



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 6.876-B, DE 2010

(Da Sra. Gorete Pereira)

Altera a Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, e dá outras providências; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação (relator: DEP. CARLOS SANTANA); e da Comissão de Finanças e Tributação, pela adequação financeira e orçamentária deste e da Emenda apresentada na Comissão (relatora: DEP. TEREZA CRISTINA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD) E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Finanças e Tributação:

- Emenda apresentada
- Parecer da relatora
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O artigo 103-C, da Lei 10.233, de 05.06.2001, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 103-C. A data limite a que se refere o § 1º do art. 1º da Lei nº 9.600, de 19 de janeiro de 1998, passa para 30 de junho de 2003, e o § 1º do art. 1º da Lei nº 9.603, de 22 de janeiro de 1998, passa a vigorar por prazo indeterminado.” (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Governo Federal criou a Companhia Brasileira de Trens Urbanos em 22 de fevereiro de 1984, via Decreto nº 89.396, com o objetivo de gerenciar e operar os sistemas de trens urbanos nas regiões metropolitanas das capitais, trabalho anteriormente realizado pelas Coordenadorias de Trens Metropolitanos da Rede Ferroviária Federal S/A. A CBTU nasceu como subsidiária da RFFSA e sucessora da ENGEFER, organismo criado em 28 de junho de 1972, pelo Decreto nº 74.242, para projetar e construir a Ferrovia do Aço.

Mediante a RD nº 067, de 16/09/1987, expedida pela CBTU – Administração Central, foi criada a Gerência de Trens Urbanos de Fortaleza – GTU/For, com a missão de operar os trens urbanos de passageiros oriundos da RFFSA.

Em 01/01/1988, com a Gerência de Trens Urbanos de Fortaleza – GTU/For, a CBTU passou a gerenciar e operar o sistema de trens de passageiros na região metropolitana da capital. A partir de 18/12/1989, a GTU/FOR passou à categoria de Superintendência, por meio da RDA nº 0019, de 18/12/1989, da CBTU.

Em 22/04/1997, convênio celebrado entre a União e o Estado do Ceará para a transferência do sistema de Trens Urbanos da Região Metropolitana de Fortaleza, ficou estabelecido, nos itens 1.1.4 e 1.1.5, que à União, após a transferência e autorização legislativa específica, caberia o repasse dos recursos para pagamento de pessoal, encargos sociais e benefícios da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER e do Plano de Auxílio ao Trabalhador –

PAT, calculados com base no efetivo transferido da Superintendência de Trens Urbanos de Fortaleza, nos patamares de valores praticados pela CBTU. Com a edição da Lei nº 9.603, de 22/01/1998, ficou o Ministério dos Transportes, por intermédio da CBTU, autorizado a repassar ao METROFOR os recursos para pagamento de pessoal até dezembro de 2001.

A Medida Provisória nº 2.217-3, de 04/09/2001, alterou a Lei nº 10.233/2001. Em seu Art. 103-C, prorroga a data limite do repasse de recursos para pagamento de pessoal do METROFOR, oriundo da CBTU, estabelecida no Parágrafo 1º da Lei nº 9.603, de dezembro de 2001 para 31 de dezembro de 2005.

Em 28/06/2002 houve a transferência do sistema ferroviário de passageiros da CBTU/STU-FOR para o Governo do Estado do Ceará, por meio da Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos, conforme Instrumento de Protocolo e Justificação da Cisão e Termo de Transferência de Ações, nos termos do Convênio firmado entre a União e o Estado do Ceará, em 1997 e o Convênio nº 005/2002/P. No processo de Estadualização foram transferidos para o METROFOR, por sucessão trabalhista, 363 (trezentos e sessenta e três) empregados.

O item 6 da Cláusula Segunda, estabeleceu que a União Federal, via CBTU, repassaria ao METROFOR os recursos necessários ao integral pagamento das despesas com a folha de pessoal, encargos e benefícios, até 12 (doze) meses após a conclusão das obras – Linhas Sul (Maracanaú) e Oeste (Caucaia).

