrafo único — Vetados)

Dispositivo Vetado — Art. 62 — Os veículos a frete estão isentos de tributos no Município em cujo território transitarem, desde que não exerçam o transporte remunerado local.

Parágrafo único. Serão considerados em trânsito os veículos a frete que, explorando o comércio de transportes entre pontos determinados, recebam ou deixem passageiros ou mercadorias nas localidades intermediárias.

Razões do Veto — Sobre o art. 62 e seu parágrafo, o veto é arrazoado nos seguintes termos:

“Esses dispositivos contrariam o disposto na Emenda Constitucional n.º 18, que não permite à União conceder isenções de tributos estaduais e municipais”.

(21) (Art. 64, parágrafo único — acrescentado pelo Decreto-Lei n.º 237/67, art. 3.º)

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica aos bicicletas e triciclos, inclusive ciclomotores, providos de motor auxiliar térmico de até cinquenta (50) centímetros cúbicos de cilindrada e cuja velocidade máxima não exceda a cinquenta (50) quilômetros horários, e aos aparelhos automotores de que trata o artigo anterior.

(Revogado pelo Decreto-Lei n.º 584, de 16-5-69, art. 2.º)

(22) (Artigo 66, § 3.º — acrescentado pelo Decreto-Lei n.º 237/67, art. 4.º)

§ 3.º Estão isentos da Carteira Nacional de Habilitação os condutores de bicicletas e triciclos e dos aparelhos automotores a que se refere o art. 64, parágrafo único. (Revogado pelo Decreto-Lei n.º 584, de 16-5-69, art. 2.º)

(23) (Art. 70 e § 1.º — alterado pelo Decreto-Lei n.º 584, de 16-5-69, art. 1.º)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-lei n.º 584/69)
<p>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:</p> <p>a) prova de identidade expressamente reconhecida na legislação federal;</p> <p>b) folha-corrída e atestado de bons antecedentes.</p>	<p>Art. 70. A habilitação para dirigir veículos apurar-se-á 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:</p> <p>a) carteira de identidade ou documento reconhecido por lei como prova de identidade;</p> <p>b) folha-corrída ou atestado de bons antecedentes, passado pela repartição competente.</p>
<p>§ 1.º Não será concedida inscrição do candidato que não souber ler e escrever.</p>	<p>§ 1.º Não se concederá inscrição a candidato que:</p> <p>I — não contar dezoito ou mais anos de idade;</p> <p>II — não souber ler e escrever.</p>

(24) (Artigo 72, § 5.º — Vetado)

Dispositivo Vetado

§ 5.º Os condutores amadores poderão também dirigir caminhões e camionetas quando de seu uso e propriedade, sem que fiquem por isso obrigados a contribuições de previdência social.

Razões do Veto — No que tange ao § 5.º do art. 72, os fundamentos do veto estão assim expressos:

“A redação do dispositivo em exame é imprecisa, podendo ensejar burlas e fraudes à lei, visto não ficar garantida a inclusão obrigatória na previdência social dos condutores desses veículos para fins lucrativos ou mediante frete”.

(25) (Artigo 73 e § 1.º — alterado pelo Decreto-Lei n.º 237/67)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
Art. 73. Aos condutores de veículos de transporte coletivo e de escolares, e aos de carga, quando destinados a inflamáveis, explosivos e material físsil, bem como aos de veículos com capacidade de seis ou mais toneladas, será exigido exame psicotécnico.	Art. 73. Será exigido exame psicotécnico aos condutores de transporte coletivo e aos de cargas perigosas.
§ 1.º 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.	§ 1.º Para efeito deste artigo, o Conselho Nacional de Trânsito definirá as normas dos exames e a classificação de periculosidade das cargas.
§§ 2º e 3º — sem alteração.	

(26) (Artigo 80, § 1.º — Vetado)

Dispositivo vetado

§ 1.º O aprendizado para obtenção da carteira de habilitação de que trata este artigo poderá ser efetuado nas escolas de mecanização agrícola, nas escolas de aprendizagem devidamente autorizadas, sob a orientação de técnicos de repartições oficiais de agricultura.

Razões do Veto — A propósito do § 1.º do art. 80, são arroladas as seguintes razões de veto:

“A exigência contida nesse parágrafo impedirá a habilitação de condutores de tratores, máquinas agrícolas e outros veículos onde não haja “técnicos de repartições oficiais de agricultura”. Além disso, são pouquíssimas as escolas de mecanização no País, o que viria trazer uma série enorme de problemas e dificuldades que poderiam, inclusive, retardar o desenvolvimento nacional.”

(27) (Artigo 81 — alterado pelo Decreto-Lei n.º 237/67 e, posteriormente, revogado pelo Decreto-Lei n.º 584/69, art. 2.º)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
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	Art. 81. Os menores de dezoito anos de idade e maiores de quinze anos poderão dirigir bicíclcos e tricíclos, inclusive os ciclomotores providos de motor auxiliar térmico de até cinqüenta (50) centímetros

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>até 50 cc de cilindrada, obedecidas as seguintes exigências:</p> <p>a) autorização do pai ou responsável;</p> <p>b) autorização do Juiz de Menores da jurisdição onde reside;</p> <p>c) habilitação mediante os exames previstos neste Código e seu Regulamento.</p>	<p>cúbicos de cilindrada e cuja velocidade não exceda a cinquenta (50) quilômetros por hora, desde que autorizado pelo pai ou responsável, e, na falta destes, pelo Juiz de Menores da jurisdição.</p>
<p>(28) (Artigo 82 e parágrafo único — revogados pelo Decreto-Lei n.º 584/69, art. 2.º)</p> <p>Art. 82. Poderá ser concedida autorização para dirigir veículo automotor, a título precário, na categoria de amador, a quem tenha dezessete anos de idade, desde que, satisfazendo as demais exigências para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, apresente ainda:</p> <p>a) autorização do pai ou responsável;</p> <p>b) autorização do Juiz de Menores da jurisdição onde reside;</p> <p>c) Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil com valor estabelecido pelo Conselho Nacional de Trânsito.</p> <p>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 beneficiado não tenha incorrido em infrações dos Grupos "1" e "2" e que preencha todos os requisitos deste Código e seu Regulamento.</p>	

(29) (Artigo 84 — alterado pela Lei n.º 5.820, de 10-11-72)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Lei n.º 5.820/72)
<p>Art. 84. É dever do condutor de veículo de transporte coletivo, além dos constantes do artigo 83:</p> <p>a) usar marcha reduzida e velocidade compatível com a segurança ao descer vias com declives acentuados.</p> <p>Penalidade: Grupo 2.</p> <p>b) Atender ao sinal do passageiro, parando o veículo para embarque ou desembarque somente nos pontos estabelecidos.</p> <p>Penalidade: Grupo 3.</p> <p>c) Tratar com polidez os passageiros e o público.</p> <p>Penalidade: Grupo 4.</p> <p>d) Trajar-se adequadamente.</p> <p>Penalidade: Grupo 4.</p> <p>e) Transitar em velocidade regulamentar quando conduzir escolares.</p> <p>Penalidade: Grupo 1.</p>	<p>Art. 84. É dever do condutor de veículo de transporte coletivo, além dos constantes do artigo 83:</p> <p>a) abster-se da cobrança de passagens, se responsável por veículo de transporte coletivo urbano.</p> <p>Penalidade: Grupo 1.</p> <p>b) Usar marcha reduzida e velocidade compatível com a segurança, ao descer vias com declive acentuado.</p> <p>Penalidade: Grupo 2.</p> <p>c) Atender ao sinal do passageiro, parando o veículo para embarque ou desembarque somente nos pontos estabelecidos.</p> <p>Penalidade: Grupo 3.</p> <p>d) Tratar com polidez os passageiros e o público.</p> <p>Penalidade: Grupo 4.</p> <p>e) Trajar-se adequadamente.</p> <p>Penalidade: Grupo 4.</p> <p>f) Transitar em velocidade regulamentar quando conduzir escolares.</p> <p>Penalidade: Grupo 1.</p>

(30) (Artigo 89, item XXIX — alterado pela Lei n.º 5.693, de 16-8-71)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Lei n.º 5.693/71)
<p>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.</p> <p>Penalidade: Grupo 3 e apreensão da Carteira de Habilitação.</p>	<p>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.</p> <p>Penalidade: Grupo I, apreensão do veículo e da Carteira Nacional de Habilitação.</p>

(31) (Artigo 89 — item XXX — alínea a — alterado pelo Decreto-Lei n.º 912, de 2-10-69)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 912/69)
<p>a) produzindo fumaça.</p>	<p>a) produzindo fumaça, em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN.</p>

(32) (Artigo 103 e § 1.º — alterados pelo Decreto-Lei n.º 237/67)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>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.</p>	<p>Art. 103. O infrator terá o prazo de trinta (30) dias, para o pagamento da multa, que lhe for aplicada.</p>
<p>§ 1.º O valor das multas decorrentes de infrações verificadas em rodovias será depositado no ato da autuação e recolhido, se o infrator não recorrer dentro de trinta dias.</p>	<p>§ 1.º O valor da multa decorrente da infração verificada em rodovias poderá ser pago no ato da autuação.</p>
<p>§§ 2.º e 3.º — sem alteração</p>	

(33) (Artigos 112 a 116 e parágrafos únicos — alterados pelo Decreto-Lei n.º 237/67)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>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.</p>	<p>Art. 112. As autuações por infração prevista neste Código serão julgadas pela autoridade competente para aplicação de penalidade nele inscrita.</p>
<p>Parágrafo único. A interposição do recurso em tempo hábil terá efeito suspensivo da penalidade, enquanto esta não for julgada.</p> <p>(Vide § 1.º do art. 115, na nova redação.)</p>	<p>Art. 113. Das decisões que impuserem penalidade por infração prevista neste Código caberá recurso para a Junta Administrativa de Recursos de Infrações, que funcionará junto a cada repartição de trânsito.</p>

Redação original (Lei n.º 5.108/66)	Alterações (Dec.-Lei n.º 237/67)
<p>Art. 113. Cada Tribunal Administrativo de Julgamento de Infrações será composto de três membros:</p> <p>a) 1 presidente, indicado pelo Conselho Estadual de Trânsito;</p> <p>b) 1 representante da repartição do trânsito;</p> <p>c) 1 representante dos condutores, indicado por entidade reconhecida.</p>	<p>§ 1.º Cada Junta será composta de três membros, sendo:</p> <p>a) um presidente, indicado pelo Conselho de Trânsito do Estado, do Território ou do Distrito Federal;</p> <p>b) um representante da repartição local de trânsito;</p> <p>c) um representante dos condutores de veículos indicado por entidade fixado no Regulamento deste Código.</p>
	<p>§ 2.º As Juntas criadas para funcionar junto ao órgão rodoviário federal terão presidente indicado pelo Conselho Nacional de Trânsito.</p>
<p>Art. 114. Quando e onde for necessário, os Conselhos Estaduais de Trânsito poderão criar mais de um Tribunal Administrativo de Julgamento de Infrações.</p>	<p>§ 3.º Quando e onde for necessário, a União, os Estados, os Territórios e o Distrito Federal poderão criar mais de uma Junta.</p>
<p>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.</p>	
<p>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.</p>	<p>Art. 114. Das decisões que impuserem a cassação ou a apreensão, por mais de seis (6) meses, da Carteira Nacional de Habilitação, o recurso será interposto para o Conselho Nacional de Trânsito.</p>
	<p>Art. 115. O recurso interpor-se-á mediante petição apresentada à autoridade recorrida, no prazo de trinta (30) dias, contados da publicação da decisão, no órgão oficial, ou do conhecimento, por qualquer modo, pelo infrator.</p> <p>§ 1.º O recurso não terá efeito suspensivo, e somente será admitido, no caso de aplicação de multa, feita a prova, no prazo de interposição, de depósito do valor correspondente.</p> <p>§ 2.º A autoridade recorrida remeterá o recurso ao órgão julgador dentro dos dez (10) dias úteis subsequentes à sua apresentação e, se o entender intempestivo, assinalará o fato no despacho de encaminhamento.</p> <p>Art. 116. O recurso deverá ser julgado dentro do prazo de trinta (30) dias.</p> <p>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 conceder-lhe efeito suspensivo.</p>

(34) (Artigos 36 e 37)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)	Alterações (Decreto n.º 62.926, de 28-6-68)
<p>Art. 36. Compete aos Estados, ao Distrito Federal e aos Territórios, especialmente:</p> <p>I — regulamentar o uso de suas estradas e respectivas faixas de domínio, considerado, no âmbito de sua competência, o disposto no artigo 46;</p> <p>II — conceder, autorizar ou permitir a exploração de serviços de transporte coletivo para linhas intermunicipais, desde que não transponham, conforme o caso, os limites do Estado, do Distrito Federal ou do Território;</p> <p>III — elaborar plano viário para áreas sob sua jurisdição, promovendo-lhe ou fiscalizando-lhe a implantação, com a colaboração dos Municípios;</p> <p>IV — licenciar veículos;</p> <p>V — implantar sinalização;</p> <p>VI — fixar pontos de estacionamento de veículos de aluguel;</p> <p>VII — fixar itinerário de veículos de transporte coletivo;</p> <p>VIII — aplicar penalidades e arrecadar multas decorrentes de infrações de trânsito nas áreas sujeitas à sua jurisdição;</p> <p>IX — registrar veículos;</p> <p>X — habilitar condutores;</p> <p>XI — exercer a polícia de trânsito na respectiva jurisdição.</p> <p>Art. 37. Compete aos Municípios, especialmente:</p> <p>I — regulamentar o serviço de automóvel de aluguel;</p> <p>II — determinar o uso de taxímetro nos automóveis de aluguel;</p> <p>III — limitar o número de automóveis de aluguel;</p> <p>IV — conceder, autorizar ou permitir a exploração de serviço de transporte coletivo para linhas municipais.</p>	<p>Art. 36. Compete aos Estados, ao Distrito Federal e aos Territórios, especialmente:</p> <p>I — regulamentar o uso de suas estradas e respectivas faixas de domínio, considerado o disposto no artigo 46;</p> <p>II — conceder, autorizar ou permitir a exploração de serviços de transporte coletivo para linhas intermunicipais, desde que não transponham os limites do respectivo território;</p> <p>III — implantar sinalização nas suas estradas;</p> <p>IV — aplicar penalidade e arrecadar multas decorrentes de infrações de trânsito, exceto quanto às verificadas nas estradas federais;</p> <p>V — registrar veículos;</p> <p>VI — habilitar condutores;</p> <p>VII — exercer a polícia de trânsito, ressalvado o disposto no artigo 35, VII.</p> <p>Parágrafo único. Aos Estados não divididos em Municípios e ao Distrito Federal incumbem, ainda, as atribuições de que trata o artigo seguinte.</p> <p>Art. 37. Compete aos Municípios, especialmente:</p> <p>I — regulamentar o uso das vias sob sua jurisdição, considerado o disposto no artigo 46;</p> <p>II — conceder, autorizar ou permitir exploração de serviço de transporte coletivo para as linhas municipais;</p> <p>III — regulamentar o serviço de automóvel de aluguel (táxi);</p> <p>IV — determinar o uso de taxímetro nos automóveis de aluguel;</p> <p>V — limitar o número de automóveis de aluguel (táxi);</p> <p>VI — licenciar veículos;</p> <p>VII — implantar sinalização nas vias sob sua jurisdição.</p> <p>Parágrafo único. Os Municípios, mediante convênio, poderão deferir aos respectivos Estados ou Territórios a execução total ou parcial de suas atribuições relativas ao trânsito.</p>

(35) (Artigo 81)

Norma transitória (Decreto n.º 72.752, de 6-9-73)

Art. 4.º É assegurado o trânsito, durante cinco anos que se seguirem à entrada em vigor deste Decreto, aos veículos cujas dimensões excedam, no máximo, 10% (dez por cento) às estabelecidas no art. 81 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito.

(36) (Artigo 95)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)	Alterações em vigor (Decreto n.º 72.294, de 24-5-73).
<p>Art. 95. Somente os veículos de representação pessoal do Presidente da República e dos Presidentes do Senado Federal, da Câmara dos Deputados e do Supremo Tribunal Federal portarão placas com as cores da Bandeira Nacional.</p> <p>Parágrafo único. Os veículos de representação de Ministro de Estado, Governador e Secretário de Estado, Presidente de Tribunal Federal ou Estadual e de Assembléia Legislativa e de autoridades religiosas das mais altas hierarquias terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito.</p>	<p>Art. 95. Somente os veículos de representação pessoal do Presidente da República, do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos Deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, bem como dos Ministros de Estado, dos Chefes dos Gabinetes Militar e Civil da Presidência da República, dos Chefes do Serviço Nacional de Informações e do Estado-Maior das Forças Armadas, do Consultor-Geral da República e do Procurador-Geral da República, terão placas com as cores da Bandeira Nacional.</p> <p>Parágrafo único. Os veículos de representação dos Tribunais Federais, bem como os dos Governadores e Secretários de Estado, dos Presidentes das Assembléias Legislativas e dos Tribunais Estaduais terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito.</p>

ALTERAÇÕES SOFRIDAS ANTERIORMENTE

<p>1.º Decreto n.º 65.262, de 2-10-69</p> <p>Art. 95. Somente os veículos de representação pessoal do Presidente e do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal, da Câmara dos Deputados, do Supremo Tribunal Federal, bem como os 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, terão placas com as cores da Bandeira Nacional.</p> <p>(Obs.: O parágrafo único foi suprimido).</p>	<p>2.º Decreto 66.433, de 10-4-70</p> <p>Art. 95. Somente os veículos de representação pessoal do Presidente, do Vice-Presidente da República, dos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos Deputados, do Presidente e dos Ministros do Supremo Tribunal Federal, bem como dos Ministros de Estado, dos Chefes do Gabinete Civil e do Gabinete Militar da Presidência da República e dos Chefes do Serviço Nacional de Informações e do Estado-Maior das Forças Armadas, terão placas com as cores da Bandeira Nacional.</p> <p>Parágrafo único. Os veículos de representação dos Tribunais Federais, bem como dos Governadores e Secretários de Estado, dos Presidentes das Assembléias Legislativas e dos Tribunais Estaduais, terão placas especiais, de acordo com os modelos estabelecidos pelo Conselho Nacional de Trânsito.</p>
---	--

(37) (Artigo 103)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

<p>Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)</p>	<p>Alterações (Decreto n.º 66.080, de 16-1-70)</p>
<p>Art. 103. Os veículos de transporte de inflamáveis, líquidos ou gasosos, de explosivos ou de material físsil terão suas carroçarias pintadas de cor verde e uma faixa horizontal, branca, de quarenta centímetros (40 cm) de largura, em toda a sua extensão, a meia altura, na qual se inscreverá o dístico "Inflamável", "Explosivo" ou "Material Físsil", pintado com tinta refletora de cor vermelha, nas laterais e na traseira.</p>	<p>Art. 103. Os veículos de transporte de inflamáveis, líquidos ou gasosos, de explosivos ou de material físsil terão pintada em suas carroçarias uma faixa horizontal, branca, de quarenta centímetros (40 cm) de largura, em toda a sua extensão, a meia altura, na qual se inscreverá o dístico "Inflamável", "Explosivo" ou "Material Físsil", conforme o caso, pintado com tinta refletora de cor vermelha, nas laterais e na traseira.</p> <p>(Norma transitória — Decreto n.º 66.080, de 16-1-70)</p> <p>Art. 2.º Até 31 de agosto de 1970, dispensar-se-á aos veículos de que trata o artigo 103 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito a satisfação da exigência relativa a pintura da faixa horizontal branca, ficando obrigados, porém, ao uso dos dísticos aí previstos.</p>

(38) (Artigo 122 e § 1.º)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

<p>Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)</p>	<p>Alterações — (Decreto n.º 66.199, de v2-2-70)</p>
<p>Art. 122. A toda licença corresponderá um registro composto de seis (6) caracteres, divididos em três (3) grupos:</p> <p>I — primeiro grupo: composto de uma (1) letra, indicativa do Estado, Território ou Distrito Federal, de acordo com a distribuição constante no Anexo V;</p> <p>II — segundo grupo: composto de dois (2) caracteres, indicativos do Município, resultante do arranjo, com repetição, de vinte e três (23) letras e os nove (9) algarismos significativos dois (2) a dois (2);</p> <p>III — terceiro grupo: composto de três (3) caracteres, indicativos do registro individual, resultante do arranjo, com repetição, de vinte e três (23) letras e os nove (9) algarismos significativos três (3) a três (3).</p> <p>§ 1.º A distribuição dos arranjos (segundo grupo) correspondentes aos Municípios será feita pelos Conselhos de Trânsito dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios.</p>	<p>Art. 122. Os veículos automotores serão registrados, nos Órgãos de Trânsito identificadores, por um registro composto de seis caracteres divididos em dois grupos:</p> <p>I — primeiro grupo: composto de dois (2) caracteres, resultantes do arranjo, com repetição, de vinte e cinco (25) letras, duas a duas;</p> <p>II — segundo grupo: composto de um número de quatro algarismos.</p> <p>§ 1.º O conjunto dos arranjos do primeiro grupo é o constante do Anexo V do presente Regulamento.</p>

(39) (Artigo 122, § 2.º)

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 1.º-1-68)

§ 2.º A distribuição do arranjo (terceiro grupo) correspondente a cada veículo será feita pelo Município.

1.º — Alteração (Decreto n.º 66.199, 12-2-70)

§ 2.º O registro de bicicletas e triciclos motorizados far-se-á, em cada Município, por um número composto de quatro (4) algarismos.

2.º — Alteração (Decreto n.º 69.099, de 19-8-71) (EM VIGOR)

§ 2.º O registro de bicicletas e triciclos motorizados far-se-á, em cada Município, com a composição de cinco caracteres divididos em dois grupos, a saber:

I — primeiro grupo: composto de dois caracteres, resultantes de arranjo, com repetição, de vinte e cinco letras, duas a duas, conforme anexo V do presente Regulamento;

II — segundo grupo: composto de um número de três algarismos.

(40) (Artigo 134)

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

Art. 134. O pedido de licença para aprendizagem do menor que tenha dezesete (17) anos de idade (artigo 171, III) instruir-se-á com:

I — autorização do pai ou responsável;

II — autorização do Juiz de Menores com jurisdição no Município de sua residência;

III — apólice de seguro de responsabilidade civil, com valor fixado pelo CONTRAN;

IV — declaração, do próprio punho, de que sabe ler e escrever;

V — duas fotografias, tamanho 3 cm x 4 cm.

(Revogado pelo Decreto n.º 64.526, de 16-5-69)

(41) (Artigo 137, Parágrafo único)

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

Parágrafo único. Quando se tratar de aprendiz de dezessete (17) anos, só lhe será expedida outra licença após completar dezoito (18) anos, sem prejuízo do prazo de seis (6) meses previstos neste artigo.

(Revogado pelo Decreto n.º 64.526, de 16-5-69)

(42) (Artigo 141, Parágrafo único)

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica aos bicicletas e triciclos, inclusive ciclomotores, providos de motor auxiliar térmico de, até, cinquenta (50) centímetros cúbicos de cilindrada, e cuja velocidade máxima não exceda a cinquenta (50) quilômetros horários, bem como aos aparelhos autômatos destinados a puxar ou arrastar maquinaria de qualquer natureza ou a executar trabalhos agrícolas e de construção ou pavimentação.

(Revogado pelo Decreto n.º 64.526, de 16-5-69)

(43) (Artigo 146)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original — (Decreto número 62.127, de 16-1-68)	Alterações — (Decreto n.º 72.752, de 6-9-73)
<p>Art. 146. A apresentação do cartão de saúde expedido pelo Ministério da Aeronáutica, no período de sua vigência, dispensa o exame de sanidade física e mental para habilitação e revisão periódica.</p>	<p>Art. 146. Os pilotos militares e civis que apresentarem Cartão de Saúde, expedido pelo Ministério da Aeronáutica, ficam dispensados da prestação dos exames previstos nos artigos 144, I e II, e 158, I, alínea "a", deste Regulamento.</p>

(44) (Artigo 162, § 1.º)

Passa a parágrafo único, em razão de ter sido suprimido o § 2.º pelo Decreto n.º 64.526, de 16-5-69 (embora, por evidente engano, este determine que se renumere dessa forma o próprio § 2.º que revoga).

(45) (Artigo 162, § 2.º)

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

§ 2.º Estão isentos da Carteira Nacional de Habilitação os condutores de veículos de que trata o artigo 141, parágrafo único.

(Revogado pelo Decreto n.º 64.526, de 16-5-69)

(46) (Artigo 171, item III)

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

III — ao que tenha dezessete (17) anos de idade, para dirigir veículo automotor a título precário, na categoria de amador, satisfeitas as exigências para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação;

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

(47) (Artigo 171, item IV)

O item IV passa a ser III — Decreto n.º 64.526, de 16-5-69

(48) (Artigo 171, § 1.º)

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

§ 1.º A Autorização, ao caso do item III, será cassada, se o menor praticar qualquer infração punida com multa dos Grupos 1 e 2.

(Revogado pelo Decreto n.º 64.526, de 16-5-69)

(49) (Artigo 171, §§ 2.º e 3.º)

Tendo sido revogado o § 1.º do art. 171, pelo Decreto n.º 64.526, de 16-5-69, os §§ 2.º e 3.º desse artigo seriam de renumerar-se para §§ 1.º e 2.º, respectivamente. Neste caso, entretanto, o Decreto n.º 64.526/69 omitiu a necessária observação, ao contrário do que fez em relação aos demais.

(50) (Artigo 172)

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

Art. 172. No caso do item III do artigo anterior, a Autorização, ao completar o seu possuidor dezoito (18) anos de idade, poderá ser substituída pela Carteira Nacional de Habilitação, categoria de amador, dispensando-se-lhe os exames já prestados, salvo se houver incorrido em infração punida com multa dos Grupos 1 e 2.

(Revogado pelo Decreto n.º 64.526, de 16-5-69)

(51) (Artigo 181, inciso XXX, alínea "a")

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original — (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

Alterações — (Decreto n.º 65.262, de 2-10-69)

a) produzindo fumaça;

a) produzindo fumaça em níveis superiores aos fixados pelo CONTRAN;

(52) (Artigo 201)

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

Art. 201. Aos menores autorizados a dirigir, nos termos do artigo 171, item III, quando incidirem em infrações dos Grupos 1 e 2, será cassada a respectiva Autorização.

(Revogado pelo Decreto n.º 64.526, de 16-5-69)

(53) (Artigo 236)

COMPARATIVO DAS ALTERAÇÕES

Redação original — (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

Alterações — (Decreto n.º 72.752, de 6-9-73)

Art. 236. Os formatos dos modelos de documentos de que trata este Regulamento poderão ser alterados pelo CONTRAN, quando o emprego de novas técnicas o justifique, desde que aprovados pelo Ministro da Justiça.

Art. 236 Os modelos de documentos de que trata este Regulamento poderão ser alterados pelo Conselho Nacional de Trânsito, com aprovação do Ministro da Justiça, quando o emprego de novas técnicas o justificar.

(54)

Anexo III

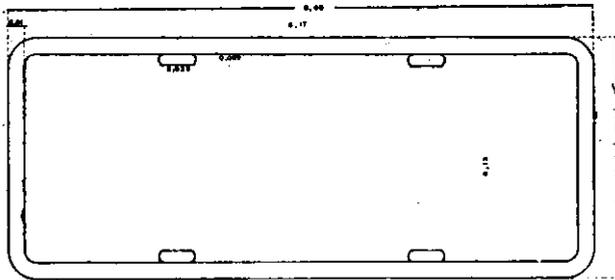
Substituído pelo Decreto 66.199, de 12-2-70.

Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

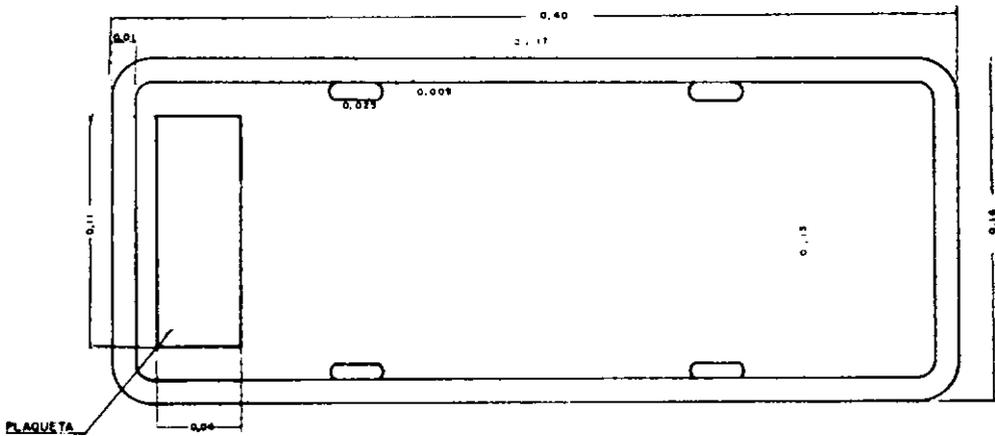
VEÍCULO	PLACAS			
	COR		FORMA	DIMENSÕES
	Fundo	Dísticos		
Particular	Amarela ..	Preta	Retangular	0,40 m x 0,16 m
Aluguel	Vermelha ..	Branca	Retangular	0,40 m x 0,16 m
Oficial	Branca	Preta	Retangular	0,40 m x 0,16 m
Experiência	Verde	Branca	Retangular	0,40 m x 0,16 m
Aprendizagem	Branca	Vermelha ..	Retangular	0,40 m x 0,16 m
Fabricante	Azul	Branca	Retangular	0,40 m x 0,16 m

(Anexo III)

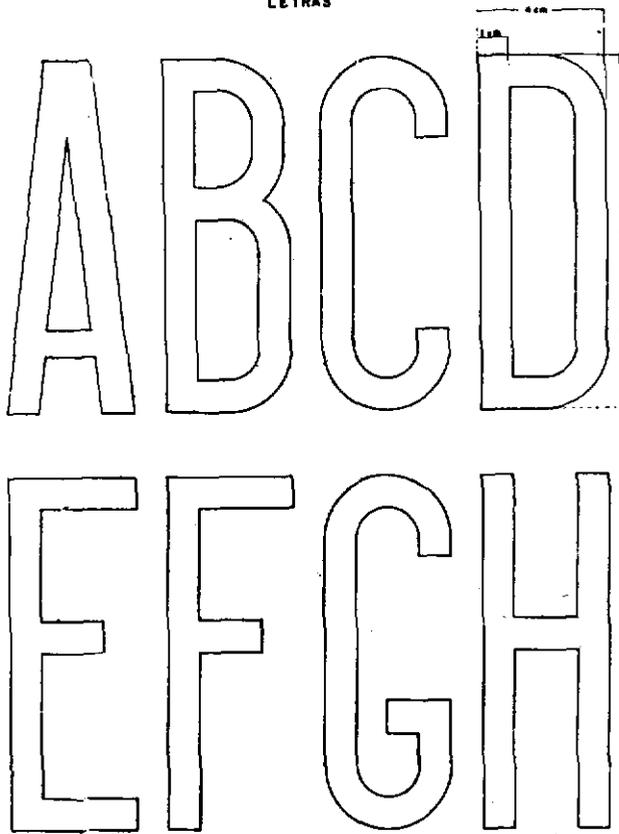
PLACA DIANTEIRA
(RETANGULAR)



PLACA TRASEIRA
(RETANGULAR)



LETRAS



C M T
REGULAMENTO

LETRAS

I JKL
MNOP

G M T
REGLAMENTO

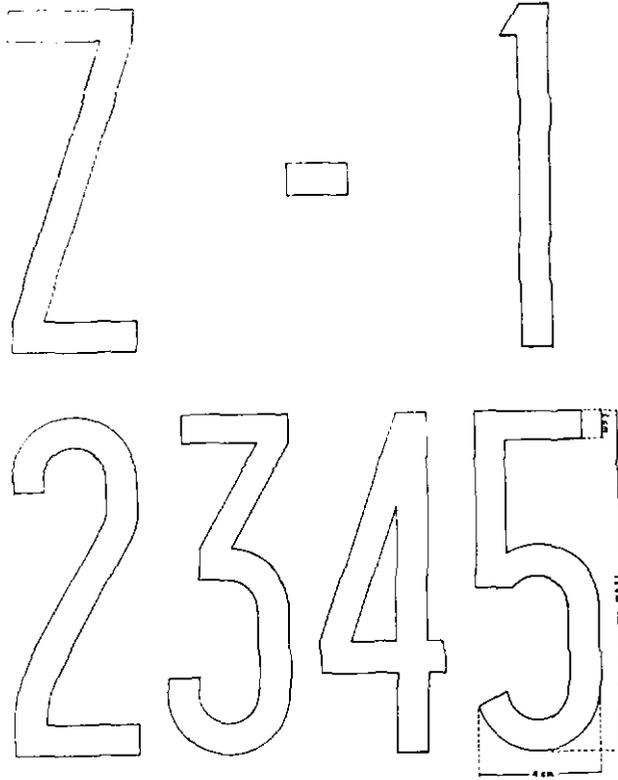
LETRAS

R S T U

V W X Y

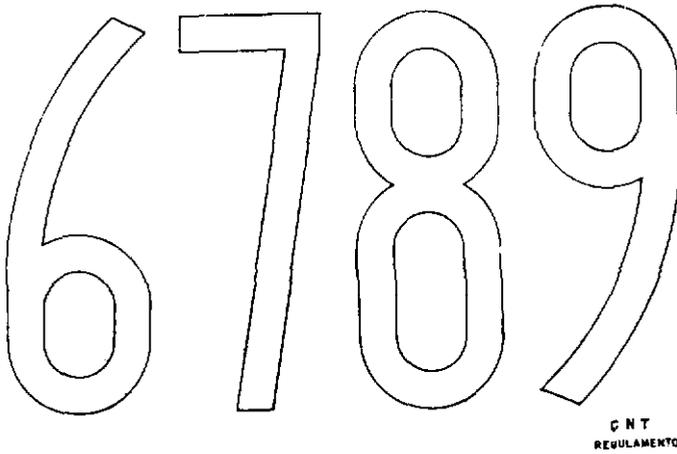
C N T
REGULAMENTO

LETRAS E NÚMEROS



C M T
REGULAMENTO

NÚMEROS

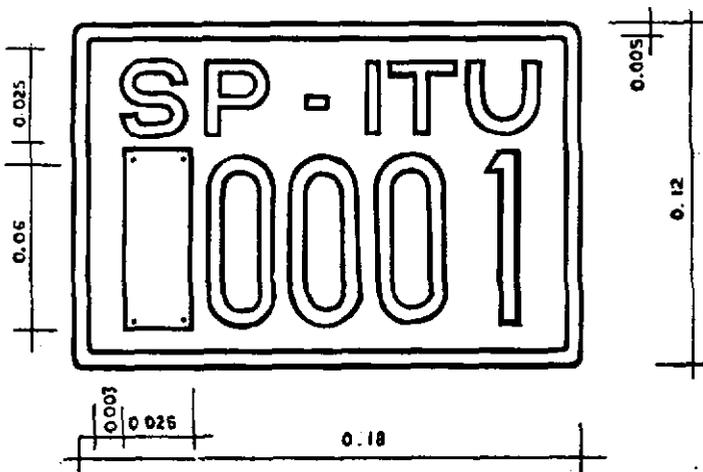


(55)

Modelo de placa constante do número 2 do Anexo III (Alteração anterior — Decreto n.º 66.199, de 12-2-70)

2) BICICLOS E TRICICLOS MOTORIZADOS

Os bicicletas e triciclos motorizados terão apenas placa traseira com cores iguais às previstas no item 1 do presente Anexo, obedecendo, entretanto, às seguintes dimensões e formas:



(58)

ANEXO V

Substituído pelo Decreto n.º 66.199, de 12-2-70
 Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

ANEXO V

1.º Conjunto (1 letra)

Distribuição do 1.º caráter de placa pelos Estados e Territórios

A — Amazonas	O — Goiás
B — Bahia	P — Paraná
C — Ceará	Q — Sergipe
D — Acre	R — Rio Grande do Sul
E — Espírito Santo	S — São Paulo
F — Pará	T — Rio de Janeiro
G — Guanabara	U — Santa Catarina
H — Maranhão	V — Alagoas
I — Piauí	X — Mato Grosso
J — Rio Grande do Norte	Y — Distrito Federal
L — Paraíba	Z — Território do Amapá de ZAA a ZH9
M — Minas Gerais	Território de Fernando de Noronha
N — Pernambuco	de ZIA a ZQ9
	Território de Rondônia de ZRA a
	A19
	Território de Roraima de ZZA a Z99

(59)

ANEXO VII

Substituído pelo Decreto n.º 72.752, de 6-9-73
 Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

LICENÇA PARA APRENDER A CONDUZIR VEÍCULO

A impressão far-se-á em papel fiduciário, contra falsificação, que contenha em sua massa confete ou fibra colorida.

A tarja será em alto-relevo de cor cinza e os dísticos, nela inseridos, em negativo.

O fundo terá impressão antifotográfica em cor marron e conterá, ao centro, emblemas da República, em marcas — d'água cor marron — escuro.

O texto será em cor preta.

<p>CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE _____ LICENÇA PARA APRENDER A CONDUZIR VEÍCULO Nº _____ VALOR ANO _____</p> <p>Nome _____ CATEGORIA _____ CATEGORIA _____ INSTRUÇÃO _____ CATEGORIA _____ DATA _____ DATA _____</p> <p style="text-align: center;">(A TORNAR SE IMPRESSÃO)</p>	<p>"Dapienter et honeste diligens sem a companhia do Instrutor, não deve deixar nunca o veículo, e só poderá sair dele se para isto o período de aprendizagem autorizado nos termos da legislação."</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>
--	--

(60)

ANEXO VIII

Substituído pelo Decreto n.º 72.752, de 6-9-73
 Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO

A impressão da Carteira Nacional de Habilitação far-se-á em papel fiduciário, contra falsificação, que contenha em sua massa, confete ou fibra colorida.

A tarja será em alto-relevo de cor azul e os dísticos, nela inseridos, em negativo.

O fundo terá impressão antifotográfica em cor amarela e conterá, ao centro, emblemas da República, em marcas-d'água, cor amarela-escuro.

O texto será em cor preta.

The image shows two versions of the National Driver's License Card (Carteira Nacional de Habilitação) form. The left version is titled "CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO" and the right version is titled "DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES". Both forms include fields for name, address, date of birth, sex, marital status, and a photograph area. The left form is labeled "VÁLIDA EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL" and the right form is labeled "TEM SE PÚBLICA EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL".

(61)

ANEXO IX

Suprimido pelo Decreto n.º 72.752, de 6-9-73
 Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

ANEXO IX

**REGISTRO DA CARTEIRA NACIONAL
 DE HABILITAÇÃO**

A impressão far-se-á em papel fiduciário, contra falsificação, que contenha em sua massa confete ou fibra colorida.

A tarja será em alto-relevo de cor azul e os dísticos, nela inseridos, em negativo.

O fundo terá impressão antifotográfica em cor amarela e conterá, ao centro, emblemas da República, em marcas-d'água, cor amarela-escuro.

O texto será em cor preta.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO	
DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE _____	
REGISTRO DE CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO	
_____ VIA	Nº _____
_____ NOME	
_____ Nº DA CARTEIRA	
_____ CATEGORIA	
_____ LOCAL E DATA	_____ (AUTORIDADE EXPEDIDORA)
SÓ TEM VALOR JUNTO À CARTEIRA NACIONAL RESPECTIVA	

(62)

ANEXO X

Substituído pelo Decreto n.º 72.752, de 6-9-73
 Redação original (Decreto n.º 62.127, de 16-1-68)

AUTORIZAÇÃO PARA CONDUZIR VEÍCULO

A impressão far-se-á em papel fiduciário, contra falsificação, que contenha em sua massa confete ou fibra colorida.

A tarja será em alto-relevo de cor laranja e os dísticos, nela inseridos, em negativo.

O fundo terá impressão antifotográfica em cor azul e conterà, ao centro, emblemas da República, em marcas-d'água, cor azul-escuro.

O texto será em cor preta.

The diagram shows a rectangular form with a double border. The overall height is 8.90 and the overall width is 9.50. The form contains the following text and fields:

- Top center: **CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO**
- Below that: **DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE _____**
- Large bold title: **AUTORIZAÇÃO PARA CONDUZIR VEÍCULO**
- Below title: **Nº _____ VÁLIDA ATÉ ____/____/____**
- Form fields:
 - NOME** (horizontal line)
 - IDENTIDADE** (horizontal line)
 - CATEGORIA** (horizontal line)
 - LOCAL** (horizontal line)
 - DATA** (horizontal line)
- Bottom center: **(AUTORIDADE EXPEDIDORA)**
- Right side: A large rectangular area labeled **FOTOGRAFIA 2.50 x 3.00**.

(63)

DECRETO N.º 72.752 — DE 6 DE SETEMBRO DE 1973

Altera disposições do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, e dá outras providências.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 81, item III, da Constituição, decreta:

Art. 2.º Os Anexos IV, VII, VIII e X do Regulamento do Código Nacional de Trânsito são substituídos pelos que acompanham o presente Decreto.

Parágrafo único. A expedição dos documentos de que tratam os Anexos referidos neste artigo será disciplinada pelo Conselho Nacional de Trânsito.

(64)

DECRETO N.º 60.788/67

Anteriormente, o limite máximo de carga fora regulado pelos seguintes diplomas legais: Decreto-Lei n.º 49, de 18-11-66 (regulamentado pelo Decreto n.º 59.916, de 5-1-67 (e Decreto-Lei n.º 117, de 31-1-67 (que revoga o anterior).

DECRETO-LEI N.º 49 — DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966

Regula o limite máximo de carga por eixo para o tráfego, nas vias públicas, de veículos ou combinações de veículos, e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo parágrafo único do art. 31 do Ato Institucional n.º 2, de 27 de outubro de 1965,

Considerando a necessidade de evitar a deterioração prematura da rede rodoviária nacional causado pelo excesso de peso de veículos; e

Considerando a inexistência de legislação adequada no sentido de regular os pesos máximos para os veículos que trafegarem nas vias públicas do território nacional, resolve baixar o seguinte Decreto-Lei:

Art. 1.º — O tráfego, nas vias públicas, de veículos ou combinações de veículos só é permitido dentro das condições e critérios estabelecidos neste Decreto-Lei.

Art. 2.º São fixados os seguintes limites de carga por eixo:

a) 10 (dez) toneladas por eixo isolado;

b) 16 (dezesseis) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem, quando for de 1,20m a 1,34m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contêm os centros das rodas;

c) 17 (dezessete) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais paralelos que contêm os centros das rodas for superior a 1,34m.

§ 1.º Quando a distância entre os dois planos paralelos que contêm os centros das rodas de dois eixos adjacentes for inferior a um metro e vinte centímetros, a carga transmitida ao pavimento pelos dois eixos, em conjunto, não excederá a dez toneladas.

§ 2.º Quando a distância aludida no parágrafo anterior for superior a dois metros e trinta e nove centímetros, cada eixo, isoladamente considerado, poderá transmitir ao pavimento até dez toneladas.

Art. 3.º Os limites de carga estabelecidos no artigo anterior só prevalecem para os eixos que se apoiem no pavimento por meio de, no mínimo, quatro pneumáticos, da mesma rodagem calçando rodas do mesmo diâmetro.

Parágrafo único. Nos eixos apoiados por meio de dois pneumáticos os limites de carga, fixados no artigo 2.º deste Decreto-Lei, ficam reduzidos à metade.

Art. 4.º Nenhuma combinação de veículos poderá ser constituída de mais de duas unidades, incluída a unidade tratora, e nem peso total superior a quarenta toneladas.

Art. 5.º Conceder-se-á autorização excepcional aos veículos especiais que transportem carga indivisível e que não se enquadrem nas condições estabelecidas nos artigos anteriores, observados os seguintes critérios:

a) cada viagem dependerá de autorização especial, a critério do órgão competente, a ser exarada em requerimento do interessado, o qual especificará obrigatoriamente as características do veículo e da carga, o percurso a ser percorrido e a data do deslocamento inicial;

b) a autorização especial só tem validade para a viagem indicada no requerimento;

c) o veículo ou combinação de veículos deverá representar a quantidade de eixos necessária à melhor distribuição de carga sobre os mesmos.

Parágrafo único. A autorização especial de que trata este artigo não exige o seu beneficiário da obrigatoriedade de ressarcimento do dano ou danos que o veículo vier a causar à via pública ou a terceiros.

Art. 6.º Os veículos ou combinações de veículos não podem exceder à capacidade nominal de fabricação, a qual constará do seu registro de licença.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, os fabricantes de veículos, de rebocues e semi-rebocues fornecerão atestados aos proprietários para apresentação aos órgãos responsáveis pelo licenciamento.

Art. 7.º As sanções estabelecidas neste Decreto-Lei serão aplicadas pelos órgãos federais, estaduais e municipais, encarregados da fiscalização do trânsito dentro das suas respectivas jurisdições.

Art. 8.º A fiscalização dos limites de carga será feita ao longo das vias públicas, com a utilização de balanças próprias, fixas ou móveis.

Art. 9.º Fica estabelecida a multa de 1/20 (um vinte avos) do maior salário-mínimo vigente no País, por 200 (duzentos) quilos de excesso ou fração desse limite.

Art. 10. Sem prejuízo do pagamento da pena pecuniária fixada no artigo anterior, o veículo que transportar excesso de carga superior a 1.000 (mil) quilos, por eixo isolado ou 1.500 (mil e quinhentos) quilos por conjunto de dois eixos em tandem, só poderá prosseguir a viagem após o descarregamento do respectivo excesso.

Art. 11. Nos orçamentos dos órgãos encarregados da execução deste Decreto-Lei, serão previstas dotações próprias que permitam a cobertura de despesas com a aquisição de equipamento necessário à fiscalização.

Art. 12. Durante os 180 (cento e oitenta) dias que decorrerem a partir da publicação deste Decreto-Lei, são permitidos, em caráter excepcional, os seguintes limites de carga:

a) 11 (onze) toneladas por eixo isolado;

b) 17 (dezessete) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem, quando for de 1,20m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contêm os centros das rodas;

c) 18 (dezoito) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem, quando for superior a 1,34m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contêm os centros das rodas.

§ 1.º Do 181.º dia contado da publicação deste Decreto-Lei, até o 270.º dia, os veículos que trafegarem com excesso de carga, considerados os limites do art. 2.º, estão sujeitos à multa correspondente a 2/5 da estabelecida no art. 9.º

§ 2.º Do 271.º dia contado da publicação deste Decreto-Lei, até o 365.º dia, os veículos que trafegarem com excesso de carga, considerados os limites do art. 2.º, estão sujeitos à multa correspondente a 4/5 da estabelecida no art. 9.º

§ 3.º Após o 366.º dia contado da publicação deste Decreto-Lei, não tolerada qualquer prorrogação, aplicar-se-á, na sua integralidade, a multa de que trata o art. 9.º

Art. 13. Este Decreto-Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 14. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 18 de novembro de 1966; 145.º da Independência e 78.º da República. — H. CASTELLO BRANCO — Juarez Távora.

DECRETO-LEI N.º 117 — DE 31 DE JANEIRO DE 1967

Regula o limite máximo de carga por eixo, para o tráfego nas vias públicas, de veículos ou combinações de veículos, e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo § 2.º do art. 9.º do Ato Institucional n.º 4, de 7 de dezembro de 1966, resolve baixar o seguinte Decreto-Lei:

Art. 1.º O tráfego de veículos ou suas combinações, nas vias públicas federais, estaduais e municipais, só é permitido com observância das normas estabelecidas neste Decreto-Lei.