No item 6.6 da Cláusula Segunda, foi assumido o compromisso de que, um ano antes da conclusão das obras, ou seja, janeiro de 2007, seria realizada uma avaliação da efetividade do final das obras. Caso houvesse necessidade de prorrogação de prazo, por razões não exclusivas do Estado, a CBTU providenciaria junto à União, a garantia dos compromissos assumidos anteriormente, até a nova data de conclusão do Projeto.

Apesar do compromisso firmado com a União, por meio da CBTU, por ocasião da Estadualização da STU/FOR – Superintendência dos Trens Urbanos de Fortaleza, o convênio assinado não possui força de lei, carecendo de

um instrumento legal que garanta o repasse de recursos para pagamento da folha de pessoal, encargos e benefícios, até a efetiva conclusão das obras do METROFOR, linha Sul e Oeste.

Considerando-se os atrasos na conclusão das obras do METROFOR e a fim de garantir o repasse de recursos para o pagamento dos empregados oriundos da CBTU, oferecemos à apreciação dos nobres Pares o presente projeto de lei e contamos com o apoio de todos para a rápida aprovação e transformação em norma legal.

Sala das Sessões, em 2 de março de 2010.

Deputada Gorete Pereira

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO VIII
DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS, GERAIS E FINAIS

.....

Seção II
Da Extinção e Dissolução de Órgãos

.....

Art. 103-C. As datas limites a que se referem o § 1º do art. 1º da Lei nº 9.600, de 19 de janeiro de 1998, e o § 1º do art. 1º da Lei nº 9.603, de 22 de janeiro de 1998, passam, respectivamente, para 30 de junho de 2003 e 31 de dezembro de 2005. ([Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001](#))

Art. 103-D. Caberá à CBTU analisar, acompanhar e fiscalizar, em nome da União, a utilização dos recursos supramencionados, de acordo com o disposto nesta Lei e na legislação vigente. [\(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

.....

.....

LEI Nº 9.600, DE 19 DE JANEIRO DE 1998

Autoriza o Ministério dos Transportes, por intermédio da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, a repassar à Companhia de Trens Metropolitanos de Pernambuco COPERTRENS recursos para pagamento de pessoal.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA ,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º. Fica o Ministério dos Transportes, por intermédio da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, autorizado a repassar à Companhia de Trens Metropolitanos de Pernambuco - COPERTRENS os recursos equivalentes ao pagamento das despesas com a folha de pessoal, encargos sociais, benefícios e contribuição à Fundação Rede Ferroviária Federal de Seguridade Social - REFER, dos empregados transferidos à COPERTRENS, por sucessão trabalhista, na data da transferência do Sistema de Trens Urbanos de Recife para o Estado de Pernambuco, de acordo com a Lei nº 8.693, de 3 de agosto de 1993.

§ 1º Os recursos serão repassados mensalmente a partir da data da efetiva assunção do Sistema de Trens Urbanos de Recife pelo Estado de Pernambuco até junho de 2001, inclusive, devendo ser aplicados exclusivamente nas despesas referenciadas neste artigo.

§ 2º A autorização de que trata este artigo fica limitada ao montante das despesas referidas no caput , corrigidas de acordo com os reajustes salariais praticados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, correndo à conta de sua dotação orçamentária.

Art. 2º. Caberá à Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU analisar, acompanhar e fiscalizar, em nome do Ministério dos Transportes, a utilização dos recursos supramencionados, de acordo com o disposto nesta Lei e na legislação vigente.

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

Brasília, 19 de janeiro de 1998; 177º da Independência e 110º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

LEI Nº 9.603, DE 22 DE JANEIRO DE 1998

Autoriza o Ministério dos Transportes, por intermédio da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, a repassar à Companhia

Cearense de Transportes Metropolitanos - METROFOR recursos para pagamento de pessoal.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA ,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º. Fica o Ministério dos Transportes, por intermédio da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, autorizado a repassar à Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos - METROFOR os recursos necessários ao pagamento das despesas com a folha de pessoal, encargos sociais, benefícios e contribuição à Fundação Rede Ferroviária Federal de Seguridade Social - REFER, dos empregados transferidos à empresa METROFOR por sucessão trabalhista, na data da transferência do Sistema de Trens Urbanos de Fortaleza para o Estado do Ceará, de acordo com a Lei nº 8.693, de 3 de agosto de 1993.