Art. 2.º São fixados os seguintes limites máximos de carga bruta transmitida por eixo às superfícies das vias públicas:

a) 10 (dez) toneladas por eixo isolado;

b) 16 (dezesseis) toneladas por conjunto de dois eixos tandem, quando for de 1,20m a 1,34m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contêm os centros das rodas;

c) 17 (dezessete) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais paralelos que contêm os centros das rodas for superior a 1,34m e inferior ou igual a 2,39m;

d) quando a distância entre os dois planos verticais paralelos que contêm os centros das rodas for superior a 2,39m, cada eixo, isoladamente considerado, poderá transmitir ao pavimento até 10 (dez) toneladas.

§ 1.º Quando a distância entre os dois planos verticais paralelos que contêm os centros das rodas de dois eixos adjacentes for inferior a um metro e vinte centímetros, a carga transmitida ao pavimento pelos dois eixos, em conjunto, não excederá a 10 (dez) toneladas.

Art. 3.º Os limites de carga estabelecidos no artigo anterior só prevalecem para os eixos que se apoiem no pavimento por meio de, no mínimo, quatro pneumáticos, da mesma rodagem, calcando rodas do mesmo diâmetro.

§ 1.º Para fins de capacidade de carga de veículo só são considerados os eixos que tiverem pneumáticos e rodas da mesma rodagem e diâmetro em uma mesma unidade (tratora ou tracionada).

§ 2.º Nos eixos apoiados por meio de dois pneumáticos, os limites de carga, fixados no art. 2.º deste Decreto-Lei, ficam reduzidos à metade.

Art. 4.º Nenhuma combinação de veículos poderá ser constituída de mais de duas unidades, incluída a unidade tratora, e nem peso total superior a quarenta toneladas.

Art. 5.º Conceder-se-á autorização excepcional aos veículos que transportem carga indivisível e que não se enquadrem nas condições estabelecidas nos artigos anteriores, observados os seguintes critérios:

a) cada viagem dependerá de autorização especial, a critério do órgão competente, a ser exarada em requerimento do interessado, o qual especificará obrigatoriamente as

características do veículo e de carga, o percurso a ser percorrido e da data do deslocamento inicial;

b) a autorização especial só tem validade para a viagem indicada no requerimento;

c) a critério do órgão outorgante da autorização especial, poderá ser exigido que o veículo ou combinação de veículos apresentem construção especial, com quantidade e disposição de eixos determinadas, de modo a ser obtida a distribuição e transmissão ótimas de carga sobre os mesmos.

Parágrafo único. A autorização especial de que trata este artigo não exime o seu beneficiário da obrigatoriedade de ressarcimento do dano ou danos que o veículo vier causar à via pública ou a terceiros.

Art. 6.º Respeitados os limites cominados no art. 2.º, os veículos ou combinações de veículos não podem ter peso bruto total superior ao limite indicado pelas fábricas e aprovado pelas autoridades competentes, nem podem os pesos brutos transmitidos ao pavimento pelos seus eixos serem superiores aos limites indicados pelas fábricas, devendo constar todos estes limites do seu registro de licença.

§ 1.º Nos veículos dotados de eixos em tandem os limites dos pesos brutos transmitidos às vias públicas pelo conjunto de eixos serão:

I — quando ambos os eixos se apoiem no pavimento por meio de, no mínimo, 4 (quatro) pneumáticos, da mesma rodagem, calçando rodas do mesmo diâmetro, de:

a) 160% da capacidade de carga total estabelecida pelo fabricante para um eixo motriz isolado, quando a distância entre os eixos em tandem estiver compreendida entre 1,20 e 1,34 metros;

b) 170% da capacidade de carga total estabelecida pelo fabricante para um eixo motriz isolado, quando a distância entre os eixos em tandem for superior a 1,34m e inferior ou igual a 2,39m;

c) 200% da capacidade de carga total estabelecida pelo fabricante para um eixo motriz isolado, quando a distância entre os eixos em tandem for superior a 2,30m;

II — quando um dos eixos se apóia no pavimento por meio de 2 (dois) pneumáticos, da mesma rodagem que a do eixo motriz e calçando rodas do mesmo diâmetro que as do eixo motriz de:

a) 130% da capacidade de carga total estabelecida sobre o eixo motriz isolado, quando a distância entre os eixos em tandem estiver compreendida entre 1,20 e 1,34m;

b) 135% da capacidade de carga total estabelecida sobre o eixo motriz isolado, quando a distância entre os eixos em tandem for superior a 1,34m;

c) 150% da capacidade de carga total estabelecida sobre o eixo motriz isolado, quando a distância entre os eixos em tandem for superior a 2,39m.

§ 2.º Os limites das cargas máximas transmitidas às vias públicas pelos eixos de veículos dotados de reboques ou semi-reboques serão:

a) para o veículo trator, os limites por eixo indicados no caput deste artigo e seu § 1.º;

b) para os reboques e semi-reboques, o limite máximo por eixo não poderá ser superior ao limite máximo por eixo verificado no correspondente veículo trator.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, os fabricantes de veículos, reboques e semi-reboques fornecerão, aos proprietários, atestados com a indicação dos pesos brutos máximos admissíveis por eixo, para apresentação aos órgãos responsáveis pelo licenciamento.

Art. 7.º As sanções estabelecidas neste Decreto-Lei serão aplicadas pelos órgãos federais, estaduais e municipais, ou encarregados da fiscalização do trânsito dentro das suas respectivas jurisdições.

Art. 8.º A fiscalização dos limites de carga será feita ao longo das vias públicas com a utilização de balanças próprias, fixas ou móveis.

Art. 9.º Nos orçamentos dos órgãos encarregados da execução deste Decreto-Lei, serão previstas dotações próprias que permitam a cobertura de despesas com a aquisição de equipamento necessário à fiscalização.

Art. 10. Fica estabelecida a multa de 1/20 (um vinte avos) do maior salário-mínimo vigente no País, por 200 (duzentos) quilos de excesso ou fração desse limite.

Art. 11. Sem prejuízo do pagamento da pena pecuniária fixada no artigo anterior, o veículo que transportar excesso de carga superior a 1.000 (mil) quilos, por eixo isolado, ou 1.500 (mil e quinhentos) quilos por conjunto de dois eixos em tandem, só poderá prosseguir a viagem após o descarregamento do respectivo excesso.

Art. 12. Durante os 120 (cento e vinte) dias que decorrerem a partir da publicação deste Decreto-Lei são permitidos, em caráter excepcional, os seguintes limites de carga:

- a) 11 (onze) toneladas por eixo isolado;
- b) 17 (dezessete) toneladas por conjunto de dois eixos tandem, quando for de 1,20m a 1,34m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contém os centros das rodas;
- c) 18 (dezoito) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem, quando for superior a 1,34m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contém os centros das rodas.

§ 1.º Do 121.º dia contado da publicação deste Decreto-Lei, até o 210.º dia, os veículos que trafegarem com excesso de carga, considerados os limites dos arts. 2.º e 6.º, estão sujeitos à multa correspondente a 2/5 da estabelecida no art. 10.

§ 2.º Do 211.º dia contado da publicação deste Decreto-Lei, até o 305.º dia, os veículos que trafegarem com excesso de carga, considerados os limites dos arts. 2.º e 6.º, estão sujeitos à multa correspondente a 4/5 da estabelecida no art. 10.

§ 3.º Após o 306.º dia contado da publicação deste Decreto-Lei, não tolerada qualquer prorrogação, aplicar-se-á, na sua integralidade, quando for o caso, a multa de que trata o art. 10.

§ 4.º Até o 360.º dia contado da publicação do presente Decreto-Lei, será permitido, a título excepcional, aos veículos equipados com eixos em tandem providos de rodagens diferentes e rodas com diâmetros diferentes, uma carga bruta máxima no conjunto dos eixos em tandem a 130.% da carga bruta máxima indicada pelo fabricante do veículo para o eixo motor isolado.

Art. 13. Dos convênios firmados entre o DNER e os Estados, com fundamento no art. 45 do Decreto-Lei n.º 8.463, de 27 de dezembro de 1945, constarão obrigatoriamente, cláusulas mediante as quais os Estados, através dos seus órgãos rodoviários, se encarregarão, a critério do DNER, do exercício da fiscalização da observância do disposto no presente Decreto-Lei.

Art. 14. De acordo com o Conselho Nacional de Trânsito, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem estabelecerá limites para as cargas transmitidas às vias públicas por combinações de eixos ou de rodas não previstas neste Decreto-Lei, e sempre de modo que os efeitos destrutivos sobre os provimentos e obras de arte não excedam àqueles provocados pelas cargas máximas estabelecidas nos artigos anteriores.

Art. 15. Este Decreto-Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em particular o Decreto-Lei n.º 49, de 18 de novembro de 1966, e o Decreto n.º 59.916, de 30 de dezembro de 1966.

Brasília, 31 de janeiro de 1967; 146.º da Independência e 79.º da República. —
H. CASTELLO BRANCO — Juarez Távora.

VIII — ANTEPROJETO DA ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL

Define as infrações penais relativas à circulação de veículos, regula o respectivo processo e julgamento, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

<p>Ilícitos penais do trânsito</p>	<p>Art. 1.º — Os crimes e contravenções cometidos na condução de veículos ou com ela relacionados são definidos nesta Lei, ressalvadas as disposições legais que permanecem em vigor</p>
<p>Interdição para conduzir veículos motorizados</p>	<p>Art. 2.º — A interdição para conduzir veículo motorizado pode ser imposta como pena principal, isolada ou cumulativamente com outras penas, como pena acessória e como medida de segurança.</p>
<p>Pena de interdição</p>	<p>Art. 3.º — A pena de interdição para conduzir veículo motorizado tem a duração de dois meses a dois anos.</p>
<p>Início da pena de interdição</p>	<p>Parágrafo único — A pena de interdição inicia-se quando transita em julgado a sentença condenatória. O condenado devolverá à autoridade policial ou judiciária a carteira de habilitação, se for condutor habilitado, dentro do prazo de 48 horas, após a intimação realizada para tal efeito.</p>
<p>Interdição como pena acessória</p>	<p>Art. 4.º — É facultativa, como pena acessória, a interdição para conduzir veículo motorizado, se o réu for primário, e obrigatória, se reincidente em infração penal relativa à circulação de veículos.</p>
<p>Duração de pena acessória</p>	<p>§ 1.º — A pena acessória de interdição para conduzir veículo motorizado terá a duração prevista no art. 3.º</p>
<p>Cabimento da pena acessória</p>	<p>§ 2.º Quando não expressamente cominada ao fato punível, a pena de interdição deve ser imposta ao réu primário em infrações penais cometidas na direção de veículo, sempre que as circunstâncias do fato revelarem a violação particularmente reprovável dos deveres que incumbem aos condutores de veículos.</p>
<p>Interdição para conduzir veículo motorizado como medida de segurança</p>	<p>Art. 5.º Ao condenado por crime cometido na direção de veículo motorizado deve ser cassada a licença para conduzir ou proibida a concessão da licença, se ele não a possuir pelo prazo de um a dois anos, se as circunstâncias do fato e os antecedentes do condenado revelam inaptidão para essa atividade e conseqüente perigo para a incolumidade alheia.</p>

Execução imediata da medida de segurança

§ 1.º Quanto à medida de segurança prevista neste artigo, não terá efeito suspensivo o recurso interposto contra a sentença que a impuser. Se o condenado for condutor habilitado, devolverá à autoridade policial ou judiciária a carteira de habilitação dentro do prazo de 48 horas após a intimação realizada para tal efeito.

§ 2.º Se antes de expirado o prazo estabelecido é verificada a cessação do perigo condicionante da interdição, esta é revogada; mas, se o perigo persiste ao término daquele prazo, prorroga-se este enquanto não cessa aquele.

§ 3.º A cassação da licença e a proibição de sua concessão devem ser determinadas mesmo no caso de absolvição do réu por inimputabilidade.

§ 4.º A interdição no caso de que trata este artigo pode abranger todo tipo de veículo motorizado ou limitar-se a um deles.

Interdição aplicada ao réu preso

Art. 6.º A interdição para conduzir veículo motorizado não se inicia enquanto o réu estiver cumprindo pena privativa da liberdade.

Comunicação da interdição ao CONTRAN e ao DETRAN

Art. 7.º A interdição para conduzir veículo motorizado será sempre comunicada pela autoridade judiciária ao CONTRAN e ao DETRAN do Estado em que o condenado tiver domicílio.

Circunstâncias agravantes

Art. 8.º São circunstâncias que sempre agravam as penas das infrações penais previstas nesta Lei ter o agente cometido a infração:

- a) em estado de embriaguez pelo álcool ou substância de efeitos análogos;
- b) com perigo para duas ou mais pessoas ou com risco de grave dano patrimonial;
- c) sem possuir habilitação para dirigir o veículo que conduzia;
- d) sendo motorista profissional;
- e) utilizando veículo em que tenham sido alterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante;
- f) utilizando veículo sem placas ou com placas falsas ou adulteradas;
- g) sobre faixa de trânsito temporária ou permanentemente destinada ao pedestre.

Circunstâncias atenuantes

Art. 9.º São circunstâncias que sempre atenuam a pena ter sido a infração cometida:

- a) concorrendo culpa de outrem;

b) concorrendo defeito ou omissão na construção ou na conservação da rodovia ou da sinalização;

c) concorrendo deficiência técnica na fabricação do veículo.

Réu menor
de 21 anos

Art. 10 — Nas infrações penais de que trata esta Lei não terá qualquer efeito jurídico o fato de contar o agente menos de 21 anos, salvo no que tange ao estabelecimento em que deve ser internado para o cumprimento da pena privativa da liberdade.

Perdão judicial

Art. 11 — O juiz pode deixar de aplicar a pena privativa da liberdade quando o acidente causa morte ou lesão corporal exclusivamente em cônjuge, ascendente, descendente, adotante ou adotado, afim em linha reta ou pessoa com a qual o agente vive maritalmente.

Suspensão
condicional
da pena

Art. 12 — A sentença especificará as condições a que fica subordinada a suspensão condicional da pena, nos casos em que puder ser concedida ao condenado, devendo prever particularmente a obrigação de reparar o dano em prazo a ser determinado na sentença.

Parágrafo único — O juiz pode subordinar a suspensão condicional da pena ao cumprimento de medidas de caráter educativo.

CAPÍTULO 2

Dos Crimes Cometidos na Circulação de Veículos

Homicídio
culposo

Art. 13 — O homicídio culposo cometido na direção de veículo motorizado será punido com a pena de detenção de um a quatro anos, pagamento não excedente a 200 dias-multa e interdição para conduzir veículo motorizado.

Lesão corporal
culposa

Art. 14 — A ofensa culposa à integridade corporal ou à saúde de outrem cometida na direção de veículo motorizado será punida com a pena de detenção de quatro meses a um ano e pagamento não excedente a noventa dias-multa.

Lesão corporal
leve

§ 1.º — Se a lesão é leve, o juiz pode aplicar exclusivamente a pena patrimonial.

Lesão corporal
grave

§ 2.º — Se a lesão é grave, a pena privativa da liberdade será aumentada de um terço até a metade, e a pena patrimonial pode ser aumentada até o dobro. Neste caso, aplica-se também a pena de interdição para conduzir veículo motorizado.

Omissão de
socorro

Art. 15 — Causar na direção de veículo motorizado, ainda que sem culpa, acidente de trânsito de que resulte dano pessoal, e, em seguida, afastar-se do local sem prestar socorro à vítima.

Fuga do local do acidente	<p>Pena: detenção até seis meses ou pagamento de 30 a 90 dias-multa, sem prejuízo de outras penas resultantes do fato.</p>
Embriaguez ao volante	<p>Parágrafo único — Nas mesmas penas incorre o condutor de veículo motorizado envolvido em acidente de trânsito que se afasta do local para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída.</p> <p>Art. 16 — Conduzir veículo motorizado na via pública sob influência do álcool ou substância de efeitos análogos.</p> <p>Pena: detenção de três a seis meses ou pagamento de 30 a 90 dias-multa e interdição para conduzir veículo motorizado até seis meses.</p> <p>§ 1.º — Sem prejuízo da verificação da embriaguez por outros elementos, considera-se em tal estado quem tiver teor alcoólico no sangue igual ou superior a 0,10% em peso.</p> <p>§ 2.º — A percentagem em peso de álcool será baseada em gramas de álcool por 100 centímetros cúbicos de sangue.</p> <p>§ 3.º — Todo condutor de veículo motorizado que tenha cometido qualquer infração às regras do trânsito, capaz de proporcionar fundadas suspeitas quanto a seu estado pode ser submetido a exame de respiração, sangue, urina ou saliva, para determinar a ingestão de álcool ou de qualquer outra substância de efeitos análogos. Se o condutor do veículo se recusa ao exame, ser-lhe-á imposta a pena de interdição para conduzir veículo motorizado por seis meses, no mínimo, e pagamento de 90 dias-multa, no mínimo.</p>
Desobediência à interdição	<p>Art. 17 — Conduzir veículo motorizado violando interdição imposta com fundamento nesta Lei.</p>
Retenção da Carteira de Habilitação	<p>Pena: detenção de três meses a um ano ou pagamento de 150 dias-multa, no mínimo, com imposição adicional de novo prazo de interdição.</p> <p>Parágrafo único — Nas mesmas penas incorre o condenado que deixar de devolver a carteira de habilitação no prazo estabelecido (art. 3.º, parágrafo único; art. 5.º, § 1.º).</p>
Perigo resultante de violação de regra do trânsito	<p>Art. 18 — Conduzir veículo motorizado violando regra de trânsito e expõe a perigo a incolumidade de outrem.</p> <p>Pena: detenção de um a seis meses ou pagamento de 15 a 150 dias-multa e interdição para conduzir veículo motorizado.</p> <p>Parágrafo único — Nas mesmas penas incorre quem:</p> <p>a) confia direção de veículo motorizado a pessoa não habilitada ou a pessoa que, em virtude de seu estado de</p>

saúde física ou mental, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança;

b) participa, na direção de veículo motorizado, de corrida ou competição não autorizada;

c) trafega com velocidade incompatível com a segurança diante de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos ou onde haja grande movimentação de pedestres ou desfiles.

**Jornada excessiva
de trabalho**

Art. 19 — Exigir ou admitir, na qualidade de proprietário de veículo motorizado ou responsável por empresa de transportes, jornada de trabalho de condutor de veículo superior a oito horas diárias.

Pena: detenção de um a seis meses ou pagamento não excedente a 200 dias-multa.

CAPÍTULO 3

Das Contravenções Penais Cometidas na Circulação de Veículos

**Falta de habilitação
para conduzir veículo**

Art. 20 — Conduzir, sem a devida habilitação, veículo na via pública.

Pena: pagamento de vinte a sessenta dias-multa.

Sinais de perigo

Art. 21 — Deixar de colocar na via pública sinal ou obstáculo, determinado em lei ou pela autoridade, e destinado a evitar perigo à circulação de veículos ou transeuntes.

Pena: pagamento de vinte a sessenta dias-multa.

Parágrafo único — Nas mesmas penas incorre quem:

a) apaga sinal luminoso, destrói ou remove sinal de outra natureza ou obstáculo destinado a evitar perigo à circulação de veículos ou a transeuntes;

b) omite a colocação de sinal indicativo de veículo danificado ou imobilizado em local de trânsito;

c) conduz, ou de qualquer forma transfere a outrem, a qualquer título, para que o conduza, veículo motorizado desprovido dos dispositivos de segurança exigidos pela lei ou pela autoridade, ou constante das especificações dos fabricantes.

**Produção excessiva
de gases, som
ou ruído**

Art. 22 — Conduzir veículo motorizado com produção excessiva de gases, som ou ruído.

Pena: pagamento de dez a cinquenta dias-multa.

Art. 23 — Conduzir veículo sujando, molhando ou molestado alguém.

Pena: pagamento de dez a cinquenta dias-multa.

CAPÍTULO 4

Do Processo e Julgamento das Infrações Penais Cometidas na Circulação de Veículos Motorizados

Normas do processo	Art. 24 — No processo e julgamento das infrações penais cometidas na circulação de veículos motorizados serão observadas as disposições da legislação processual vigente, com as alterações introduzidas por esta Lei.
Processo em caso de flagrante delito	Art. 25 — Havendo flagrante delito, será o infrator, com as testemunhas, apresentado desde logo ao juiz competente.
Audiência de julgamento	Art. 26 — O juiz ouvirá o condutor e as testemunhas, que poderão ser reinquiridas pela acusação e pela defesa, e dará, em seguida, a cada um a palavra por dez minutos. Terminados os debates, julgará de plano. § 1.º — Se o réu não tiver defensor, ser-lhe-á este nomeado pelo juiz. O réu, que não for pobre, será obrigado a pagar os honorários do defensor dativo, arbitrados pelo juiz. § 2.º — Lavrar-se-á de tudo um só auto sem reduzir a termo as declarações. § 3.º — Se o juiz julgar necessário ato probatório, que não possa ser realizado imediatamente, marcará para um dos cinco dias seguintes a continuação do julgamento, determinando todas as providências que o caso exigir.
Dispensa de prisão e fiança	Art. 27 — Não se imporá prisão em flagrante nem se exigirá fiança ao condutor de veículo motorizado, nos casos de infração penal de que resulte vítima, se a esta prestar socorro pronto e eficaz. Deverá ele, entretanto, ser conduzido, em seguida, à presença da autoridade judiciária, para julgamento da infração penal.
Lavratura do auto de flagrante	Art. 28 — Se, por motivo de força maior, ou por inexistir na localidade juiz especialmente designado para conhecer do feito, a apresentação do réu não puder ser realizada na forma do art. 26, caberá à autoridade policial lavrar o auto de prisão em flagrante ou o auto de flagrante delito, remetendo-o desde logo ao juiz competente. Parágrafo único — A autoridade policial advertirá o réu e as testemunhas de que as intimações devidas serão feitas pelo Correio, para o endereço que, na ocasião, for fornecido e ficar constante do auto.
Designação de audiência ou arquivamento	Art. 29 — Recebendo os autos do processo o juiz deles dará vista ao órgão do Ministério Público, que requererá a designação de dia e hora para a audiência de julgamento, ou o arquivamento sumário do processo, se desde logo se evidenciar a inexistência de infração penal.

Intimação	§ 1.º — O réu e as testemunhas serão intimados por carta registrada com aviso de recepção.
Audiência de julgamento	§ 2.º — Na audiência de julgamento o juiz ouvirá o réu e as testemunhas, procedendo-se na forma do art. 26.
Extinção de punibilidade pelo pagamento da multa	Art. 30 — Se a lei cominar exclusivamente pena patrimonial, o réu primário poderá requerer ao juiz que, arbitrando desde logo o valor da multa, o admita a satisfazê-la e declare, após o pagamento, a extinção da punibilidade por perempção. Parágrafo único — Neste caso observar-se-á o que dispõem os parágrafos 1.º e 2.º do artigo 33.
Recurso em caso de absolvição	Art. 31 — Proferida sentença absolutória, caberá apelação do Ministério Público.
Recurso em caso de condenação	Art. 32 — Proferida condenação, o réu poderá oferecer oposição revocatória, no prazo de cinco dias, impugnando a sentença e apresentando, se for o caso, as exceções cabíveis.
Processamento do recurso	§ 1.º — A oposição processar-se-á nos autos em que foi proferida a sentença condenatória e conterà tudo quanto o oponente possa alegar em sua defesa, observado o seguinte procedimento:
Contestação do recurso	a) despachada a petição do oponente, o juiz mandará dar vista ao Ministério Público, por três dias, para contestá-la, designando a seguir audiência sumária de instrução e julgamento;
Requerimento de provas	b) o oponente poderá arrolar até três testemunhas, no máximo, e requerer todas as demais provas que entender necessárias;
Audiência de testemunhas	c) as testemunhas ouvidas na fase policial só serão novamente ouvidas se o juiz o determinar, ou se alguma das partes o requerer;
Assistente de acusação	d) o ofendido e a parte civil interessada poderão ingressar como assistentes em qualquer fase do processo, após o julgamento sumário;
Efeito suspensivo	e) a oposição revocatória suspenderá os efeitos de sentença recorrida.
Audiência de instrução e julgamento	§ 2.º — Na audiência de instrução e julgamento, atender-se-á ao seguinte: a) se o oponente foi interrogado, tendo sido suas declarações reduzidas a termo, antes da sentença condenatória, só se procederá a novo interrogatório se o juiz o determinar; b) as testemunhas do Ministério Público serão as que por ele forem arroladas na contestação à oposição ou

outras arroladas em substituição, não podendo, em qualquer caso, seu número exceder a três;

c) nos debates orais o oponente falará em último lugar.