§ 1º Os recursos serão repassados mensalmente a partir da data da efetiva assunção do Sistema de Trens Urbanos de Fortaleza pelo Estado do Ceará até dezembro de 2001, inclusive, devendo ser aplicados exclusivamente nas despesas referenciadas neste artigo.

§ 2º A autorização de que trata este artigo fica limitada ao valor das despesas referidas no caput , corrigidas de acordo com os reajustes salariais praticados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, correndo à conta de sua dotação orçamentária.

Art. 2º. Caberá à Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU analisar, acompanhar e fiscalizar em nome do Ministério dos Transportes, a utilização dos recursos supramencionados, de acordo com o disposto nesta Lei e na legislação vigente.

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

Brasília, 22 de janeiro de 1998; 177º da Independência e 110º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Eliseu Padilha

DECRETO Nº 89.396, DE 22 DE FEVEREIRO DE 1984

**Revogado pelo Decreto de 15 de fevereiro de 1991*

Autoriza a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA a, mantida a condição de subsidiária, mudar a denominação e objeto social da Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. - ENGEFER e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , usando das atribuições que lhe conferem os itens III e V, do artigo 81 da Constituição e tendo em vista o disposto nos artigos 5º, da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957; 5º, § 3º, da lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975; e 237 e seu § 1º, da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976,

DECRETA:

Art. 1º. Fica a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA autorizada a alterar seu objeto social e bem assim a denominação e o objeto social da Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. - ENGEFER, autorizada a constituir-se pelo Decreto nº 74.242, de 28 de junho de 1974, mantida a condição de subsidiária.

Art. 2º. As atividades que vem constituindo o objeto social da RFFSA, enumeradas no parágrafo 2º deste artigo, serão absorvidas pela nova Companhia.

§ 1º A ENGEFER passará a denominar-se Companhia Brasileira de Trens Urbanos.

§ 2º A Companhia Brasileira de Trens Urbanos terá como objeto social:

I - a execução dos planos e programas, aprovados pelo Ministério dos Transportes, em consonância com o Plano Nacional de Viação e destinados a reger os serviços de transporte ferroviário urbano constantes do Sistema Nacional de Transportes Urbano;

II - o planejamento, o estudo, os projetos, a construção e implantação de serviços de transporte de pessoas, por trem de superfície, nas Regiões Metropolitanas, cidades e aglomerados urbanos que justifiquem a existência desses serviços em estreita consonância com a política de transporte e desenvolvimento urbano da Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos - EBTU nos termos da Lei nº 6.261/75;

III - a operação e a exploração comercial dos serviços de transporte ferroviário urbano e suburbano;

IV - o gerenciamento das participações societárias da União, RFFSA e EBTU em empresas de transporte ferroviário metropolitano e urbano, de pessoas;

V - a execução de atividades conexas que lhe permitam melhor atender seu objeto social.

§ 3º A Companhia Brasileira de Trens Urbanos absorverá, em sucessão trabalhista, o pessoal da RFFSA aplicado em transporte ferroviário suburbano.

§ 4º A RFFSA levará ao capital da Companhia Brasileira de Trens Urbanos o acervo patrimonial afetado aos serviços ferroviários urbanos e será sucedida, cível e comercialmente, por esta, nos direitos e obrigações relacionados com os serviços ferroviários urbanos atualmente a seu cargo.

.....

DECRETO DE 15 DE FEVEREIRO DE 1991

Mantém concessões, permissões e autorizações nos casos que menciona e dá outras providencias.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Ficam mantidas as concessões, permissões e autorizações vigentes, outorgadas para:

I - funcionamento de empresas de mineração, de navegação aquaviária e de energia elétrica;

II - derivação de águas, bem assim a pesquisa e lavra de recursos e jazidas minerais;

III - exploração de portos marítimos, fluviais e lacustres e de serviços de energia elétrica e de transportes Ferroviário e aquaviário.

**Redação dada pelo Decreto de 15 de dezembro de 1992.*

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se aos demais títulos de direitos minerários.