Recurso cabível

§ 3.º — Contra a sentença que acolher ou rejeitar a oposição poderá apelar o vencido e a parte civil, esta no que tange à responsabilidade civil.

Extinção da punibilidade pelo pagamento da multa

Art. 33 — Se o réu for primário e a condenação exclusiva à pena de multa, paga esta no prazo para oposição, o juiz declarará perempta a ação e extinta a punibilidade.

§ 1.º — Neste caso, o juiz, antes de aplicar a pena de multa, determinará que se lavre termo nos autos de que constará:

a) a declaração do réu de que é primário e de que ainda não se valeu de benefício idêntico ao que pretende obter;

b) a advertência feita ao réu de que, se a declaração da letra a for falsa, incorrerá no crime de falsidade ideológica;

c) a assinatura do escrivão, do réu e de duas testemunhas.

§ 2.º — Se houver dano a terceiros só será cabível a extinção da punibilidade se o réu houver feito o ressarcimento devido.

Procedimento quando não houver flagrante delito

Art. 34 — Se não houver flagrante delito, compete à autoridade policial instaurar inquérito na forma prevista no Código de Processo Penal, remetendo os autos do processo ao juiz competente no prazo legal.

§ 1.º — Observar-se-á o disposto no art. 28, parágrafo único, desta Lei.

§ 2.º — Recebidos os autos do processo, o juiz os fará com vistas ao órgão do Ministério Público, que oferecerá denúncia, se for o caso, no prazo de dez dias.

§ 3.º — Recebida a denúncia, proceder-se-á conforme o rito sumário previsto nos artigos 29 e 26 desta Lei.

Execução da sentença pela justiça de outro Estado

Art. 35 — As decisões da Justiça de um Estado podem ser executadas pela Justiça do Estado em que o condenado tiver domicílio permanente, cumprindo ao juiz fazer as comunicações necessárias a tal efeito.

**Competência para
o processo
e julgamento**

Art. 36 — A competência para o processo e julgamento das infrações penais previstas nesta Lei determina-se segundo os princípios gerais do processo penal. Todavia, se a infração for cometida em rodovia interestadual ou em lugar diverso daquele em que o infrator tiver domicílio ou residência, será competente também o foro do domicílio ou residência do réu.

Parágrafo único — Caso o julgamento da infração não se faça desde logo (art. 26), devem os autos do processo ser enviados ao juiz competente no lugar em que o réu tiver domicílio ou residência, no qual prosseguirá o feito.

CAPÍTULO 5**Da Responsabilidade Civil****Indenização**

Art. 37 — Ao proferir sentença condenatória, o juiz arbitrará de plano a indenização devida pelos danos causados pelo réu, procurando previamente conciliar as partes quanto ao respectivo montante.

Recurso cabível

Art. 38 — Proferida sentença condenatória impondo o ressarcimento do dano e dela intimados o réu e o responsável civil, se for diverso, poderão interpor oposição revocatória no prazo de cinco dias, a qual será julgada conjuntamente com o recurso criminal da mesma espécie, admitida apenas prova documental e pericia com arbitramento, por perito designado pelo juiz.

**Processo da
parte final**

Art. 39 — O processo relativo à reparação do dano far-se-á nos mesmos autos, devendo ser proferida uma só sentença.

Execução civil

Art. 40 — A execução do julgado será promovida pela parte civil habilitada, processando-se no mesmo juízo.

CAPÍTULO 6**Disposições Finais**

Art. 41 — Revogam-se as disposições em contrário e, expressamente, o artigo 36 do Decreto-Lei n.º 3.688, de 3 de outubro de 1941; a Lei n.º 4.611, de 2 de abril de 1965; o art. 123 e seu parágrafo único da Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966, e os artigos 97 e seus parágrafos, 289, 290, 291 e seu parágrafo do Decreto-Lei n.º 1.004, de 21 de outubro de 1969.

Art. 42 — Esta Lei entrará em vigor 180 dias após a sua publicação.

Brasília, 20 de setembro de 1973. — Nelson Carneiro.

JUSTIFICAÇÃO

Será feita da tribuna.

ORDEM DOS ADVOGADOS DO BRASIL

Conselho Federal

Rio de Janeiro, GB.

540-GP

Em 17 de setembro de 1973.

Ano de Rui Barbosa

Excelência.

Tenho a honra de enviar a Vossa Excelência cópia do trabalho de autoria da Comissão por mim designada, na qualidade de Presidente do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil, a fim de estudar, sob feição jurídica, o problema da condução de veículos no Brasil, sugerindo medidas, que, convertidas em lei, possam reprimir-lhe os abusos, quando tenham estes o caráter de infrações penais.

2. Composta dos juristas Doutores Ivo d'Aquino, Presidente, Heleno Cláudio Fragoso, Relator, Carlos de Araújo Lima, Francisco de Assis Serrano Neves e Antonio Evaristo de Moraes Filho, a Comissão elaborou minucioso e documentado Relatório, em que, valendo-se de subsídios colhidos em fontes das mais autorizadas, quer no Brasil, quer em países estrangeiros, focalizou, objetivamente, o problema, sob os mais variados aspectos.

3. Em complemento ao Relatório, dando-lhe tradução jurídica dentro da realidade social brasileira e aconselhada pelo que de mais atual existe na legislação de outros países, a respeito do assunto, ofereceu a Comissão, como sugestão, um anteprojeto de lei, em que, além de regular a matéria substantiva, propõe inovações para o processo das infrações penais, modernizando-o e abreviando-lhe o curso.

4. Ao Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil e a mim, especialmente, como seu Presidente, será elevada honra o apoio que aquele trabalho merecer de Vossa Excelência, a quem, nesta oportunidade, manifesto o meu mais distinguido apreço.

José Ribeiro de Castro Filho, Presidente.

Excelentíssimo Senhor Senador Nelson Carneiro — DD.
Líder do Movimento Democrático Brasileiro no Senado Federal.

OS ILÍCITOS PENAIS DO TRÂNSITO E SUA REPRESSÃO

Relatório da Comissão Especial designada pelo Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil.

INTRODUÇÃO

1. O Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil decidiu nomear Comissão para reexaminar a vigente legislação relativa aos ilícitos penais cometidos na circulação de veículos, tendo presente o grave problema que constituem os acidentes de trânsito em nosso País. Foram designados para integrar a comissão os Conselheiros Ivo d'Aquino, escolhido seu presidente, Carlos de Araújo Lima, F. A. Serrano Neves, Antonio Evaristo de Moraes Filho e Heleno Cláudio Fragoso, este último designado Relator.

Iniciando seus trabalhos, a Comissão solicitou a cooperação de todos os Conselhos Seccionais, sindicatos e associações de classe representativas de atividades relacionadas com o trânsito e a indústria automobilística. Valiosas contribuições foram recebidas, sendo justo destacar a coletânea elaborada pela Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal, especialmente para a Comissão. Essa coletânea, compreendendo toda a legislação pertinente e todos os projetos de lei apresentados à Câmara dos Deputados e ao Senado Federal sobre a matéria, bem como outros subsídios, constituiu um dos mais importantes instrumentos de trabalho com que contou a Comissão.

Os trabalhos da Comissão desenvolveram-se através de numerosas reuniões de que participaram ativamente todos os seus membros. Além de extensa pesquisa legislativa e bibliográfica, minuciosa pesquisa foi realizada em diversas Varas Criminais no Estado da Guanabara, proporcionando exata visão de como funciona a Justiça penal relativamente a esse tipo de infrações.

A tarefa da Comissão foi circunscrita à elaboração de anteprojeto de lei relativo aos ilícitos penais do trânsito e a seu julgamento, tendo-se em vista as graves deficiências de nossa legislação vigente neste assunto, ou seja, a apenas um dos aspectos do complexo problema.

1.^a PARTE

Os Ilícitos Penais do Trânsito e sua Repressão pela Lei Vigente

2. O desenvolvimento da indústria automobilística entre nós é recente, tendo-se iniciado em 1957. Alcançou, no entanto, resultados surpreendentes, ocupando hoje o oitavo lugar no mundo. Nossa frota de veículos é hoje estimada em 4.500.000 unidades. De 987.613 unidades licenciadas em circulação em 1960, passamos para o total de 3.126.559, em 1970 ⁽¹⁾, sendo constantemente superados os recordes de produção. Segundo dados levantados pelo Sindicato Nacional da Indústria de Tratores, Caminhões, Automóveis e Veículos Similares, alcançou-se em maio do corrente ano o recorde da produção mensal, com 65.000 unidades e, inclusive, o recorde da produção diária, 2.976 unidades. A produção acumulada do exercício (até o mês de maio, inclusive), foi de 278.000 unidades, contra 245.041, no correspondente período de 1972, observando-se um aumento de 13,4% ⁽²⁾.

Somos um povo recentemente motorizado, e em escala que superou todas as previsões, nos grandes centros urbanos. Em 1960 havia no País um veículo para cada 62 pessoas. Hoje, a proporção é de um veículo para cada 22 pessoas. 80% dos veículos existentes no País estão nas áreas metropolitanas do Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife e Salvador, segundo dados do Ministério dos Transportes, situando-se, assim, nessas áreas, os graves problemas da circulação. Só em São Paulo são licenciados, em média, 300 veículos por dia. Na Guanabara são emplacados 140.000 novos veículos por ano (3).

O ritmo de produção indica aumento de 20% por ano. Se em 1974 produzirmos, como se espera, um milhão de veículos, é quase certo que antes de 1980 ultrapassaremos a casa dos dois milhões de veículos por ano, com cerca de 12 milhões em circulação (4). Isso exigirá pelo menos a duplicação da rede rodoviária nacional.

3. Nem só na produção batemos recordes. Também no que se refere aos acidentes temos alcançado cifras impressionantes, a revelar a gravidade do problema que nos ocupa.

Embora não haja estatísticas acuradas, que possam fornecer dados precisos, são bem significativos os índices revelados por diversos levantamentos, mostrando sempre sucessivos aumentos em números absolutos.

Os levantamentos do IBGE assinalam um aumento de 63.000 acidentes ocorridos no País em 1966, para o total de 144.000, em 1969. O total de mortos nesses dois anos é de 5.180 e 7.570, respectivamente, passando o total de feridos de 46.900 para 86.800.

As estimativas do CONTRAN indicam os seguintes resultados, a partir de 1970:

Ano	Total de acidentes	Mortos	Feridos
1970	149.600	8.100	93.500
1971	162.500	8.600	100.000
1972	175.500	9.000	107.000
1973	188.000	9.500	114.000
1974	201.000	10.000	121.000

Os dados estatísticos de acidentes em estradas federais, levantados pelo DNER e relativos aos anos de 1971 e 1972, revelam um aumento de 7% no total. Tais acidentes causaram 2.178 mortes e lesões corporais em 14.860 pessoas. O número de mortes refere-se apenas aos que faleceram no local do desastre. Essas estatísticas mostram que o maior número de acidentes coincide com a maior densidade de tráfego, situando-se, nos primeiros lugares, as rodovias Rio-São Paulo; Feira de Santana-Salvador e São Paulo-Curitiba, 43,2% dos acidentes ocorrem nos meses de férias (janeiro, fevereiro, março, julho e dezembro); domingo é o dia de maior incidência, seguido do sábado, e a maioria dos desastres (31,8%) ocorre entre 16 e 21 horas. Dos acidentes havidos em 1972, 49,6% foram causados por veículos de passeio; 42,1% por caminhões e 6,4% por coletivos (5).

Na rodovia Presidente Dutra, que ocupa o primeiro lugar, como vimos, nesta trágica estatística, tivemos, no primeiro semestre do corrente ano, a média de 16 mortos por mês. No período de janeiro a abril, houve nessa estrada 1.280 acidentes, com 67 mortos e 698 feridos ⁽⁶⁾. Em São Paulo, o número total de acidentes passou de 33.974, em 1970, para 40.923, em 1971, e 52.541, em 1972. Nesses três anos, o número de feridos foi de 19.348, 23.204 e 29.791, respectivamente, e o de mortos, 1.883, 2.386 e 3.063 ⁽⁷⁾. No primeiro trimestre de 1973, nas estradas de São Paulo, houve 1.753 acidentes, provocando a morte de 528 pessoas, ferimentos graves em 1.253 e leves, em 2.423 ⁽⁸⁾.

4. Análise meticulosa das estatísticas revela que o aumento impressionante no número de acidentes e vítimas está em correspondência com o aumento no número de veículos em circulação. Tem sido pequeno ou nulo o aumento do número de acidentes em termos relativos. Na Guanabara, por exemplo, o total de acidentes no período de 1958 a 1969 passou de 8.287 para 32.153. No mesmo período, a quantidade de veículos emplacados subiu de 103.180 para 359.860. O número de acidentes por cada 1.000 veículos passou de 80 para 89. No ano de 1964, quando foram eliminados os "lotações", o índice desceu a 43 acidentes por 1.000 veículos ⁽⁹⁾.

Em São Paulo, nos anos de 1970, 1971 e 1972, o total de acidentes por cada 10.000 veículos foi de 652, 670 e 669, respectivamente ⁽¹⁰⁾.

Os índices de acidentes de trânsito no Brasil são os maiores do mundo. Em nosso País ocorrem 33 mortes por tais acidentes, por cada 10.000 veículos em circulação. Na Alemanha, o índice é de 13,8. Na Itália, 11,6. Na França, 10,9 e nos Estados Unidos, 5,4 ⁽¹¹⁾. A desproporção entre o número de veículos e o de acidentes é o que realmente impressiona. No ano de 1970, por exemplo, houve nos Estados Unidos 55.000 mortes em acidentes, para 105 milhões de veículos em trânsito. No mesmo período, tivemos no Brasil 10.000 mortes para 3 milhões de veículos. Isso significa que, se prevalecesse nos Estados Unidos a proporção brasileira, lá haveria naquele ano 350.000 vítimas ⁽¹²⁾.

5. A constância nos índices de acidentes entre nós parece revelar que existe toda uma estrutura defeituosa que abrange os diversos setores em que se apresenta a questão do trânsito. Isso está a exigir completa revisão de todos eles, para a todos dar uma formulação moderna, compatível com o desenvolvimento do País. O fenômeno que hoje ocorre no Brasil já ocorreu em outros lugares. Na cidade de Nova Iorque, por exemplo, no final dos anos 30, havia mais acidentes com resultado morte do que hoje ⁽¹³⁾. Somente com as profundas transformações introduzidas em 1950 modificou-se a situação. Criou-se então um Departamento de Trânsito (correspondente a uma secretaria de Governo), retirando-se do Departamento de Polícia tudo o que se referia a trânsito, salvo o policiamento ⁽¹⁴⁾. Iniciou-se então um extenso programa de engenharia do tráfego ao lado de vasto programa educacional, inclusive nas escolas. Ao mesmo tempo foram instituídos os cursos de educação para os motoristas.

Não há dúvida de que as questões relativas à engenharia do trânsito sobrelavam a todas as demais na prevenção de acidentes. A experiência de vários países o demonstra de forma cabal ⁽¹⁵⁾. Segundo notícias recentes, na Alemanha Ocidental, graças a tráfego bem sinalizado e com moderna aparelhagem, os

acidentes com vítimas fatais diminuíram de 30% nos últimos três anos, enquanto o volume de trânsito aumentava em 50%. A experiência de Nova Iorque, nesse sentido, é também muito significativa ⁽¹⁶⁾. Tem razão MANCA quando afirma que o aumento no número de acidentes não é afetado, inicialmente, pelo maior rigor das sanções penais, mas sim pela tentativa de eliminar suas causas técnicas, biológicas, psicológicas e legais ⁽¹⁷⁾.

É inteiramente ilusório supor que se pode resolver o problema dos acidentes do trânsito através da intimidação penal. A repressão através da pena criminal é apenas um dos elementos de controle, e seguramente não é o mais importante. O policiamento ostensivo impede mais acidentes que qualquer norma penal.

Se a segurança do trânsito exige mais engenharia do que Direito Penal, não pode dispensar eficaz aparato repressivo, que assegure a observância de leis e regulamentos, bem como extenso programa de educação ⁽¹⁸⁾.

A Semana de Estudos de Trânsito, realizada em junho do corrente ano, pelo Instituto de Engenharia em conjunto com o Instituto Brasileiro de Segurança, entre suas conclusões gerais, indicou com acerto: "A educação em nosso País deve merecer ainda mais atenção do que a recebida nos países do hemisfério norte, porque entre nós é mais recente a motorização da população, datada de fins da década de 50, com a instalação da indústria automobilística. Nossos pedestres têm menos convivência com o tráfego altamente concentrado e nossos motoristas menos vivência na direção. É enorme no País a porcentagem das cartas de habilitação **zero km**" ⁽¹⁹⁾.

A engenharia está presente não só no projeto e construção das rodovias e obras de arte como também na sinalização, que se destaca como elemento de significação excepcional. As grandes metrópoles instituíram sofisticados sistemas de controle eletrônico computerizado, que se opera inclusive através de técnicas de controle remoto através do rádio, com resultados surpreendentes ⁽²⁰⁾.

A engenharia está também presente na determinação do fluxo do trânsito nas vias, com toda a técnica moderna que a matéria hoje envolve, constituindo juntamente com a sinalização e a comunicação a especialidade Engenharia de Trânsito, bem como na segurança dos veículos, que entre nós tem sido inacreditavelmente negligenciada. Temos visto veículos de grande peso, com máquinas de grande potência, comercializados sem o sistema de freios necessário (previsto como equipamento opcional), bem como o emprego de pneumáticos inadequados, como fator de redução do preço de venda. Por motivos de ordem financeira, não se hesita em sacrificar a segurança, certamente tendo-se em vista os preços astronômicos dos carros nacionais. Ao contrário do que sucede no exterior, a indústria automobilística brasileira não tem sido importunada pelos órgãos competentes para atender a exigências de segurança ⁽²¹⁾.

A situação de nossas estradas é deplorável. Como há pouco declarou o presidente do Sindicato dos Condutores Rodoviários e Anexos de São Paulo, "as estradas estão em péssimas condições de tráfego. Sessenta e uma pontes da Via Dutra estão construídas irregularmente; não possuem qualquer tipo de acostamento e defesa para os motoristas. As curvas também estão irregulares, sem planejamento, e colocam em risco a segurança de todos. Quando os veículos

fazem curvas para a direita, a inclinação delas é para a esquerda, completamente incompatível com as regras de segurança existentes”.

Em estatística recentemente divulgada sobre causas dos acidentes nas rodovias, verifica-se que o DNER atribui a defeitos nas estradas 12% dos desastres. “Fazendo autocritica — lê-se —, o Departamento reconhece que o maior defeito das antigas estradas brasileiras é a falta de acostamento, seguindo-se as curvas de pequeno raio, isto é, fechadas. Estradas importantes como a Rio-Bahia (parte da BR—116), trechos da BR—135 (entre o Rio e Juiz de Fora) e da BR—040 (Brasília-Belo Horizonte) apresentam essas falhas, apesar de sua importância e volume de tráfego” (22). Menos da metade das estradas pavimentadas atende realmente aos padrões técnicos exigidos, sendo comum a ausência de sinalização (23).

É evidente, por outro lado, que os problemas do trânsito, e, pois, dos acidentes havidos na circulação de veículos, estão intimamente vinculados à urbanização. Como se sabe, o crescimento desordenado das grandes metrópoles tem trazido questões complexas e difíceis, seja pelo congestionamento do trânsito nas grandes capitais, seja pelas dificuldades com que operam todos os mecanismos de regulação e repressão além de seus limites máximos de eficiência.

6. As insuficiências de nossa legislação, no que concerne às infrações penais cometidas na circulação de veículos, são manifestas, e têm sido assinaladas por vários especialistas.

Limita-se a nossa lei penal, no momento, basicamente, às agravantes previstas para os crimes de homicídio culposo (art. 121, § 4.º) e lesão corporal culposa (art. 129, § 7.º), em regras, aliás, defeituosas, bem como às contravenções de falta de habilitação para dirigir veículo (art. 32 — LCP), à direção perigosa de veículo na via pública (art. 34) e à remoção, inutilização ou omissão de sinais de perigo (art. 36).

A suspensão da licença para conduzir veículo motorizado, que é a mais importante das sanções penais para esse tipo de ilícitos, está prevista como pena acessória (art. 69, IV, e seu parágrafo único). A duração fixada para essa pena (dois a dez anos) faz com que os tribunais a apliquem com parcimônia, depois de terem fixado (após longos e infrutíferos debates) que tal pena não é obrigatória (25).

O CP de 1969, embora melhorando sensivelmente a situação de nosso direito atual na matéria, está longe de atender, em suas novas formulações, às exigências de um sistema repressivo eficaz.

A suspensão da licença para conduzir veículos motorizados está prevista apenas como medida de segurança, cujo prazo mínimo é de um ano. Deve ser imposta a medida, “se as circunstâncias do caso e os antecedentes do condenado revelam a sua inaptidão para essa atividade e conseqüente perigo para a inocuidade alheia” (art. 97).

A medida de segurança tem por fundamento a periculosidade do agente, derivando da incapacidade ou da inabilidade do réu para a condução de veículos. Por isso mesmo se aplica ainda que o condenado seja absolvido por inimputabi-

lidade. Esse é, no entanto, o aproveitamento menos adequado do importante instrumento repressivo que representa a cassação da licença para dirigir. Ela não pode deixar de ser prevista como pena, ou seja, como retribuição ético-jurídica do malefício, fundada na culpabilidade do agente, e, pois, aplicável independentemente da inabilidade ou incapacidade do réu (26).

O projeto de CP alemão, de 1962, previa a proibição de conduzir (*Fahrverbot*) como medida de segurança, aplicável quando o agente se revela inapto para dirigir veículo a motor, o que se presumia em certos casos (§ 99). Todavia, ao lado da medida de segurança previu também a proibição de conduzir como pena acessória (§ 58). Esse sistema prevaleceu no texto definitivo da nova Parte Geral do CP alemão, que entrará em vigor em 1.º de outubro do corrente ano (pena acessória, § 44; medida de segurança, § 69).

É manifesta a insuficiência da suspensão da licença para dirigir, prevista apenas como medida de segurança, pois a imensa maioria dos acidentes de trânsito deriva de imprudência ou negligência do motorista hábil e competente, ao qual não se aplica a medida de segurança, por desnecessária (27).

O CP de 1969 previu também o crime de embriaguez ao volante (art. 289), como crime de perigo presumido, sem fixar taxa de alcoolemia, cominando ridícula pena patrimonial (dez a quarenta dias-multa) (28).

No art. 290, o CP previu figura genérica de crime de perigo, que se configura com a ação de "violar regra de regulamento de trânsito, expondo a efetivo e grave perigo a incolumidade de outrem". Contempla, assim, a lei, como crime de perigo concreto, o que deveria ser a mais importante norma penal para repressão dos delitos praticados na circulação de veículos, e este é o seu defeito imperdoável. A experiência demonstrou amplamente que as normas que definem crimes de perigo concreto, quando não aliados a situação de dano (como ocorre no incêndio, ou no caso de acidente de trânsito apenas com dano material grave), raramente são aplicadas, em face da dificuldade em comprovar a ocorrência do perigo. É o caso, por exemplo, do crime previsto no art. 132 — CP vigente, e da contravenção prevista no art. 34 — LCP (29).

A previsão dos crimes de perigo destina-se precisamente a impedir o dano. Se a aplicação dessas normas depende da ocorrência de um dano, é manifesta a sua inutilidade. Por isso mesmo, as leis penais modernas, ao lado das disposições genéricas que incriminam a efetiva causação de perigo ao trânsito, prevêem diversas situações em que o perigo se presume. O exemplo mais significativo é o do excelente projeto alternativo de CP elaborado por um conjunto de professores alemães, cuja parte geral foi divulgada em 1966. Esse projeto representou um sopro de vitalidade no Direito penal da Alemanha, com ampla repercussão. Muitas de suas propostas foram aceitas pelo Parlamento, no texto definitivo da Parte Geral a que já aludimos. Na Exposição de Motivos do Projeto Alternativo, na parte relativa aos delitos de trânsito (incluída entre os crimes contra a pessoa), divulgada em 1971, encontramos completa justificação do sistema proposto, abandonando-se o critério da mera previsão de um crime de perigo concreto (30). No art. 166, o projeto prevê como crime de perigo abstrato a grave violação das normas de trânsito, no que a Exposição de Motivos chama de "os

dez pecados capitais do condutor de veículo" (*die zehün Todsünden des Fahrzeuglenkers*). Aqui estão incriminadas várias situações de manifesto perigo, relacionadas com a inobservância do direito de preferência, a ultrapassagem irregular, a inobservância do direito dos pedestres, a condução a velocidade inadequada em certos locais etc. ⁽³¹⁾.

No art. 291, o CP de 1969 prevê fuga do local do acidente, com abandono da vítima, em disposição ambígua e defeituosa ⁽³²⁾. A fuga em tais circunstâncias aparece hoje como delito em quase todas as leis modernas, remontando à lei francesa de 1908 e à lei alemã de 1909. Basicamente, incriminando a fuga, o legislador procura forçar o motorista a permanecer no local do acidente, para que não se impeça ou dificulte a apuração da responsabilidade jurídica dos que nele participaram (inclusive, eventualmente, o pedestre) ⁽³³⁾. O CP de 1969 previu apenas a omissão de socorro à vítima (embora a rubrica fale em fuga do local do acidente), prevendo no parágrafo único a inocorrência de prisão em flagrante (norma processual) se o agente prestar o socorro, hipótese em que se exclui o crime, pois não mais se configura a conduta típica.

A fuga do local do acidente não pode ser prevista como mera agravante dos crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa, nem basta a simples incriminação da omissão de socorro, que é crime contra a pessoa. O que a fuga do local do acidente atinge, em primeiro lugar, é o interesse da administração da justiça. É possível não fugir e não socorrer e é possível socorrer e fugir ⁽³⁴⁾.

O quadro de nossa atual legislação, nesta matéria, se completa com a lamentável Lei n.º 4.611, de 1965, que instituiu para os crimes de homicídio culposo e lesão corporal culposa, o rito sumário previsto para as contravenções penais. Essa lei provocou uma série de graves problemas, suscitando difíceis questões jurídicas ainda em aberto (como, por exemplo, a do funcionamento do assistente de acusação na fase policial).

O mais sério inconveniente da Lei n.º 4.611, que a fez sofrer a crítica unânime de todos os especialistas, foi o congestionamento que provoca da já emperrada máquina da justiça criminal, obrigando ao processo de numerosos motoristas inocentes. Várias estranhas soluções têm sido inventadas por promotores e juízes para pôr fim ao processo que, sem qualquer viabilidade, é enviado a juízo, desde o arquivamento puro e simples, com **anulação** da portaria, até à concessão de **habeas corpus** de ofício.

Outros defeitos graves da lei são o processo do motorista que sofreu o dano, e que é, portanto, vítima, e a defesa feita perante a autoridade policial por pessoas inabilitadas, que a lei autoriza ⁽³⁵⁾.

7. As insuficiências da legislação atual somam-se às da administração da justiça. Estas se devem não só aos erros introduzidos pela Lei n.º 4.611, a que já aludimos, como também ao sistema de nosso processo penal, que é péssimo.

Examinamos, através de pesquisa meticulosa, a situação do processo e julgamento dos delitos e contravenções relativos à circulação de veículos no Estado da Guanabara. O levantamento de dados teve por base o ano de 1972, tendo sido realizado em quatro Varas Criminais (4.ª, 6.ª, 11.ª e 17.ª) e em três Varas de contravenções (24.ª, 25.ª e 26.ª).

Os processos por crimes do automóvel ⁽³⁶⁾ atingiram a elevada cifra de 22,7% da totalidade dos processos, ocupando o primeiro lugar nas estatísticas. Para

cada Vara Criminal, em média, foram distribuídos 313 processos por acidentes de trânsito, no ano de 1972, num total aproximado de 6.300 processos para todas as Varas. Para cada uma das Varas de contravenções foram distribuídos em média 428 processos, num total de 1.288. O índice médio de arquivamentos foi de 24,7% (37), e o de absolvições, de 32,2%. A média de condenações foi de apenas 3,5%, ficando em andamento 37,2%.

Os números não são animadores. Dos processos que foram decididos (56,4%), 94% terminaram por absolvição ou arquivamento. Só 6% terminaram por condenação.

Nas Varas de contravenções, os processos por contravenções relacionados com trânsito constituíram 9% do total recebido em 1972. Dos que foram decididos (91%), 68% terminaram por absolvição e 32% terminaram por condenação. O julgamento dos processos por contravenção é muito irregular, dependendo do critério adotado pelos juizes. Alguns absolvem sistematicamente os processados por dirigir veículo sem habilitação (art. 32 — LCP) *se*, entre a data do fato e a sentença, o réu obteve a carteira de habilitação, fato, aliás, comum.

A duração dos processos por crime varia entre três ou quatro meses e vários anos, sendo em média de dez meses a um ano (38).

A análise de tais dados revela a completa ineficiência da administração da justiça, que é morosa e inútil, estando a exigir ampla reformulação do processo e dos mecanismos que a atuam.

8. Ao lado das falhas de nosso direito positivo com respeito aos crimes do automóvel de nossa legislação processual, inclusive a organização judiciária, já assinaladas, cumpre mencionar que é também falha e defeituosa a nossa lei de trânsito. WALDIR DE ABREU, que é, sem favor, um de nossos melhores especialistas na matéria, critica o Código Nacional de Trânsito, dele afirmando que se ressentia de técnica e nasceu obsoleto. Reclama maior simplicidade e precisão técnica, indispensáveis ao maior conhecimento do público. Sobre o Regulamento do Código Nacional de Trânsito, diz o autor que ele "repete desnecessária e fastidiosamente o Código. Noutros, dispõe contrariamente a ele ou o ignora, constituindo-se num diploma legal paralelo e até de maior hierarquia" (39).

A modernização de nossas leis em matéria de trânsito e a reformulação de todo o sistema punitivo não podem dispensar a revisão de nosso Código Nacional de Trânsito e de seu Regulamento.

2.ª PARTE

Projeto de Uma Nova Lei Penal do Trânsito

9. Um sistema repressivo eficaz é apenas um dos elementos de uma política moderna de controle do trânsito, mas nem por isso é menos importante. Em todos os países que levam a sério os problemas da circulação de veículos encontramos, ao lado da engenharia do trânsito e da educação, em vários níveis, um sistema repressivo que assegura a aplicação e a observação das normas de segurança indispensáveis.

São diversos os critérios utilizados na formulação desse tipo de lei. Ora a parte criminal se insere nos próprios Códigos de Trânsito (40), ora está contida em lei especial, independente do Código de Trânsito (41), ora está inserida em

dispositivos isolados do Código Penal e da Lei de Contravenções Penais. Este último é o sistema do direito brasileiro. Ele tem a desvantagem de seu caráter fragmentário e da subordinação desses delitos (que são os campeões absolutos das estatísticas criminais) às regras gerais do processo, evidentemente inaplicáveis.

Propomos a feitura de uma lei especial que defina todas as infrações penais relativas à circulação de veículos ou com ela relacionadas e que regule o seu processo e julgamento, inclusive da responsabilidade civil pelo ressarcimento do dano. Essa lei revogaria expressamente todos os dispositivos legais sobre a matéria, espalhados pelo Código Penal, pela Lei das Contravenções Penais e por leis extravagantes. Evidentemente se aplicarão aos crimes e contravenções previstos nesta lei todos os princípios gerais do CP que não forem por ela alterados. O Direito Penal contido nas leis extravagantes é **complementar** e a ele se aplicam as regras gerais do Direito Penal **fundamental**, que é o do Código Penal (art. 10, CP; CP de 1969, art. 12). A idéia de lei especial nesta matéria, definindo e disciplinando com clareza todos os ilícitos penais e seu julgamento, inclusive da parte civil, não é nova entre nós. Ela foi aprovada pelo grupo de trabalho instituído pelo eminente Juiz ELIEZER ROSA, na 8.^a Vara Criminal no Rio de Janeiro, em 1964 (42).

O anteprojeto elaborado pela Comissão (anexo ao presente relatório) constitui o desenvolvimento legislativo de nossa proposta.

Recolhendo a velha lição de MONTESQUIEU, o anteprojeto parte do princípio de que a eficácia da repressão não reside na gravidade das penas, mas na certeza de punição. Abandonou-se por isso, desde logo, a idéia de lei intimidativa e feroz, pródiga em penas privativas de liberdade, excluindo, inclusive, a suspensão condicional da pena (43). Esse tipo de leis termina por não atingir o fim a que visam. As penas muito severas não são nem justas nem sensatas, e seu efeito preventivo não está demonstrado, como bem observou PAUL CORNIL na Quarta Conferência do Conselho da Europa sobre a matéria, realizada em Strasburgo, em 1966 (44).

A ciência penal de nosso tempo se caracteriza por seu ceticismo quanto às penas privativas da liberdade, em face da crise irremissível das prisões (45). Como diz JESCHECK, em nossos dias, toda reforma penal deve ser apreciada principalmente não pela forma através da qual aperfeiçoa a pena privativa da liberdade, mas sim pela forma com que a evita (46). Ampliam-se, hoje, por toda parte, as soluções penais que procuram afastar o delinqüente primário e de bons antecedentes da prisão. Desaparecem das leis penais modernas as penas curtas privativas da liberdade, sendo a prisão considerada a **ultima ratio** do sistema punitivo.

Sem eliminar a pena privativa da liberdade (prevista sempre como detenção), o anteprojeto faz da multa e da interdição para conduzir veículo motorizado os seus instrumentos principais de repressão. A multa, prevista segundo o critério de dias-multa, introduzido pelo CP de 1969, e a interdição para conduzir, contemplada como pena principal, como pena acessória e como medida de segurança.

O anteprojeto apresenta-se em seis capítulos. O primeiro contém disposições gerais que modificam o Direito Penal vigente, introduzindo normas especiais, principalmente sobre as penas e sua aplicação nos delitos de trânsito. O segundo

capítulo define os crimes cometidos na circulação de veículos e fixa a sua punição; o terceiro refere-se às contravenções. O quarto capítulo estabelece as normas do processo e julgamento dessas infrações. O quinto capítulo se refere à responsabilidade civil, e o sexto a disposições finais.

10. Uma primeira versão do anteprojeto incluía a previsão da pena de multa sob forma de dias-multa, a qual, embora incorporada ao CP de 1969, não vigora ainda em nosso direito. Entende a Comissão que a pena de multa é muito importante em face dos delitos de circulação e que deve ser concebida sob a forma de dias-multa, consagrada pelas legislações modernas. Com a remessa ao Congresso do projeto de revisão do CP de 1969, o que assegura a entrada em vigor do novo Código em 1.º de janeiro de 1974, é desnecessária a inclusão no projeto do novo sistema, pois ele entrará em vigor com o novo Código. Todas as penas de multa previstas no projeto são em dias-multa, supondo-se a vigência do CP de 1969.

11. A interdição para conduzir veículo motorizado é prevista pelo anteprojeto como pena principal, a ser aplicada isolada ou cumulativamente com outras penas, como pena acessória, e como medida de segurança. A interdição como pena principal foi prevista pelo Projeto Alternativo de CP Alemão, de 1966 (§ 55), com a duração de um mês a um ano (47).

Como pena, a interdição para conduzir veículo motorizado nada tem a ver com as situações de inabilitação ou incapacidade do réu, que se referem à medida de segurança. Esta tem caráter meramente preventivo. Como pena, a interdição representa a perda de um bem jurídico excepcionalmente valioso na vida moderna, punindo o agente naquilo que mais o atinge.

Quer como pena principal, quer como pena acessória, a interdição para conduzir veículo motorizado tem a duração mínima de dois meses e máxima de dois anos (48). A pena mínima de dois anos prevista pelo CP vigente é demasiadamente elevada para o caso de motoristas profissionais, que dependem do exercício da profissão para viver e manter a família.

O início da pena de interdição ocorre com o trânsito em julgado da sentença condenatória, ficando o condenado com a obrigação de devolver à autoridade policial ou judiciária a carteira de habilitação, se for condutor habilitado, dentro no prazo de 48 horas após a intimação realizada para tal efeito.

Se o condenado violar a interdição imposta e se deixar de devolver a carteira de habilitação no prazo da lei, cometerá o crime previsto no art. 17 do anteprojeto, punível com detenção de três meses a um ano e pagamento de 150 dias-multa, no mínimo, com imposição adicional de nova pena de interdição. A condenação será sempre comunicada pela autoridade judiciária ao CONTRAN e ao DETRAN do Estado em que o condenado tiver domicílio (art. 7.º).

A incriminação da desobediência à sentença condenatória é medida indispensável para tornar efetiva a pena não privativa da liberdade. Já existem no Código vigente (art. 359) e no CP de 1969 (art. 405) textos a respeito, mas julgou-se conveniente formular outro especialmente para o caso, tendo-se em vista a cominação adicional de nova pena de interdição (49). A inclusão dessa figura de delito nas leis penais do trânsito é comum (50).

Como pena principal, a interdição aparece expressamente na sanção da norma incriminadora. Como pena acessória, será aplicada sempre que as cir-

cunstâncias do fato revelam a violação particularmente reprovável dos deveres que incumbem aos condutores de veículos. Trata-se de **pena**, aplicável quando o juiz reconhecer culpabilidade particularmente grave, tratando-se de réu primário. Se o réu for reincidente em infração penal relativa ao trânsito, a pena é obrigatória ⁽⁵¹⁾.

A fórmula empregada pelo anteprojeto utiliza expressões bastante significativas para que o juiz possa usar adequadamente o poder discricionário que possui na aplicação da pena. A lei confere aqui ao juiz poder discricionário para que ele possa atender às exigências da adequação da pena que defluem dos valores estabelecidos pelo ordenamento jurídico. De um modo geral, a discricionariedade significa sempre, como ensina BRÍCOLA, "**il rinvio del legislatore al caso concreto como unica fonte idonea ad esprimere quella significatività di valore che é piú consona al raggiungimento delle finalità normative**" ⁽⁵²⁾. Não há, aqui, arbítrio, e o juiz não pode fixar a penalidade a seu capricho, cumprindo-lhe motivar a aplicação da pena, inclusive de seu **quantum** (art. 55-CP, 1969). A motivação separa o poder discricionário do arbítrio.

A interdição está prevista como medida de segurança, com a duração de um a dois anos, devendo ser aplicada "se as circunstâncias do caso e os antecedentes do condenado revelam sua inaptidão para essa atividade e conseqüente perigo para a incolumidade alheia" (art. 5.º). Tendo pressupostos diferentes da pena, a medida de segurança se aplica somente nos casos em que não é cabível a pena acessória. Pode ser imposta mesmo se o réu é absolvido por inimizabilidade.

Não terá efeito suspensivo o recurso interposto contra a sentença condenatória, no que tange à medida de segurança, que deve ser imediatamente executada. Aqui também se fixa para o réu a obrigação de devolver a carteira de habilitação, se for condutor habilitado, no prazo de 48 horas.

Em caso algum se inicia a interdição para conduzir veículo motorizado enquanto o réu estiver cumprindo pena privativa da liberdade (art. 6.º).

12. O anteprojeto previu circunstâncias agravantes e atenuantes, a serem observadas na aplicação da pena por delitos de trânsito. O **quantum** da agravação ou da atenuação terá agora que obedecer à regra do art. 59-CP de 1969, que é, aliás, novidade infeliz do novo Código.

As agravantes estão enumeradas no art. 8.º A primeira delas é o fato de ter o agente cometido o crime em estado de embriaguez pelo álcool ou substância de efeitos análogos ou sob efeito de qualquer outra substância psicoativa ⁽⁵³⁾. O fato é previsto como crime autônomo, e só será constitutivo de circunstância agravante, se tal crime (que é de perigo) for absorvido por outro crime de dano. A subsidiariedade que existe entre as duas normas, excluindo a aplicação da menos grave, aconselha a previsão do fato como agravante. Outra solução mais severa seria a de estabelecer expressamente o concurso material entre o crime de embriaguez ao volante e o fato punível que em tais condições viesse o agente a praticar.

Razões da mesma ordem justificam a inclusão, entre as agravantes obrigatórias, do fato de conduzir o agente o veículo sem possuir a habilitação necessária. O simples fato de conduzir veículo sem habilitação constitui contravenção penal, mas se, em tais circunstâncias, o agente praticar um delito,

desaparece a contravenção (absorvida pelo crime), mas subsiste a agravante.

A pena será também agravada se o crime provocou perigo para a incolumidade de duas ou mais pessoas, ou com risco de grave dano patrimonial. É indiscutível a maior gravidade da ação em tais circunstâncias.

O motorista profissional está adstrito a mais graves responsabilidades. Se se trata de um **profissional**, são maiores a medida do dever de cuidado e a responsabilidade da falta de atenção, diligência ou cautela exigíveis ⁽⁵⁴⁾, sendo justificável a agravação da pena.

Constituirá também circunstância agravante o fato de utilizar veículo em que tenham sido alterados equipamentos ou características que afetem a sua segurança ou o seu funcionamento de acordo com os limites de velocidade prescritos nas especificações do fabricante. Procura-se dessa forma coibir o **envenenamento** dos motores e quaisquer outras alterações do veículo que afetam a sua segurança ⁽⁵⁵⁾.

Finalmente, será agravada a pena se o agente utiliza veículo sem placas ou com placas falsas ou adulteradas ⁽⁵⁶⁾.

As **circunstâncias atenuantes** previstas pelo anteprojeto referem-se todas a situações de culpabilidade diminuída pelo concurso de fatores não imputáveis ao agente. Como se sabe, a concorrência de culpas não exclui a culpabilidade, mas, evidentemente, a diminui.

A pena será atenuada se houver concorrido para o fato a culpa de outrem (da vítima ou de terceiro); se concorrer para o fato defeito ou omissão na conservação da rodovia ou da sinalização e se concorrer deficiência técnica na fabricação do veículo. São situações bem claras de culpa atenuada, que não exigem maior exame.

13. A experiência universal demonstrou que os menores têm ampla participação nos acidentes de trânsito. São numerosos os estudos e observações feitos em vários países. Na IV Conferência Européia dos Diretores de Institutos de Pesquisa Criminológica, realizada em Strasburgo, em 1966, verificou-se que não só os acidentes de trânsito como as violações das regras do trânsito atingem as suas mais altas taxas ao final da adolescência e ao início da idade adulta ⁽⁵⁷⁾. Na Alemanha, os dados oficiais revelam que a cassação da licença de motoristas menores de 30 anos é muito mais freqüente ⁽⁵⁸⁾.

Nosso Código Nacional de Trânsito, em dispositivo extremamente infeliz, permitia a concessão de licença para conduzir a menores de 17 anos (art. 82) ⁽⁵⁹⁾. O D.L. n.º 584, de 16-5-69, restabeleceu a idade mínima de 18 anos. Se os menores de 18 anos são inimputáveis, não é possível permitir que conduzam veículos motorizados. Não nos parece conveniente elevar o limite de idade, pois isso somente concorre para enfraquecer a consciência da responsabilidade social dos jovens. Entendemos, no entanto, que nenhum favor legal devem ter nessa matéria os menores de 18 a 21 anos, não devendo aqui aplicar-se a atenuante genérica prevista no CP (art. 48, I). Nesse sentido, há disposição expressa no anteprojeto, ressaltando apenas o que concerne ao estabelecimento em que devem ser internados, para o cumprimento da pena privativa da liberdade (art. 10). Impõe-se, neste ponto, a observância do princípio geral, consagrado pelo CP de 1969 (art. 37, § 5.º).

14. O anteprojeto, em sua parte geral, previu também caso de perdão judicial, estabelecendo que o juiz pode deixar de aplicar a pena privativa da liberdade quando o acidente causa morte ou lesão corporal exclusivamente em cônjuge, ascendente, descendente, adotante ou adotado, afim em linha reta ou pessoa com a qual o agente vive maritalmente (art. 11). São situações em que o agente está punido gravemente pelo infortúnio por ele mesmo causado. O perdão só abrange a pena privativa da liberdade, não alcançando nem a pena de multa nem a pena de interdição para conduzir veículo motorizado.

15. A suspensão condicional da pena nos crimes a que se refere o anteprojeto foi matéria que suscitou largos debates no seio da Comissão. Prevaleceu o entendimento de que nenhuma restrição especial deveria ser introduzida, pois isto se afina com a inspiração geral do projeto ⁽⁶⁰⁾.

Parece claro, no entanto, que a suspensão condicional da pena está sendo mal aproveitada, como medida de política criminal, na repressão aos delitos de trânsito. O juiz pode legalmente subordinar a concessão do benefício ao cumprimento de diversas obrigações de alta significação, entre as quais se destacam a reparação do dano e as medidas de caráter educativo. Visando mais propriamente a efeito didático, o anteprojeto inclui disposição expressa, para que o juiz tenha presente as possibilidades de utilização deste instituto (art. 12).

16. O segundo capítulo do projeto trata dos crimes cometidos na circulação de veículos, iniciando-se pelo homicídio culposo. Uma lei geral dos ilícitos penais do trânsito não pode deixar de incluir o homicídio e a lesão corporal culposos ⁽⁶¹⁾.

A pena prevista para o homicídio culposo é a do CP de 1969 (um a quatro anos de detenção), acrescida da multa até 200 dias-multa e da interdição para conduzir veículo motorizado. O mínimo da pena de multa é o genérico previsto no CP de 1969 (art. 44). A interdição pode ser fixada dentro dos limites mínimo e máximo previstos no art. 3.º do anteprojeto.

A lesão corporal culposa aparece no anteprojeto com pena superior à prevista no CP de 1969 (quatro meses a um ano de detenção), acrescida da multa não excedente a noventa dias-multa (art. 14). Se a lesão for leve, o juiz pode aplicar apenas a multa. Se, no entanto, for grave, a pena privativa da liberdade será aumentada de um terço até a metade, e a pena patrimonial pode ser aumentada até o dobro. Nesse caso, aplica-se também a pena de interdição para conduzir veículo motorizado (art. 14, § 2.º).

Como se percebe, são sensivelmente aumentadas as penas para os crimes de homicídio e lesão corporal culposos, comparativamente com o sistema do CP vigente ou o do CP de 1969.

17. Em seguida, o anteprojeto prevê a omissão de socorro, mandando punir com as mesmas penas a fuga do local de acidente. Esta última figura de delito é nova na legislação brasileira, não obstante o emprego desse *nomen juris* no crime previsto no art. 291 do CP de 1969, revogado pelo projeto de emendas do governo.

18. A embriaguez ao volante recebeu meticulosa definição no anteprojeto, de modo a permitir efetiva repressão desse perigosíssimo fato, que constitui um dos aspectos salientes dos acidentes de trânsito.

O álcool está presente, sem dúvida, em apreciável quantidade de acidentes ⁽⁶²⁾, e sua influência sobre o comportamento do motorista foi determinada através de vários estudos, procurando-se estabelecer os limites de segurança.

Várias pesquisas experimentais confirmaram que a habilidade de conduzir veículo motorizado em todas as pessoas é afetada quando se alcança o limite de 0,1% de álcool no sangue. Importante estudo feito na Holanda por MEYBOOM constatou a influência do álcool no comportamento, mesmo em concentrações abaixo de 0,05%. Ao nível de 0,13% a totalidade das pessoas examinadas revela perturbação apreciável ⁽⁶³⁾.