Art. 2º O Ministro de Estado da Infra-Estrutura declarará, mediante portaria, as concessões, permissões e autorizações ou demais títulos de que trata o artigo anterior.

Art. 3º Ficam ressalvados os efeitos das declarações de utilidade pública para fins de desapropriação ou de instituição de servidão administrativa relativas a processos judiciais em curso ou àqueles transitados em julgado há menos de dois anos anteriores à vigência deste Decreto.

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Declaram-se revogados os Decretos relacionados no Anexo.

Brasília, 15 de fevereiro de 1991; 170º da Independência e 103º da República.

FERNANDO COLLOR

Ozires Silva

ANEXO

74.232, de 27 de junho de 1974;
74.236, de 27 de junho de 1974;
74.242, de 28 de junho de 1974;
74.250, de 3 de julho de 1974;
74.251, de 3 de julho de 1974;
74.252, de 3 de julho de 1974;

89.391, de 21 de fevereiro de 1984;
89.392, de 21 de fevereiro de 1984;
89.393, de 21 de fevereiro de 1984;
89.396, de 22 de fevereiro de 1984;
89.398, de 22 de fevereiro de 1984;
89.399, de 22 de fevereiro de 1984;
89.400, de 22 de fevereiro de 1984;

DECRETO Nº 74.242, DE 28 DE JUNHO DE 1974

**Revogado pelo Decreto de 15 de fevereiro de 1991*

Autoriza a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) a criar uma subsidiária destinada a estudar, projetar e construir empreendimentos ferroviários, constante dos Planos e Programa da RFFSA, aprovados pelo Ministério dos Transportes.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando das atribuições que lhe confere o artigo 81, item III, da Constituição, e tendo em vista o artigo 5º, da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957,

DECRETA:

Art. 1º. Fica a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) autorizada a criar uma empresa subsidiária com fundamento no artigo 5º, da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, destinada a estudar, projetar, construir e fiscalizar empreendimento ferroviários constantes dos Planos e Programas aprovados dos Planos e Programas aprovados pelo Ministério dos Transportes.

Art. 2º. O presente decreto entrará vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 28 de junho de 1974; 153º da Independência e 86º da República.

ERNESTO GEISEL

Dyrceu Araújo Nogueira

João Paulo dos Reis Velloso

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**I – RELATÓRIO**

O projeto de lei em foco pretende modificar o art. 103-C, da Lei nº 10.233, de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. De acordo com a alteração proposta, a data limite a que se refere o § 1º do art. 1º da Lei nº 9.600, de 19 de janeiro de 1998, ficaria mantida em 30 de junho de 2003, enquanto o § 1º do art. 1º da Lei nº 9.603, de 22 de janeiro de 1998, passaria a vigorar por prazo indeterminado.

A Lei nº 9.603, de 1998, autoriza o Ministério dos Transportes, por intermédio da CBTU, a repassar à Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos (METROFOR) recursos para pagamento das despesas com a folha de pessoal, os encargos sociais, os benefícios e a contribuição à Fundação Rede Ferroviária Federal de Seguridade Social (REFER), relativas aos empregados transferidos à empresa METROFOR por sucessão trabalhista, na data da transferência do Sistema de Trens Urbanos de Fortaleza para o Estado de Ceará, de acordo com a Lei nº 8.693, de 3 de agosto de 1993. Os repasses estavam autorizados, nos termos desse diploma legal, até dezembro de 2001, limite que foi ampliado, pela MP 2.217-3, de 2001, para 31 de dezembro de 2005.

Por seu turno, a também citada Lei nº 9.600, de 1998, autoriza o Ministério dos Transportes, por intermédio da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), a repassar à Companhia de Trens Metropolitanos de Pernambuco (COPERTRENS) recursos para pagamento das mesmas despesas, relativas aos empregados transferidos à COPERTRENS, por sucessão trabalhista, na data da transferência do Sistema de Trens Urbanos de Recife para o Estado de Pernambuco, de acordo com a Lei nº 8.693, de 1993. Os repasses tinham como prazo limite junho de 2001, posteriormente ampliado, pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 2001, para junho de 2003.

A autora da proposta alega, em sua justificação, que os atrasos no processo de transferência, no caso cearense, justificam a nova alteração, passando o prazo para repasses de recursos por parte da União, a vigorar indefinidamente.