A famosa pesquisa feita em Grand Rapids, Michigan, nos Estados Unidos, que envolveu o exame de 27.000 acidentes, entre os anos de 1959 e 1962, concluiu que os riscos acima de 0,8% aumentam consideravelmente. Eles começam a subir quando a taxa alcança 0,04%, e se tornam altíssimos quando se chega a 0,15% ⁽⁶⁴⁾.

Como conclusão geral das inúmeras experiências realizadas, pode-se afirmar que uma concentração alcoólica de 0,10% é perigosa para qualquer pessoa, mesmo o motorista mais resistente, e que uma concentração de 0,05% constitui fator importante nos casos de acidentes, devendo ser considerada como limite de segurança ⁽⁶⁵⁾. A Organização Mundial de Saúde fixou o máximo tolerável de alcoolemia em 50mg/100ml para presumir o perigo ⁽⁶⁶⁾. Não resta dúvida, no entanto, que a maioria das legislações modernas evoluiu no sentido da fixação legal dos limites.

Nos Estados Unidos, realiza-se hoje vasta campanha no sentido de reduzir os limites em geral fixados pelas leis. Em três Estados o nível legal é de 0,10%, como recomenda o **Uniform Vehicle Code**. Em um Estado não se menciona o limite, e em trinta e seis outros o limite é de 0,15%, como anteriormente previa o código uniforme. As leis americanas em geral presumem o consentimento para o exame, se o motorista se envolve em infração ⁽⁶⁷⁾.

O **Road Safety Act** inglês, de 1967, incrimina a condução ou a tentativa de condução de veículo, tendo o motorista taxa acima de 80mg/100ml no sangue, ou 107mg/100ml na urina ⁽⁶⁸⁾.

Nos países que incriminam a embriaguez ao volante sem fixar a taxa, os tribunais terminam por estabelecê-la. Na Suíça, por exemplo, a lei federal sobre trânsito pune a condução de veículo "sob influência de bebida", sem indicar o nível. Os tribunais o fixaram em 0,10%. Em 1964, em decisão famosa, o tribunal federal reduziu essa taxa para 0,08%, baseado em importante pesquisa realizada pelos Professores KIELHOLZ, LAMPI e BERNHEIM ⁽⁶⁹⁾.

Na Áustria o limite legal de 0,08% foi introduzido em 1961. Segundo notícia recebida pela Comissão do Prof. L. H. C. HULSMAN, na Holanda vai ser introduzida na lei a taxa de 0,05%, já reconhecida pela jurisprudência.

O nosso Código de Trânsito pune o fato de "dirigir em estado de embriaguez alcoólica ou sob o efeito de substância tóxica de qualquer natureza" (art. 89, III), prevendo inclusive a cassação da licença para conduzir, em caso de reincidência (art. 97, b). Não se tem notícia da aplicação dessa pena ⁽⁷⁰⁾.

Nenhuma incriminação da embriaguez ao volante pode ter êxito se a lei não contiver disposições a respeito do exame destinado a constatar o estado

de intoxicação. Por isso mesmo a previsão do fato no art. 289 do CP de 1969 não terá maiores conseqüências.

O anteprojeto pune a condução de veículo na via pública sob influência de álcool ou de substância de efeitos análogos. Essa fórmula é preferível à do CP de 1969 (“Dirigir veículo motorizado na via pública, encontrando-se em estado de embriaguez por bebida alcoólica ou qualquer outro inebriante”). O que aqui se considera é somente a droga capaz de afetar a capacidade sensorial ou motora. Desprezou-se a referência específica a narcóticos, substâncias depressoras ou estimulantes e outras drogas psico-ativas, porque ou provocam efeitos análogos aos do álcool, ou não entram em linha de conta.

Após a incriminação genérica da embriaguez ao volante (que admite todos os meios de prova), o anteprojeto estabelece presunção legal de embriaguez, se o condutor do veículo for encontrado com teor de álcool no sangue igual ou superior a 0,1% em peso. Preferimos o critério do **Uniform Vehicle Code**, revisto em 1971 (§ 11-902), que proporciona grande margem de segurança, evitando as objeções comumente levantadas contra a presunção legal⁽⁷¹⁾. Como a embriaguez pode ser determinada por qualquer meio de prova, não se exclui que o juiz possa reconhecê-la mesmo que não seja alcançado o limite de 0,10%, particularmente se a taxa for acima de 0,05%⁽⁷²⁾.

O anteprojeto estabelece a obrigatoriedade do exame. O conteúdo de álcool no sangue verifica-se através do exame de sangue, do ar expirado, da saliva e da urina. A presença de drogas no organismo exige o exame da urina. O exame através da respiração, com o emprego do **Breath Test**, faz-se hoje através do emprego de aparelhos simples e seguros⁽⁷³⁾. Grande número de países possui atualmente leis determinando o exame pela respiração. A Associação Médica do Canadá recomendou a instituição obrigatória desse exame, nos casos de infração do trânsito ou acidente. A maioria dos Estados da União americana e a maior parte dos países europeus já a têm em vigor⁽⁷⁴⁾.

19. O anteprojeto, após incriminar a desobediência à interdição e à devolução da carteira (art. 17), prevê a violação de regra de trânsito, expondo a perigo a incolumidade de outrem. É o crime do art. 290 do CP de 1969 (com a pena de multa sensivelmente agravada). Ao lado dessa figura de perigo **concreto**, o anteprojeto prevê, como crimes de perigo **presumido**, as seguintes ações: confiar a direção de veículo motorizado a pessoa não habilitada ou a pessoa que, em virtude de seu estado de saúde física ou mental, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança; participar de corrida ou competição não autorizada; trafegar com velocidade incompatível com a segurança diante de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos ou onde haja grande movimentação de pedestres ou desfile⁽⁷⁵⁾. Tratando-se de crime e de perigo **presumido**, não nos convenceu a orientação de algumas leis que ampliam as hipóteses delituosas em dispositivo deste tipo.

20. Inovação importante do anteprojeto é a que pune a jornada excessiva de trabalho: exigir ou admitir, na qualidade de proprietário de veículo motorizado ou responsável por empresa de transportes, jornada de trabalho de condutor de veículo motorizado superior a oito horas diárias.

A situação atual dos motoristas profissionais é terrível. Os condutores de táxis e ônibus são comumente submetidos a jornadas de trabalho excessivas,

fazendo jus a prêmios por número de corridas ou de passageiros. O excesso de trabalho leva o motorista à violência. O Sindicato de Condutores de Veículos da Capital (São Paulo) denunciou recentemente que "a manifestação de violência mais comum entre os motoristas de táxis são os acidentes por eles provocados, por causa do excessivo número de horas de trabalho a que são obrigados, por questões de sobrevivência". Em 1971, segundo cálculos do DETRAN de São Paulo, foram registrados naquela cidade 23.065 acidentes, sendo 50% provocados por táxis. Nesses acidentes foram feridas 20.000 pessoas e 2.930 foram mortas. No cemitério de veículos do DETRAN existiam, em março do corrente ano, mais de 7.000 carros, dos quais 70% eram táxis. De cada 10 táxis existentes no cemitério, 9 são de frotas, ou seja, de empresas. No setor de fiscalização do DETRAN aplicam-se 3.000 multas por dia, sendo 1.500 a motoristas de frotas. De cada 40 processos por acidente de trânsito enviados a juízo, 20 têm a participação direta de motoristas de frotas (77). São dados que dispensam comentários.

21. No capítulo terceiro, o anteprojeto trata das contravenções penais cometidas na circulação de veículos, incorporando, basicamente, o que consta da lei vigente (arts. 32, 34 e 36-LCP). O anteprojeto inova quando pune a omissão de sinal indicativo de veículo danificado ou imobilizado em local de trânsito e a ação de quem conduz, ou de qualquer forma transfere a outrem, a qualquer título, para que o conduza, veículo motorizado desprovido dos dispositivos de segurança exigidos pela lei ou pela autoridade, ou constantes das especificações dos fabricantes.

A poluição realizada através do excesso de gases, som ou ruído está prevista, igualmente, neste capítulo, bem como a ação de conduzir veículo sujando, molhando ou molestando alguém (78).

22. O importante do anteprojeto é constituído pela parte relativa ao processo penal, com as normas introduzidas em seu capítulo terceiro. Modifica-se completamente o sistema do processo para as infrações penais cometidas na circulação de veículos.

De longa data vêm os especialistas reclamando contra o rito adotado pelo Código de Processo Penal, que é, sem dúvida, a causa principal da completa falência da administração da Justiça nesse setor. A Lei nº 4.611 constituiu tentativa de modificar o presente estado de coisas e, desastrosamente, o agravou. A criação de Varas especializadas de Trânsito tem sido aventada como meio de resolver as dificuldades e muitos têm insistido no assunto. O Instituto dos Advogados Brasileiros, em 1966, recomendou sua adoção. Assim também o Ciclo de Estudos sobre a Criminologia dos Acidentes Automobilísticos, realizado no corrente ano, em Belo Horizonte (propondo o rito sumaríssimo). Tribunais especiais de tráfego, com decisões rápidas, foram reclamados pela Semana de Estudos do Trânsito, a que já nos referimos (79), e pelo Grupo de Trabalho que atuou em 1964, na 8.ª Vara Criminal da Guanabara, por iniciativa do Juiz ELIEZER ROSA. O anteprojeto feito há vários anos por CAMACHO CRESPO e vários trabalhos realizados por este excelente especialista na matéria orientavam-se no sentido da instituição de tribunais especiais, no estilo das cortes de tráfego existentes em outros países (80). O eminente Professor HÉLIO TOR-NAGHI igualmente elaborou, no período anterior a 1954, quando era Ministro da Justiça o Dr. TANCREDO NEVES, excelente anteprojeto no mesmo sentido (81).

Por toda parte reclama-se hoje para esse tipo de infrações processo mais rápido, simples e eficiente, pois ele constitui o instrumento básico indispensável para assegurar a aplicação da lei e a eficácia da repressão ⁽⁸²⁾. Temos por certo, no entanto, que a mera criação de Varas de trânsito (que é matéria pertinente à organização judiciária dos Estados) nenhum efeito proporcionará se for mantido o rito processual vigente. É claro que devem ser instituídas as Varas de trânsito em todas as grandes cidades do País, mas isto só representará concentração de dificuldades, se for mantido o inacreditável processo penal existente no Brasil.

23. O anteprojeto propõe um tipo de juízo monitorio, com decisão em processo sumário, inspirando-se em boa parte no anteprojeto de Código de Processo Penal do Prof. JOSÉ FREDERICO MARQUES, que segue de perto em muitas passagens.

A eliminação do inquérito policial e o julgamento imediato, de plano, como se propõe, exigem evidentemente alterações importantes na organização judiciária dos Estados, com a criação de Varas Especializadas Distritais, com funcionamento em várias horas do dia e da noite. O funcionamento dessas Varas pressupõe a presença e a atuação dos elementos indispensáveis, desde o representante do MP e o advogado de ofício até os elementos auxiliares. Pressupõe também uma organização da Polícia Judiciária aparelhada para imediata informação e investigação nos casos em que seja necessária ⁽⁸³⁾.

Tais elementos, no entanto, fogem ao âmbito da lei federal, competindo aos Estados. Por isso mesmo a lei proposta teria o prazo de vacância de 180 dias.

Se houver flagrante delito, o infrator, com as testemunhas, será levado ao juiz competente, que, em audiência de julgamento sumária, proferirá decisão, assegurada a defesa. Se o juiz julgar necessário ato probatório que não possa ser realizado imediatamente, marcará a continuação do julgamento para um dos cinco dias seguintes. O juízo monitorio dispensa a acusação formal e o processo sumarissimo será oral, sem que as declarações das pessoas ouvidas sejam reduzidas a termo. A sentença, evidentemente, será motivada, segundo os princípios gerais.

Se não houver juiz especialmente designado para conhecer do feito na localidade, ou seja, se não houver Varas de Trânsito no lugar, a autoridade policial lavrará auto de prisão em flagrante ou auto de flagrante delito, enviando-o ao juiz competente sem demora.

Revoga-se expressamente o art. 123 do Código Nacional de Trânsito, que exclui a prisão em flagrante e a fiança se o agente socorre a vítima, deixando-o livre para posterior comparecimento perante a autoridade policial ⁽⁸⁴⁾. Esse sistema compromete a apuração do fato e a seriedade do processo.

O anteprojeto, confirmando que não há nem prisão nem fiança se o condutor presta socorro à vítima, determina seja ele conduzido perante o juiz imediatamente, para julgamento sumário ou, se isto não for possível, pelos motivos já indicados, que se lavre o auto de flagrante delito, que deve ser remetido desde logo ao juiz, para que se siga o julgamento sumário.

Todas as intimações serão feitas pelo correio, com aviso de recepção para o endereço fornecido pelas partes no auto de flagrante delito.

Se o juiz, de plano, proferir sentença absolutória, cabe apelação, que se rege pelos princípios gerais do processo. Se a sentença for condenatória, cabe o recurso de oposição revocatória, com efeito suspensivo, interposto pelo réu. Esse recurso inaugura amplamente o contraditório, permitindo a produção de prova e tudo o mais que convier à defesa. Assegura-se ao oponente o direito de falar em último lugar.

Em se tratando da pena de multa, há duas hipóteses em que a punibilidade se extingue pelo pagamento voluntário da que for arbitrada pelo juiz. É a incorporação do sistema expedito e eficaz previsto em várias leis estrangeiras⁽⁸⁵⁾. O primeiro caso é o de infração penal a que a lei comina exclusivamente a pena de multa. Neste caso, o réu primário pode requerer ao juiz que o admita a satisfazê-la, extinguindo-se a punibilidade pela perempção (art. 30). O segundo é o da condenação exclusivamente à pena de multa (art. 33).

Se não houver situação de flagrante delito, a autoridade policial deverá instaurar inquérito, segundo as normas do processo comum. Neste caso, remetido a juízo o processo, o MP oferecerá denúncia, se for o caso, prosseguindo-se com o rito sumário previsto pelo anteprojeto, se denúncia for recebida.

Duas importantes disposições sobre a competência completam o Capítulo 4. A primeira se refere aos casos de infração penal cometida em rodovia interestadual ou em lugar diverso daquele em que o agente tiver domicílio, estabelecendo, para tal caso, por igual, a competência do foro em que o réu tiver domicílio ou residência.

Atualmente as infrações penais praticadas na circulação de veículos em estradas ficam, na maior parte das vezes, impunes. Se o motorista não se afasta do local ou socorre a vítima, a autoridade policial se limita a anotar o seu nome e domicílio, mandando-o em paz. Sendo o réu domiciliado em local distinto, e muitas vezes longínquo, jamais se consegue concluir o processo, pelas delongas insuperáveis no cumprimento de precatórias. O mesmo acontece, com redobradas razões, anotando-se apenas o número da placa do veículo.

Se o julgamento sumário não se fizer imediatamente, o anteprojeto determina que o processo seja enviado ao juiz competente do foro em que o réu tiver domicílio, o qual prosseguirá no feito.

A segunda regra a respeito da competência é a que permite a execução da sentença pela Justiça do Estado em que o réu for domiciliado.

24. Importante inovação do anteprojeto é a que se refere à responsabilidade civil. Com a Justiça lenta e dispendiosa, ninguém inicia ação de perdas e danos, para haver indenização por acidente, se os valores envolvidos são relativamente pequenos. A obrigação de reparar o dano é, também, elemento extremamente valioso de combate ao crime, e o anteprojeto dá competência ao juiz que processa e julga a infração penal para decidir sumariamente sobre a indenização cabível.

Deverá o juiz neste ponto procurar conciliar as partes previamente, buscando entendimento e acordo entre elas em relação ao *quantum* devido. A mesma sentença que decidir sobre a infração penal decidirá também sobre o ressarcimento. Tal sentença pode ser impugnada, no prazo de cinco dias, através da oposição revocatória, que, aqui, também terá efeito suspensivo e devolutivo.

A execução do julgado na parte civil far-se-á no mesmo juízo, segundo os princípios do processo civil.

25. Entre as disposições finais, destaca-se a que se refere às revogações implícitas e expressos, que exigirá, nesta Lei, grande cuidado. Nem todas as figuras de delito relacionadas com a circulação de veículos foram incluídas no anteprojeto. Ficariam no CP os crimes em que o veículo é objeto material, como, *por exemplo, o atentado contra outro meio de transporte público (que abrangeria os veículos coletivos)*, do art. 294 do CP de 1969, e o arremesso de projétil (art. 295).

Expressamente revogada é a contravenção prevista no art. 36 da LCP (sinais de perigo). Os artigos 32 (falta de habilitação para dirigir veículo) e 34 (direção perigosa de veículo na via pública) da LCP ficariam parcialmente revogados, pois a sua aplicação se estende também às embarcações em águas públicas.

Expressamente revogados seriam o art. 123 e seu parágrafo único do Código Nacional de Trânsito (que exclui a prisão em flagrante e a fiança, se o condutor do veículo prestar socorro à vítima) e a Lei n.º 4.611.

Estando em exame pelo Congresso a mensagem do Governo que introduz emendas no CP de 1969, poderiam ser desde logo eliminados do texto os artigos 97 e seus parágrafos, 289 e 290, que seriam revogados pela lei a que se refere o anteprojeto. As falhas e deficiências de todos esses dispositivos ficaram bem demonstradas, e seria deplorável se nosso novo CP entrasse em vigor com soluções tão gravemente incorretas e anacrônicas para o problema tão importante que nos ocupa.

Rio de Janeiro, 14 de setembro de 1973. — Ivo d'Aquino, Presidente. — Heleno Cláudio Fragoso, Relator. — Carlos de Araújo Lima. — F.A. Serrane Neves — Antonio Evaristo de Moraes Filho.

DECRETO N.º 72.873 — DE 4 DE OUTUBRO DE 1973

Dispõe sobre a reorganização da estrutura do Conselho Nacional de Trânsito, e dá outras providências.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 81, incisos III e V, da Constituição, e tendo em vista o disposto no Decreto-lei n.º 237, de 28 de fevereiro de 1967, e Regulamento aprovado pelo Decreto n.º 62.127, de 16 de janeiro de 1968, decreta:

Art. 1.º O Conselho Nacional de Trânsito — (CONTRAN) é órgão central e coordenador do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 2.º O Conselho Nacional de Trânsito será administrado por um Presidente, especialista em Trânsito, de nível superior, nomeado em comissão pelo Presidente da República.

Art. 3.º Ao Conselho Nacional de Trânsito, órgão com autonomia administrativa e técnica, sediado no Distrito Federal, diretamente subordinado ao Ministro da Justiça, compete estabelecer normas, controlar, coordenar, orientar e executar a política do Sistema Nacional de Trânsito em todo o território nacional.

Art. 4.º O Conselho Nacional de Trânsito compor-se-á dos seguintes órgãos:

I — Plenário;

II — Gabinete do Presidente;

III — Coordenação Técnica;

IV — Coordenação-Geral de Trânsito:

1 — Secretaria

2 — Coordenação de Orientação e Controle

2.1 — Divisão de Engenharia e Orientação

2.2 — Divisão de Pesquisa e Controle

2.3 — Centro de Treinamento e Aperfeiçoamento de Trânsito

3 — Coordenação de Apoio Administrativo

3.1 — Serviço de Orçamento e Finanças

3.2 — Serviço Administrativo.

Art. 5.º A Coordenação-Geral será administrada por um Coordenador-Geral; as Coordenações por Coordenadores; as Divisões e o Centro, por Diretores; o Gabinete, por Chefe de Gabinete, todos nomeados em comissão pelo Presidente da República.

§ 1.º O Presidente terá como auxiliares diretos um Chefe de Gabinete, um Secretário, e Assessores; o Coordenador-Geral, um Secretário e Assessores; cada Coordenador, um Secretário e Assessores; cada Diretor, um Secretário e dois Assistentes.

§ 2.º Os componentes da Coordenação Técnica serão especialistas nas áreas de atuação do CONTRAN.

§ 3.º Os titulares dos cargos em comissão e os assessores serão escolhidos dentre pessoas cuja especialização profissional relacionada com as finalidades do órgão esteja comprovada.

Art. 6.º É considerado extinto, por transformação, o Departamento Nacional de Trânsito, passando a integrar a Coordenação Geral de Trânsito com a absorção do respectivo acervo, documentação e atribuições.

Art. 7.º O Ministro da Justiça aprovará o Regimento Interno do Conselho Nacional de Trânsito, no qual serão definidas as finalidades, organização, competência e atribuição do pessoal das unidades que o integram respeitado o disposto na Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966, com as modificações do Decreto-Lei n.º 237, de 28 de fevereiro de 1967.

Art. 8.º A Carteira de Identidade Funcional, expedida pela Coordenação-Geral de Trânsito, confere ao seu portador franco acesso aos locais sob fiscalização de trânsito e tem fé pública em todo o território nacional.

Art. 9.º Fica o Ministro da Justiça autorizado a expedir atos que se fizerem necessários à aplicação do presente Decreto.

Art. 10. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 4 de outubro de 1973; 152.º da Independência e 85.º da República.
— EMILIO G. MEDICI — Alfredo Buzaid.

NOTAS

1) Anuário Estatístico dos Transportes, 1970, Ministério dos Transportes, IBGE.

2) Cf. Jornal do Brasil, 17-6-73.

3) Cf. Jornal do Brasil, 4-8-73.

4) Cf. Jornal do Brasil, 12-7-73 e 4-8-73.

5) Cf. Jornal do Brasil, 13-3-73.

6) Cf. Jornal do Brasil, 24-6-73. Notícias recentes confirmam a situação terrível do trânsito na Rio—São Paulo. No fim de semana prolongado pelo feriado de 7 de setembro, no corrente ano, registrou-se o que os jornais denominaram recorde de acidentes nessa estrada: 44 de-

- sastres, com 29 feridos e 7 mortos. Nas cinco estradas de acesso ao Rio de Janeiro, nesse fim de semana, ocorreram 119 acidentes envolvendo 211 veículos, com ferimentos em 51 pessoas e 11 mortes. Fonte: DNER. (*Jornal do Brasil*, 11-9-73.)
- 7) Cf. *Jornal do Brasil*, 27-5-73. Contribuição vitimológica interessante foi dada pelo Simpósio sobre acidentes do tráfego com crianças, patrocinado pela Sociedade Brasileira de Pedagogia, e realizado em São Paulo, em junho de 1973. Segundo dados fornecidos pelo DETRAN de São Paulo, em 1971, durante seis meses, 207 crianças morreram e 2.104 foram feridas, correspondendo a 9,2 e 8,6% do total de mortos e feridos em acidentes do trânsito na cidade. Cf. *Jornal do Brasil*, 24-6-73. Estudos realizados no estrangeiro indicam que as próprias vítimas, em tais casos, são geralmente culpadas pelo acidente. Cf. LANGELAAR, MAARTENSE e ROOTLIEB, *Traffic Accidents to Young Pedestrians, Excerpta Criminologica*, 1/3, p. 173 (1963). Os autores verificaram que 83,2% dos acidentes envolvendo menores de 0/19 anos, com resultado morte ou lesão corporal grave, foram causados pela própria vítima, geralmente por travessia incorreta da rua.
 - 8) Cf. *Jornal do Brasil*, 24-6-73.
 - 9) *O Livro Negro do Trânsito*, DETRAN, Guanabara.
 - 10) Nos três anos a que nos referimos, o total de acidentes foi de 33.974, 40.923 e 52.341, respectivamente, e o número de veículos licenciados, 520.981, 611.153 e 765.642. A correlação com a população (5.921.723, 6.210.738 e 6.513.822) é interessante. Para cada 100.000 habitantes, o número de feridos foi de 327, 368 e 457; e o de mortos, 32, 33 e 47. Cf. *Jornal do Brasil*, 27-5-73.
 - 11) *O Estado de São Paulo*, 29-6-73.
 - 12) Cf. WALDIR DE ABREU, *Temas Fundamentais dos Códigos de Trânsito*, Rio de Janeiro, 1971, 9.
 - 13) Para 800.000 veículos em circulação, registravam-se 1.300 acidentes dessa categoria por ano. Hoje, para 1.850.000 veículos, apenas 900. Tais elementos foram fornecidos verbalmente ao relator da comissão por Theodore Karagheuzoff, antigo Traffic Commissioner de Nova Iorque.
 - 14) Esse critério é defendido com entusiasmo pelos especialistas nos Estados Unidos.
 - 15) Cf. *A Colloquy on Motor Vehicle and Traffic Law*, National Research Council, Washington, 1965.
 - 16) Cf. *Jornal do Brasil*, 16-4-72; *City of New York, Department of Traffic Annual Report 1967*, 7: "Only through continual techniques and devices can street capacities be maintained at an acceptable level".
 - 17) P. MANCA, *L'allarmante fenomeno della criminalità stradale. Un altro problema urgente di Politica Criminale*. *Archivio Penale*, 1964, 263.
 - 18) Veja-se nesse sentido o Projeto n.º 873, de 1972, de autoria do Deputado TÚLIO VARGAS, sobre ensino das noções de trânsito nas escolas de primeiro grau. Pesquisa realizada pelo *Jornal do Brasil* e publicada em sua edição do dia 5-8-73 revela amplo desconhecimento pelos motoristas dos sinais usados nas rodovias.
 - 19) *Revista de Administração Municipal* n.º 103, 107.
 - 20) *City of New York Department of Traffic Annual Review*, 1967, cit. 10. Ao que se anuncia, o Brasil adotará o Manual Interamericano de Sinalização. A sinalização das estradas, que é seguro fator de acidentes, será melhorada. As resoluções sobre sinalização do trânsito dependem de decreto do Presidente da República e resolução do CONTRAN.
 - 21) Anuncia-se que o CONTRAN tem efetuado reuniões com os representantes da indústria automobilística para analisar novas normas de segurança de veículos. Cf. *Jornal do Brasil*, 24-6-73. Instituinto normas obrigatórias de segurança, cf. Projeto n.º 63, de 1973, do Senador Vasconcelos Torres, e os Projetos n.º 201, de 1971, do Deputado Nina Ribeiro (sobre a direção retrátil e o dispositivo indicador da pressão do sistema de freios), e n.º 449, de 1971, do Deputado Ferreira do Amaral (sobre pneus).
 - 22) *Jornal do Brasil*, 29-7-73.
 - 23) A rede rodoviária nacional tem atualmente cerca de 1.200.000 quilômetros, dos quais aproximadamente 1.000.000 são de estradas municipais e vicinais e 231 quilômetros, de rodovias federais e estaduais. A rede pavimentada nacional é de apenas 71 mil quilômetros (pouco mais da metade das estradas federais).
 - 24) A inobservância de regra técnica pode constituir a essência da ação culposa, não podendo funcionar igualmente como agravante. Cf. FRAGOSO, *Jurisprudência Criminal*, 1973, n.º 149.
 - 25) FRAGOSO, *Jurisprudência Criminal* n.º 158.
 - 26) WOLF MIDDENDORFF, num trabalho apresentado à IV Conferência Européia dos Diretores de Institutos de Pesquisa Criminológica (*Sanctions pénales des infractions routières. Changements souhaitables dans l'administration de la justice*), em novembro de 1966, assinalava que "o cancelamento ou a suspensão da licença é a pena mais temível".
 - 27) O projeto enviado pelo Governo ao Congresso, propondo emendas ao CP, limitou-se a suprimir no art. 97 a referência limitativa ao fato ocorrido "na via pública". Explica a Exposição ed Motivos que acompanhou o projeto: "O objetivo é ampliar a aplicação da medida de segurança também aos que dirigem embarcações".
 - 28) Todas as penas patrimoniais previstas no CP de 1963, segundo o critério de dias-multa, são baixíssimas e inadéquadas. A matéria não chegou a ser examinada pela Comissão revisora ministerial.

- 29) Essa orientação é típica das legislações pouco rigorosas na matéria, como o CP suíço (art. 27) e o CP alemão vigente (§§ 315 e 315d).
- 30) *Alternativ — Entwurf eines Strafgesetzbuches, Besonder Teil, Straftaten gegen die Person, Zweiter Halbband*, Tübingen, 1971, 101.
- 31) Disposição legal dessa natureza se funda na verificação das causas mais comuns de acidentes. A Exposição de Motivos do projeto alternativo invoca aqui o excelente estudo de KAISER, *Verkehrsdelinquenz und General prevention, Untersuchungen zur Kriminologie der Verkehrsdelikte und zum Verkehrs Strafrecht*, 1970, 429. V. obra citada acima nota 30, p. 113.
- 32) "Art. 291. Causar, na direção de veículo motorizado, ainda que sem culpa, acidente de trânsito, de que resulte dano pessoal, e, em seguida, afastar-se do local, sem prestar socorro à vítima que dele necessite. Pena: detenção de seis meses a um ano, sem prejuízo das cominadas nos §§ 3.º e 4.º do art. 121 e no art. 133, parágrafo único. Se o agente se abstém de fugir e, na medida em que as circunstâncias o permitam, presta ou providencia para que seja prestado socorro à vítima, fica isento de prisão em flagrante." O projeto de alterações, enviado pelo Governo ao Congresso, suprime este artigo, por ser a matéria "incluída entre as hipóteses de omissão de socorro".
- 33) Cf. sobre a matéria, HELENO CLÁUDIO FRAGOSO, *Crimes do Automóvel*, Rev. Bras. Crim. Direito Penal n.º 1 (1963), 87. Esse trabalho também está publicado na *Revista Forense*, vol. 200, 27. Estudo interessante sobre os aspectos criminológicos da fuga é o que realizou BERGERMANN, em 1961 e 1962, em Dusseldorf (*Die Verkehrsfucht*, Bonn, 1966).
- 34) Cf. LUIS JIMENEZ DE ASÚA, *Problemas Modernos de la Culpa*, Rev. Der. Penal y Crim., n.º 1 (1968), 21 e ss., bem como a bibliografia ali indicada.
- 35) É nulo o processo das contravenções por ausência do defensor na fase policial. O art. 532 do CPP está revogado pela Constituição na parte em que determina a presença do defensor "se possível". Cf. a propósito, com ampla referência a julgados dos tribunais, HELENO C. FRAGOSO, *Jurisprudência Criminal*, 2a. ed., n.º 144.
- 36) A expressão, aliás, inadequada, se refere apenas aos crimes que defluem do uso regular do automóvel como meio de transporte de pessoas e coisas. Cf. FRAGOSO, *Crimes do Automóvel*, cit., 85. A pesquisa contou com a colaboração inestimável da acadêmica BEATRIZ FALK.
- 37) O arquivamento sumário do processo é muito variável, dependendo de um certo entendimento entre promotor e juiz. Numa das Varas, houve 43% de arquivamentos, noutra, de 30%. Nas outras duas, de apenas 11% e 15%.
- 38) Estimativa da Comissão. O grande número de processos em andamento não permite uma verificação, pois a pesquisa se circunscreveu ao ano de 1972. Os processos que foram decididos duraram em média 6 meses. Os processos das contravenções decididos duraram cerca de 5 meses e meio em média.
- 39) WALDIR DE ABREU, *A Técnica Legislativa como Fator de Vulgarização das Normas de Trânsito*, Rio de Janeiro, 1971, 6.
- 40) Exemplos: *Code de la route* francês, de 1958; *Vehicle and Traffic Law*, de Nova York, de 1972.
- 41) Exemplo: leis espanholas de 1950 e 1962.
- 42) Cf. *Jornal do Brasil*, 9-10-66. Deste Grupo de Trabalho participou um dos membros da Comissão, o Conselheiro SERRANO NEVES.
- 43) Exemplo dessa orientação temos na lei espanhola de 1950, e na prática seguida na Dinamarca, de negar a esses crimes o sursis. Opondo-se a tais medidas indiscriminadas de excessiva severidade, COLLIGNON, *Prophylaxie de la circulation routière*, cit. por RIPOLLÉS (*Derecho Penal de la Culpa*, 1958, 528), segundo o qual com tais medidas só se conseguiria "construir um número de prisões proporcional ao de garagens". A lição de MONTESQUIEU a que aludimos está em *De L'Esprit des Lois*, liv. VI, cap. XII: "Qu' on examine la cause de tous les relâchements, on verra qu'elle vient de l'impunité des crimes et non pas de la modération des peines".
- 44) Cf. *Rev. Int. Crim. Pol. Tech.*, abr.-jun. 1967, 174.
- 45) GRÜNHUT, *Penal Reform and Comparative Study*, 1948, 449: "After more than 150 years of prison reform the outstanding feature of the present movement is its scepticism concerning imprisonment althogether, and its search for new and more adequate methods of treatment outside prison walls".
- 46) HANS-HEINRICH JESCHECK, *Politique Criminelle Moderne en Allemagne et en France*, *Révue de Sc. Crim. Droit Pénal Comparé*, 1968, 337.
- 47) Veja-se a fundamentação no volume *Alternativ Entwurf eines Strafgesetzbuches, Allgemeiner Teil*, Tübingen, 1966, 105.
- 48) A Comissão acolheu nesse ponto sugestão feita pelo eminente Juiz JORGE ALBERTO ROMEIRO, do Tribunal de Alçada da Guanabara.
- 49) A pena de multa prevista pelo CP de 1969, no art. 405, é infima (cinco a quinze dias-multa), como em geral todas as penas de multa cominadas pelo novo Código. A matéria exigiria a atenção do Congresso.

- 50) Veja-se, por exemplo, o Code de la route francês, art. L.19.
- 51) É o sistema de várias leis estrangeiras, entre as quais, os **Road Traffic Acts** ingleses. Outras leis, mais severas, fazem da pena acessória consequência necessária da condenação (lei espanhola, de 1950, art. 11; CP Espanhol, art. 365). Varias outras leis estabelecem a pena acessória sempre como facultativa. Cf. FRAGOSO, *Crimes do Automóvel*, cit., 94.
- 52) FRANCO BRÍCOLA, *La Discrezionalità nel Diritto Penale*, 1965, 143.
- 53) A disposição é comum na legislação penal do trânsito, sendo prevista pelas leis de Portugal, Grécia, França, Polónia, Bulgária etc. Cf. WALDIR DE ABREU, *Aspectos Penais do Direito Rodoviário*, 1970, 73.
- 54) O Tribunal de Alçada da Guanabara já decidiu que a agravante da inobservância de regra técnica (art. 121, § 4.º, CP) só se aplica aos profissionais. Em contrário pronunciou-se o STF. Para ampla análise da matéria, cf. HELENO FRAGOSO, *Jurisprudência Criminal*, 2a. ed., n.º 149.
- 55) O Projeto de Lei do Senado n.º 60, de 1973, do ilustre Senador VASCONCELOS TORRES, proíbe a alteração da potência do motor com o fim de aumentar a velocidade máxima prevista no veículo original (art. 6.º, § 1.º), mas não estabelece qualquer penalidade.
- 56) O fato constitui crime autônomo em algumas legislações estrangeiras. Cf., por exemplo, Code de la route, francês, arts. L. 8 e L. 9, § 1.º
- 57) Cf. T. C. WILLET, *Recherches concernant les caractéristiques des auteurs d'infractions routières*. Strasbourg, nov. 1966. H. HANSSON, *The problem of the Young Driver*, *General Report*. Int. Road Safety Traffic Review, 1967, 39: "High accident rate among the younger age Groups".
- 58) M. WALTHER, *Schuldhafte Beteiligung von Kraftfahrzeugführern an Verkehrsunfällen. Eine altermässige Aufgliederung*. Die Polizei, 1965, 233. Estudo realizado por MROWKA sobre os julgamentos dos delitos de trânsito na Alemanha do Norte, no segundo semestre de 1963. Indica que os jovens são grandes responsáveis pelos acidentes.
- 59) Veja-se a bem lançada crítica de WALDIR DE ABREU, *Aspectos Penais do Direito Rodoviário*, cit., 88. O Projeto n.º 60, do Senador VASCONCELOS TORRES, eleva o limite de idade para 21 anos (art. 9.º). O Projeto n.º 633, de 1972, do Deputado SIQUEIRA CAMPOS, restabelece o limite de 17 anos. O Projeto n.º 1.026, de 1972, do Deputado SINVAL BOA-VENTURA, permite a concessão de licença para conduzir ciclomotores até 50 cc. de cilindrada, aos menores de 16 a 18 anos.
- 60) Cf. n.º 9, supra, e nota 41.
- 61) São numerosos os exemplos na legislação estrangeira (Road Traffic Act inglês, de 1956, sect. 3(1); Uniform Motor Vehicle Code, § 11-903 — Homicide by Vehicle etc.). FRAGOSO, *Crimes do Automóvel*, cit., 86.
- 62) Exame em pacientes internados por acidente de trânsito (motoristas e pedestres) revelou que 31% estavam alcoolizados. *Kriminalistik*, 1966, 475. Segundo RICHTER, *Unfall und Alkoholeinfluss*, *Excerpta Criminologica*, vol. 7, n.º 5/547, pode-se afirmar que o álcool se apresenta em 10 a 20% dos casos. JOSÉ ELIAS MURAD, *As Drogas e o Trânsito*, *Ciclo de Estudos Sobre Criminologia dos Acidentes Automobilísticos*, Belo Horizonte, 1973, atribui a responsabilidade por um terço a metade dos acidentes a pessoas alcoolizadas. Memória da Sociedade Alemã de Medicina Legal e Social, publicada em 1962, estima que 20% de todos os acidentes de trânsito estão condicionados ao álcool. Cf. RUDOLF FRIEDRICH, *Der Streit um die Promille*, 1962, 8. KORENEVSKAYA, *Russia versus Drunkenness*, *New Society*, 1965, 6/168, referindo-se à União Soviética, afirma que a maioria dos acidentes se deve ao álcool, embora seja a licença para dirigir cassada ao menor sinal de embriaguez.
- 63) MEYBOOM, *Alcohol and Traffic*, *Excerpta Criminologica*, vol. 7, n.º 4/430. O autor recomenda a fixação legal do limite de 0.8 0/00.
- 64) Sobre essa pesquisa (*The drinking driver and Traffic accidents*) cf. BORKENSTEIN, *Der trinkende Fahrer und die Verkehrsunfälle*, *Wiss. Z. Martin-Luther Univ. Halle-Wittenberg*, 1965, Sonderheft n.º 78, 84.
- 65) R. DEQUEKER, *Alcohol and Traffic Safety*, *Excerpta Criminologica*, vol. 8, n.º 1/33; I. MAXWELL, *Drinking and Driving*, *Canadian Bar Journal*, 1966, 279.
- 66) É o caso do Code de la route, que se limita a falar em "état alcoolique, même en l'absence de signe manifeste d'ivresse" (art. L.1).
- 67) R. L. DONINGAN, *Chemical test Law in the United States*, *Excerpta Criminologica*, vol. 6, n.º 4/551.
- 68) *British Medical Journal*, 1967, 809. Essa taxa foi proposta pela British Medical Association em 1966.
- 69) G. J. COLLETTE, *Législation et Jurisprudence Suisse face au taux d'alcoolemie. La portée de l'arrêt du 18 Juin 1964 de la Cour de Cassation Pénale du Tribunal Fédéral*, *Rev. Alcool*, 1965, 120.

- 70) Sobre embriaguez alcoólica, veja-se a Resolução do CONTRAN n.º 413/69. A fixação dos limites pela lei é o critério reclamado pelos especialistas, com raras discrepâncias. Cf. S. FREEMAN, *The Scourge of Drinking Driving, A plea for total war*. *Excerpta Criminologica*, vol. 6, n.º 3/381.
- 71) Essa é a taxa recomendada nos Estados Unidos pela National Highway Traffic Safety Administration. Veja-se o curioso e excelente anúncio feito na revista *Time*, edição de 6-8-73.
- 72) No seu texto original, o *Uniform Vehicle Code*, referindo-se ao fato de apresentar a pessoa entre 0,05% e 0,10% de álcool no sangue, assentava: "Such fact may be considered with other competent evidence in determining whether the person was under the influence of intoxicating liquor" (§ 11-902, b).
- 73) J. C. ANDREWS, *Alcohol, automobiles and the law*, *Excerpta Criminologica* vol. 7, n.º 4/431: "The use of breath test by law enforcement officers, who are properly trained in the use of equipment, is an effective means of identifying drunken drivers". O Projeto n.º 1.741, de 1968, do Deputado JOSE MARIA MAGALHÃES, tornava obrigatório o uso do alcoteste e determinava a apreensão da carteira de habilitação na hora, se o alcoteste revelasse teor alcoólico igual ou superior a 0,5 por mil. DCN, I, 11-10-68, 7.083. A Polícia Rodoviária de São Paulo está usando, com sucesso, o bafômetro, em São Roque (*Jornal do Brasil*, 12-7-73). Para descrição dos princípios científicos do brath test, cf. FRAGOSO, *Crimes do Automóvel*, cit., 90.
- 74) I. MAXWELL, *Drinking and Driving*, *Canadian Bar Journal*, 1966, 279. Veja-se, por exemplo, o Code de la route, art. R.296.
- 75) A pena é, no caso, condição de eficiência da obrigação. Veja-se o Code de la route, art. L.2. Na Áustria, a recusa ao exame é punida com as penas do homicídio culposo ou da lesão corporal culposa. Cf. J. HERBICH, *Die Blutentnahme zur Alkoholbestimmung im Rahmen des Verkehrsrecht*, *Deutsch Zeitschrift f. die gesamte gerichtliche Medizin*, 1966, 57/1-2, pág. 69. *Excerpta Criminologica*, vol. 7, n.º 4, 496.
- 76) Cf. Cod. Nacional de Trânsito, art. 89, II, XVIII, XIX.
- 77) *Jornal do Brasil*, 25/3/73. No I Simpósio sobre Segurança e condição de trabalho em veículos rodoviários, realizado em São Paulo, em julho último, o presidente do Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Anexos de São Paulo declarou que um motorista tem que trabalhar entre 12 e 14 horas, por dia, para ganhar de mil a mil e cem cruzeiros por mês. E que comumente conduzem ônibus com chassis de caminhão (*Jornal do Brasil*, 8/7/73). Anteriormente, referindo-se aos motoristas de caminhão, o mesmo presidente afirmou que "enfrentam jornadas de até 24 horas por dia, realmente desumanas, trabalhando sem ajudantes". (*Jornal do Brasil*, 24/6/73). O Projeto n.º 306, de 1971, do Deputado RUBEM MEDINA, procura coibir todos esses abusos. (DCN, I, 4/9/71, 4639).
- 78) A matéria tem suscitado a apresentação de vários projetos de lei. Cf. Projeto n.º 2.330, de 1970, do Deputado FRANCISCO AMARAL, sobre canos de descarga (DCN, I, 30/10/70, 5239); Projeto n.º 40, de 1971, do Deputado FRANCISCO AMARAL, sobre neutralização dos gases venenosos expelidos pelo escape (DCN, I, 19/5/71, 588); Projeto n.º 726, de 1972, do Deputado ARAÚJO JORGE, sobre poluição sonora (DCN, I, 30-6-72, 2278). Sobre os níveis máximos de som ou ruído, Cf. Resolução n.º 448/71, do CONTRAN. CNT, art. 89, XXV, XXVI, XXVII, XXX (a).
- 79) *Revista de Adm. Municipal*, n.º 103, 80. O projeto do Deputado RUBEM MEDINA obriga a instituição de Varas de Trânsito nas cidades com mais de 200 mil habitantes.
- 80) PAULO MEIRA CAMACHO CRESPO, *Da Justiça Especial de Trânsito, Os Crimes de Trânsito e seu julgamento, Contravenções Penais do Trânsito, Do Crime de Trânsito e Processo do seu julgamento, A Justiça Especial do Trânsito*, *Revista de Direito Rodoviário*, n.ºs 13 (1953), 28 (1955), 52 (1961), 53 (1961) e 56 (1962).
- 81) HÉLIO TORNAGHI, *Instituições de Processo Penal, Forense*, Rio de Janeiro, 1959, II, 318 (anteprojeto e exposição de motivos). Um novo anteprojeto foi posteriormente feito pelo autor (*Manual de Processo Penal*, Freitas Bastos, 1963, II, 1022).
- 82) Vejam-se a propósito as propostas de MIDDENDORF (*Zur Reform des Verkehrsstrafrechts. Plane, Erwartungen und Entauschungen. Polizei*, 1963, 97) e PFISTER (*Ordnungsbussen auf Strasse, Schweiz. Zeitschrift Strafrecht*, 1967, 83/286). Esse último trabalho informa sobre projeto de lei federal para a Suíça, permitindo a aplicação de multas no local do acidente, para reduzir o trabalho das cortes criminais. Esse projeto trata os menores como adultos. O Projeto n.º 63, de 1973, do Senador VASCONCELOS TORRES, alude ao rito sumário (DCN II, 30-5-73, 628).
- 83) O DETRAN de cada Estado deve ter registro de cada motorista, operado através de computador eletrônico, permitindo conhecer a qualquer momento as infrações já cometidas. HOMERO HENRIQUE ROSA RANGEL, *Transportes e Comunicações. Estudos Prospectivos com vista ao Grande Rio no Séc. XXI*, p. 88 ss. O DETRAN da Guanabara anuncia esta inovação. Cf. *Jornal do Brasil*, 17-6-73.
- 84) Aqui também a Comissão acolheu proposta feita pelo eminente Juiz JORGE ALBERTO ROMEIRO.
- 85) CP italiano, art. 162; Code de la route, art. L.27 etc.

Obras publicadas pela Subsecretaria de Edições Técnicas

“JORNALISMO” – LEGISLAÇÃO (1963)	esgotada
“DIREITO ELEITORAL”	
– Ementário (legislação, projetos, jurisprudência) (1963)	esgotada
“REFORMA AGRÁRIA”	
– Projetos em tramitação no Senado Federal, projetos de Emenda à Constituição, Mensagens Presidenciais, legislação (1963)	esgotada
– Projetos em tramitação na Câmara dos Deputados (1963)	esgotada
– Debates parlamentares – Senado Federal (1963)	esgotada
“REVISTA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA”	
– março nº 1 (1964)	5,00
– junho nº 2 (1964)	esgotada
– setembro nº 3 (1964)	esgotada
– dezembro nº 4 (1964)	esgotada
– março nº 5 (1965)	esgotada
– junho nº 6 (1965)	esgotada
– setembro nº 7 (1965)	esgotada
– dezembro nº 8 (1965)	esgotada
– março nº 9 (1966)	esgotada
– junho nº 10 (1966) (2ª edição)	20,00
– setembro nº 11 (1966)	esgotada

– outubro-novembro-dezembro nº 12 (1966)	esgotada
– janeiro a junho n.ºs 13 e 14 (1967)	esgotada
– junho a dezembro n.ºs 15 e 16 (1967)	esgotada
– janeiro a março nº 17 (1968)	esgotada
– abril a junho nº 18 (1968)	esgotada
– julho a setembro nº 19 (1968)	5,00
– outubro a dezembro nº 20 (1968)	5,00
– janeiro a março nº 21 (1969)	5,00
– abril a junho nº 22 (1969)	5,00
– julho a setembro nº 23 (1969)	5,00
– outubro a dezembro nº 24 (1969) (2ª edição)	15,00
– janeiro a março nº 25 (1970)	10,00
– abril a junho nº 26 (1970) (2ª edição).....	15,00
– julho a setembro nº 27 (1970)	10,00
– outubro a dezembro nº 28 (1970)	10,00
– janeiro a março nº 29 (1971)	10,00
– abril a junho nº 30 (1971)	10,00
– julho a setembro nº 31 (1971)	10,00
– outubro a dezembro nº 32 (1971)	10,00
– janeiro a março nº 33 (1972)	10,00
– abril a junho nº 34 (1972)	10,00
– julho a setembro nº 35 (1972)	10,00
– outubro a dezembro nº 36 (1972)	10,00
– janeiro a março nº 37 (1973)	10,00

ÍNDICE DA

REVISTA DE INFORMAÇÃO LEGISLATIVA

- do 1º ao 30º número
(enviaremos gratuitamente a quem nos solicitar)

“DIREITO DE GREVE” (Edição de 1964)

- Histórico do Direito de Greve no Brasil
- Constituinte de 1946
- Legislação e projetos então em tramitação no Congresso Nacional

- Origem da Lei nº 4.330, de 1º-6-64
- Jurisprudência dos Tribunais
- Pareceres da Consultoria-Geral da República esgotada

“VENDAS E CONSIGNAÇÕES” (Edição de 1965)

- Histórico da Lei nº 4.299, de 23-12-63 (esta obra é atualizada em artigos publicados na *Revista de Informação Legislativa* n.ºs 15/16, pág. 217, e nº 30, pág. 239) esgotada

“LEGISLAÇÃO DO GOVERNO REVOLUCIONÁRIO”

- Decretos-Leis (Governo Castello Branco) – legislação correlata – 4 volumes (1 a 318) esgotada
- Atos Institucionais – Atos Complementares – Decretos-Leis e Legislação Citada ou Revogada – Índices cronológico e por assunto – Governo do Presidente Costa e Silva – Dos Ministros Militares respondendo pela Presidência e do Presidente Emílio G. Médici:
 - 1º volume contendo 268 páginas esgotado
 - Atos Institucionais n.ºs 1 a 4
 - Atos Complementares n.ºs 1 a 37
 - Decretos-Leis n.ºs 319 a 347 e Legislação Citada, com índices cronológico e por assunto.
 - 2º volume contendo 314 páginas 10,00
 - Ato Institucional nº 5
 - Atos Complementares n.ºs 38 a 40
 - Decretos-Leis n.ºs 348 a 409 e Legislação Citada, com índices cronológico e por assunto.
 - 3º volume contendo 304 páginas esgotado
 - Atos Institucionais n.ºs 6 e 7
 - Atos Complementares n.ºs 41 a 50
 - Decretos-Leis n.ºs 410 a 480 e Legislação Citada, com índices cronológico e por assunto.
 - 4º volume contendo 490 páginas esgotado
 - Atos Institucionais n.ºs 8 e 9
 - Ato Complementar nº 51
 - Decretos-Leis n.ºs 481 e 563 e Legislação Citada, com índices cronológico e por assunto.

-
- 5º volume contendo 336 páginas 10,00
 Ato Institucional nº 10
 Atos Complementares n.ºs 52 a 56
 Decretos-Leis n.ºs 564 a 664 e Legislação Citada, com
 índices cronológico e por assunto.
- 6º volume contendo 488 páginas 15,00
 Ato Institucional nº 11
 Atos Complementares n.ºs 57 a 62
 Decretos-Leis n.ºs 665 a 804 e Legislação Citada, com
 índices cronológico e por assunto.
- 7º volume contendo 290 páginas 10,00
 Emenda Constitucional nº 1
 Atos Institucionais n.ºs 12 a 17
 Atos Complementares n.ºs 63 a 77
 Decretos-Leis n.ºs 805 a 851 e Legislação Citada, com
 índices cronológico e por assunto.
- 8º volume contendo 318 páginas 10,00
 Decretos-Leis n.ºs 852 a 941 e Legislação Citada, com
 índices cronológico e por assunto.
- 9º volume contendo 364 páginas 15,00
 Decretos-Leis n.ºs 942 a 1.000 e Legislação Citada, com
 índices cronológico e por assunto.
- 10º volume contendo 386 páginas 20,00
 Decreto-Lei nº 1.001, de 21-10-1969
 Código Penal Militar, com índice remissivo e por as-
 sunto.
- 11º volume contendo 503 páginas 25,00
 Decretos-Leis n.ºs 1.002 e 1.003
 Código de Processo Penal Militar e Lei de Organização
 Judiciária Militar, com índice remissivo e por assunto.
- 12º volume contendo 309 páginas 20,00
 Decretos-Leis n.ºs 1.004 a 1.068 e Legislação Citada,
 com índices cronológico e por assunto.
- 13º volume contendo 406 páginas 20,00
 Atos Complementares n.ºs 78 e 94
 Decretos-Leis n.ºs 1.069 a 1.153 e Legislação Citada,
 com índices cronológico e por assunto.

- 14º volume contendo 487 páginas 20,00
 Decretos-Leis n.ºs 1.154 a 1.187 e Legislação Citada,
 com índices cronológico e por assunto.

“ANAIIS DA CONSTITUIÇÃO DE 1967” (Projeto) (Edição de 1966)

- *Quadro Comparativo*: Projeto de Constituição remetido ao Congresso Nacional pelo Poder Executivo, Constituição de 1946 e suas alterações (Emendas Constitucionais e Atos Institucionais), comparados em todos os artigos e itens .. esgotada

“ANAIIS DA CONSTITUIÇÃO DE 1967”

Os Anais da Constituição de 1967, obra elaborada pela Subsecretaria de Edições Técnicas e impressa pelo Centro Gráfico do Senado Federal, compreendem sete volumes em feição inteiramente nova, diversa do estilo tradicional de *Anais*.

Ao *Quadro Comparativo* (Projeto de Constituição de 1967, Constituição de 1946, Emendas Constitucionais e Atos), distribuído aos Senhores Congressistas no início da discussão e votação da nova Constituição, seguem-se os volumes dos *Anais*.

- 1º Volume — Antecedentes da Constituição através do noticiário da Imprensa.

Neste volume são divulgadas as principais manifestações da Imprensa brasileira, no decorrer do ano de 1966, em editoriais, crônicas, entrevistas e reportagens, abordando a reforma constitucional desde a indicação da Comissão de Juristas; o texto do Anteprojeto da Comissão de Juristas; as divergências ocorridas entre os membros daquela Comissão; as manifestações de congressistas e constitucionais face ao problema da outorga, eleição de uma Assembléia Constituinte ou ato convocatório do atual Congresso; o papel desempenhado pelos Presidentes do Senado Federal e da Câmara dos Deputados, Senador Auro Moura Andrade e Deputado Adauto Lúcio Cardoso, em defesa da independência e soberania do Poder Legislativo; críticas e sugestões ao Projeto de Constituição e análise dos Capítulos do Projeto originário do Executivo e remetido ao Congresso em 12 de dezembro de 1966 6,00

- 2º Volume — Primeira fase de tramitação do projeto de Constituição no Congresso Nacional — Discussão e Votação do Projeto.

Este volume contém os pronunciamentos dos parlamentares nas 18 sessões conjuntas realizadas de 12 a 21 de dezembro de 1966 para discussão e votação do projeto de Constituição. Focaliza as manifestações referentes à matéria constitucional, fornecendo, para facilitar as pesquisas, índices de sessões, autores (de discursos, apartes, declarações de voto e questões

de ordem) — com pequeno resumo dos temas abordados — e ainda um índice de assuntos	5,00
— 3º Volume — Discursos pronunciados em sessões do Senado Federal e da Câmara dos Deputados.	
Discursos pronunciados antes do envio do Projeto da nova Constituição ao Congresso Nacional, assim como aqueles referentes ao período da convocação extraordinária do Congresso, com uma cobertura completa dos trabalhos constitucionais, a partir de 29-11-66 até 11-1-67	5,00
— 4º Volume (2 Tomos) — Segunda fase de tramitação do Projeto de Constituição no Congresso Nacional.	
Discussão e votação das emendas. Contém os pronunciamentos ocorridos nas sessões conjuntas, realizadas de 5 a 24 de janeiro de 1967, para discussão e votação das emendas ao Projeto e promulgação da nova Constituição	20,00
— 5º Volume — Comissão Mista.	
Contém as reuniões realizadas pela Comissão Mista encarregada de emitir parecer sobre o Projeto de Constituição e as emendas que lhe foram oferecidas	10,00
— 6º Volume (2 Tomos) — Emendas oferecidas ao Projeto de Constituição.	
Este volume apresenta cada emenda com a respectiva justificção e sua tramitação detalhada: pareceres (dos Sub-Relatores, do Relator-Geral e da Comissão Mista), requerimentos (destaque, preferência, votação conjunta) e votação. É feita a remissão ao 4º volume da obra, com indicação das páginas	20,00
— 7º Volume — Quadro Comparativo da Constituição de 1967. — Projeto originário do Poder Executivo — Emendas aprovadas (artigo por artigo)	8,00
“REFORMA AGRÁRIA” (3 Tomos) — (Edição de 1969)	
Legislação brasileira de reforma agrária, política agrícola e desenvolvimento regional, contendo:	
— textos integrais dos diplomas legais, a partir da Lei nº 4.214/63 (Estatuto do Trabalhador Rural)	
— alterações, regulamentações e remissões da legislação transcrita	
— ementário da legislação correlata	
— histórico das leis (tramitação no Congresso Nacional)	
— marginalia (pareceres, regimentos, portarias etc.)	
A obra contém um índice cronológico da legislação e índice por assuntos de toda a matéria, com a citação de artigos, parágrafos, itens e alíneas	30,00

“CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL”
 – QUADRO COMPARATIVO 10,00

Contém, comparadas em todos os artigos:	{	Emenda Constitucional nº 1, de 17 de outubro de 1969.	
		Constituição do Brasil de 24 de janeiro de 1967 (e as alterações introduzidas pelos Atos Institucionais n.ºs 5 a 17 e Ato Complementar nº 40/69, ratificado pelo art. 3º do Ato Institucional nº 6/69).	
		Constituição dos Estados Unidos do Brasil de 18 de setembro de 1946 (com as Emendas Constitucionais e Atos Institucionais que a alteraram).	

Em notas, além de outras observações, são destacadas as alterações aprovadas pelo Congresso Nacional, através de emendas, ao Projeto de Constituição remetido ao Congresso pelo Presidente Humberto de Alencar Castello Branco, em dezembro de 1966.

“O CONGRESSO NACIONAL E O PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO SOCIAL”

– Histórico da Lei Complementar nº 7, de 7 de setembro de 1970 10,00

“A IMPRENSA E O DIREITO” (leis, projetos – profissão de jornalista; legislação de imprensa) esgotada

“DIRETRIZES E BASES PARA O ENSINO DE 1º e 2º GRAUS”

– Histórico da Lei nº 5.692, de 11 de agosto de 1971 (2 tomos) 30,00

“PARTIDOS POLÍTICOS” (2 tomos)

– Histórico das Leis n.ºs. 5.682, de 21 de julho de 1971 – “Lei Orgânica dos Partidos Políticos”, e 5.697, de 27 de agosto de 1971 – “Dá nova redação aos artigos que menciona da Lei nº 5.682, de 21-7-71 – Lei Orgânica dos Partidos Políticos” 40,00

“PARTIDOS POLÍTICOS” (2 tomos)

– Histórico da Lei nº 4.740, de 15 de julho de 1965 – “Lei Orgânica dos Partidos Políticos” 40,00

“LEGISLAÇÃO ELEITORAL E PARTIDÁRIA”

– Textos legais, instruções do T.S.E., quadro comparativo (Leis n.ºs 5.682/71 – 4.740/65, com suas alterações) 20,00

“CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL”

– Emendas Constitucionais nº 1, de 17-10-69, nº 2, de 9-5-72, e nº 3, de 15-6-72 (formato bolso) 5,00

“LEGISLAÇÃO CONSTITUCIONAL E COMPLEMENTAR”

contendo:

- Emendas Constitucionais – Atos Institucionais – Atos Complementares – Leis Complementares.
- Legislação citada – sinopse (com suplemento) 20,00

OUTRAS OBRAS

“REGIMENTO INTERNO DO SENADO FEDERAL” 8,00

“TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO”

- Regimento Interno
- Regulamento-Geral da Secretaria
- Regimento Interno da Corregedoria-Geral da Justiça do Trabalho
- Regimento de Custas e Emolumentos
- Regulamento da Ordem do Mérito Judiciário do Trabalho 8,00

“REGIMENTO INTERNO E TABELA DE CUSTAS DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL”

- Índices da Matéria e por Assunto
(Trabalho elaborado, revisado e impresso pelo Centro Gráfico do Senado Federal) 5,00

Os pedidos de publicações constantes desta relação deverão ser dirigidos à SUBSECRETARIA DE EDIÇÕES TÉCNICAS DO SENADO FEDERAL, Ed. Anexo I, 11º andar, Praça dos Três Poderes – 70000 – BRASÍLIA – DF, acompanhados de cheque nominal, visado, pagável em Brasília e emitido a favor do SENADO FEDERAL.

BOLETINS INFORMATIVOS

(Publicação de tiragem e circulação restritas, destinada a informar, esclarecer, enriquecer e subsidiar Projetos de relevância submetidos ao Congresso Nacional)

CONSTITUIÇÃO:

Quadro Comparativo (Projeto do Executivo – Constituição de 1946 – Emendas Constitucionais e Atos Institucionais) – Edição 1966.

CONTRAVENÇÕES PENAIS:

Quadro Comparativo (Anteprojeto publicado no DO de 2-7-70 – Lei das Contravenções Penais – legislação correlata) – Edição 1970.

PROGRAMA DE INTEGRAÇÃO SOCIAL:

— Projeto de Lei nº 7/70 (CN) — Dispositivo constitucional (Comparativo e Histórico) — Projetos apresentados no Congresso Nacional — Legislação estrangeira — Bibliografia — Noticiário da imprensa — Edição 1970.

CENSURA:

Decreto-Lei nº 1.077/70 — repercussão através do noticiário da imprensa — Edição 1970 — esgotado.

CÓDIGO DA PROPRIEDADE INDUSTRIAL:

Quadro Comparativo (Projeto nº 309/71 — Decreto-Lei nº 1.005, de 1969) — Edição 1971.

CÓDIGO DA PROPRIEDADE INDUSTRIAL:

Quadro Comparativo — (Substitutivo da Câmara dos Deputados — Projeto nº 309/71 — Decreto-Lei nº 1.005/69) — Edição 1971.

COOPERATIVISMO: 2 Tomos

Tomo I — Quadro Comparativo (Projeto nº 292/71 — Decreto-Lei nº 59/66 — Decreto nº 60.597/67).

Tomo II — Projetos, discursos, noticiário da imprensa. — Edição 1971.

POLÍTICA HABITACIONAL:

Projeto nº 20/71 (CN) (com legislação citada).

Decreto-Lei nº 1.188/71 (com legislação citada) — Legislação — Projetos de Lei apresentados no Congresso Nacional — Discursos — Comissão Especial (atas das reuniões) — Noticiário da Imprensa. — Edição 1971.

ENTORPECENTES:

Projeto nº 185/71 — Projetos apresentados no Congresso Nacional — Discursos — Comissão Especial (atas das reuniões) — Noticiário da imprensa. — Edição 1971.

SÍMBOLOS NACIONAIS:

Quadro Comparativo (Projeto nº 11/71 (CN) — Lei nº 5.443/68) — Notas — Edição 1971.

ENSINO DE 1º E 2º GRAUS:

Projeto nº 9/71 (CN) — Legislação — Discursos — Noticiário da imprensa. — Edição 1971. — Esgotado.

LEI ORGÂNICA DOS PARTIDOS POLÍTICOS:

Quadro Comparativo (Projeto de Lei nº 8/71 (CN) — Lei nº 4.740/65 e suas alterações) — Edição 1971.

ESTATUTO DOS MILITARES:

Quadro Comparativo (Projeto de Lei nº 29/71 (CN) — Decreto-lei nº 1.029/69 — Lei nº 4.920/65). — Edição 1971 — Esgotado.

EMPREGADOS DOMÉSTICOS:

Projeto de Lei nº 930/72 – Projetos apresentados no Congresso Nacional – Legislação – Discursos – Noticiário da imprensa – Edição 1972.

CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL:

Quadro Comparativo (Projeto do Executivo – Código vigente atualizado) – Notas – Edição 1972. – Esgotado.

CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL: 2 Tomos

Tomo I: Quadro Comparativo (Projeto do Executivo, alterado pela Câmara dos Deputados – Código vigente atualizado) – Notas.

Tomo II: Emendas aprovadas pela Câmara dos Deputados (textos e justificações). – Edição 1972. – Esgotado.

CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL: 2 Tomos (alterações à Lei nº 5.869/73)

Tomo I: Quadro Comparativo (Projeto de alteração – Lei nº 5.869/73 – Projeto original do Código – Emendas aprovadas pelo Congresso Nacional ao Projeto que deu origem à Lei nº 5.869, de 1973).

Tomo II: Emendas aprovadas pelo Congresso Nacional ao Projeto que deu origem à Lei nº 5.869/73 (textos e justificações) – Notas – Edição 1973. – Esgotado.

CÓDIGO CIVIL (Direito das Coisas):

Quadro Comparativo (Anteprojeto – Código vigente atualizado) – Notas e subsídios (Exposição de Motivos do Supervisor da Comissão elaboradora do Anteprojeto, Professor Miguel Reale; Anteprojeto e Exposição de Motivos do Relator, Professor Ebert Vianna Chamoun; Exposição de Motivos e Substitutivo do Professor Clóvis do Couto e Silva (Hipoteca); Projeto nº 3.263, de 1965, que “institui o Código Civil” (Mensagem, Exposição de Motivos, texto e Relatório). – Edição 1972.

CÓDIGO CIVIL (Direito das Obrigações):

Quadro Comparativo (Anteprojeto – Código vigente atualizado) – Notas e subsídios (Exposição de Motivos do Supervisor da Comissão elaboradora do Anteprojeto, Professor Miguel Reale; Anteprojeto e Exposição de Motivos do Relator, Professor Agostinho Arruda Alvim; Exposição de Motivos e Substitutivo do Professor Fábio Konder Comparato (Seguros); Exposição de Motivos e Substitutivo do Professor Mauro Brandão Lopes (Títulos de Crédito); Projeto nº 3.264/65 que “estabelece o Código das Obrigações” (Mensagem, Texto e Relatório); Anteprojeto de Código das Obrigações (Títulos de Crédito) de autoria do Professor Theóphilo de Azeredo Santos (1965); Anteprojeto de Código de Obrigações, de 1941 (Texto, Exposição de Motivos, Conferência do Ministro Philadelpho Azevedo, Estudo do Professor Hahnemann Guimarães). – Edição 1972.

CÓDIGO CIVIL (Direito de Família 2 Tomos):

Quadro Comparativo (Anteprojeto – Código vigente atualizado) – Notas (Comparação com a legislação estrangeira, especialmente de

Portugal, Itália, França, Alemanha e Suíça) — Subsídios (Exposição de Motivos do Supervisor da Comissão elaboradora do Anteprojeto, Professor Miguel Reale; Anteprojeto e Exposição de Motivos do Relator, Professor Clóvis do Couto e Silva; Projeto nº 3.263/65 que “institui o Código Civil” (Mensagem, Exposição de Motivos, Texto, Relatório). — Edição 1973.

PREVIDÊNCIA SOCIAL:

Quadro Comparativo (Projeto de Lei nº 6/73 (CN) — Lei nº 3.807/60 e legislação correlata) — Notas — Subsídios (Projetos apresentados ao Congresso Nacional — Discursos). — Edição 1973.

TRABALHO RURAL: 2 Quadros Comparativos

1º — Projeto de Lei nº 5/73 (CN) — Lei nº 4.214/63.

2º — Consolidação das Leis do Trabalho — Lei nº 4.214/63 — Legislação aplicada. — Edição 1973.

REGIÕES METROPOLITANAS:

Projeto de Lei Complementar nº 7/73 (CN) — Mensagem Presidencial na abertura da Sessão Legislativa — Dispositivo constitucional — Projetos apresentados no Congresso Nacional — Discursos — Noticiário da imprensa. — Edição 1973.

COLÉGIO ELEITORAL: (Eleição do Presidente da República)

Projeto de Lei Complementar nº 9/73 (CN) — Anteprojeto da ARENA — Projetos apresentados na Câmara dos Deputados (Projeto de Lei Complementar nº 56/68 — Projeto de Lei Complementar nº 13/73) — Legislação — Atas das Sessões do Congresso Nacional (eleições indiretas do Presidente da República) — Noticiário da imprensa. — Edição 1973.

EMPRESA PÚBLICA (GEIPOT): 2 Tomos

Tomo I — Projeto nº 1.289/73 — Legislação — Doutrina — criação de empresas públicas no Brasil;

Tomo II — Quadro Comparativo (PLC nº 31/73 — Projeto nº 1.289/73). — Edição 1973.

SIDERURGIA (SIDERBRÁS S/A):

Projeto nº 10/73 (CN) — Legislação correlata — Resoluções do CONSIDER — Relatório do CONSIDER, 1972 — Noticiário da imprensa. — Edição 1973.

CÓDIGO PENAL: (Alterações dos Títulos V e VI do Decreto-Lei nº 1.004/69)

Quadro Comparativo (Projeto de Lei do Senado nº 67/73 — Código Penal de 1969 — Código Penal de 1940) — Justificação do PLS nº 67/73 — Anteprojeto e Exposição de Motivos da Magistratura e do Ministério Público de São Paulo — Subsídios. — Edição 1973.

PROPAGANDA COMERCIAL DE PRODUTOS DE CONSUMO PÚBLICO:

Quadro Comparativo (Projeto de Lei do Senado nº 40/72 – Substitutivo da Comissão de Constituição e Justiça) – Justificação do Projeto – Pareceres das Comissões Técnicas – Projetos apresentados no Congresso Nacional – Dispositivos comentados do Código Penal – Dispositivos legais sobre Telecomunicações e Imprensa – Dispositivos legais sobre Aditivos Químicos em Alimentos – Código Internacional de Ética em matéria de Propaganda – Legislação estrangeira (Estados Unidos e Suécia) – Notas – Edição 1973.

CÓDIGO PENAL (Alterações):

Quadro Comparativo (Projeto de Lei nº 1.457/73 – Decreto-Lei nº 1.004/69 – Decreto-Lei nº 2.848/40) – Exposição de Motivos (Projeto – Código de 1969 – Código de 1940). Edição 1973.

TRÂNSITO:

Código Nacional de Trânsito (atualizado) – Regulamento do Código Nacional de Trânsito (atualizado) – Regulamentos Especiais – Legislação correlata – Notas – Subsídios (Projetos apresentados no Congresso Nacional – Comissão Especial de Segurança de Veículos Automotores e Tráfego da Câmara dos Deputados – Depoimentos de autoridades em Trânsito na Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas da Câmara dos Deputados) – Índice das Resoluções do CONTRAN – Noticiário da imprensa – Edição 1973. Esgotado.

CÓDIGO PENAL: (Alterações – Texto aprovado pela Câmara dos Deputados)

Quadro Comparativo (Projeto de Lei que altera o Decreto-Lei nº 1.004/69 – Texto aprovado pela Câmara dos Deputados – Decreto-Lei nº 1.004/69 – Decreto-Lei nº 2.848/40) – Exposição de Motivos (Projeto – Código de 1969 – Código de 1940) – Notas – Textos, justificação e pareceres das emendas aprovadas pela Câmara. Edição 1973

DIREITO AUTORAL: Projeto de Lei nº 13/73 (CN):

Código Civil. Código Penal. Anteprojeto de Código de Direito do Autor e Direitos Conexos, de autoria do Desembargador Milton Sebastião Barbosa. Projetos números 1.432/73, 1.386/73 e 1.472/73. Ementário e sinopse de projetos apresentados no Congresso Nacional, em anos anteriores. Comissão Especial da Câmara dos Deputados (sinopse). Comissão Parlamentar de Inquérito da Câmara dos Deputados (sinopse). Convenção de Berna. Legislação (Ementário). Notas (com referência à legislação estrangeira e remissão ao Código Civil, ao Anteprojeto e ao Projeto nº 1.432/73). Edição 1973. Esgotada.

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO:

Quadro Comparativo – (Lei nº 5.917, de 10-9-73 – Projeto nº 1.143/73 – Emendas aprovadas no Congresso Nacional) – Legislação citada. Edição 1973.