Depois desta Comissão de Viação e Transportes, a proposição deverá ser analisada, em caráter conclusivo, pelas Comissões de Finanças e Tributação (adequação orçamentária e financeira) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa).

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas neste órgão técnico. É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Nas regiões metropolitanas, o transporte de passageiros sobre trilhos é da maior importância, visto que, pela sua capacidade, consegue contribuir para a diminuição do número de ônibus nas vias, o que reduz os tempos de viagem e traz reflexos positivos para a fluidez do trânsito e para a qualidade do ar nos centros urbanos. Diante disso, o Governo Federal criou, em 1984, a Companhia

Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), com o objetivo de gerenciar e operar os sistemas de trens urbanos nas regiões metropolitanas das capitais. Esperava-se, então, melhorar os sistemas existentes e facilitar investimentos para a sua expansão e para a criação de novas linhas.

Entre os sistemas sob a responsabilidade da CBTU estava o da Região Metropolitana de Fortaleza (CE), para o qual foi instituída, em 1987, uma unidade administrativa específica, a Gerência de Trens Urbanos de Fortaleza – GTU/For, com a missão de operar os trens urbanos de passageiros. Em 1989, essa gerência passou à categoria de superintendência, mantendo as rédeas da operação dos trens urbanos da metrópole cearense.

Entretanto, depois de cerca de uma década, a realidade da baixa capacidade de investimento levou o Governo Federal a buscar soluções alternativas para o transporte ferroviário, que incluíam a concessão para a iniciativa privada de malhas pertencentes à Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e a transferência dos sistemas de trens urbanos para os governos estaduais. Essa decisão alcançou, entre outros, os sistemas ferroviários de São Paulo, do Rio de Janeiro, de Salvador e de Fortaleza.

Em 1997, quando da celebração do convênio entre a União e o Estado do Ceará para a transferência da malha de trens urbanos da Região Metropolitana de Fortaleza para a empresa estadual METROFOR, ficou estabelecido que à União caberia o repasse dos recursos para pagamento das despesas com o pagamento de pessoal, de encargos sociais e de benefícios diversos, relativas ao efetivo transferido. Por meio da Lei nº 9.603, de 1998, esses repasses foram autorizados até dezembro de 2001, prazo posteriormente ampliado em quatro anos, pela MP nº 2.217-3, de 2001.

Ocorre que, no convênio de estadualização, havia ficado acertado que a União arcaria com as referidas despesas até doze meses após a conclusão das obras das Linhas Sul (Maracanaú) e Oeste (Caucaia). Havia até mesmo a previsão de que, um ano antes do prazo estimado para a conclusão das obras, ou seja, janeiro de 2007, seria realizada uma avaliação do seu andamento e, havendo necessidade de prorrogação por razões não exclusivas do Estado do Ceará, seria providenciado pela CBTU a extensão dos prazos de repasse de recursos.

De acordo com dados obtidos junto à página da empresa METROFOR, na rede mundial de computadores, até abril deste ano, somente cerca de 77% das obras da Linha Sul estavam concluídas. A Linha Oeste está ainda mais

atrasada, contemplando apenas melhorias nas estações, na via permanente e no material rodante, que atualmente opera pelo sistema diesel. Como bem apontou a autora da proposição em sua justificção, essa circunstância traz problemas para o projeto do metrô de Fortaleza. Isto porque, apesar do compromisso assumido pela União na celebração do convênio, não há um instrumento legal que assegure o repasse de recursos para pagamento da folha de pessoal, encargos e benefícios, até a efetiva conclusão das obras das referidas Linhas Sul e Oeste, criando uma situação de insegurança.

Assim sendo, entendemos que a alteração legal pretendida reveste-se de mérito, pelo que, naquilo em que compete a esta Comissão analisar, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 6.876, de 2010.

Sala da Comissão, em 17 de novembro de 2010.

Deputado CARLOS SANTANA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 6.876/10, nos termos do parecer do relator, Deputado Carlos Santana.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Milton Monti - Presidente, Pedro Fernandes e Cláudio Diaz - Vice-Presidentes, Abelardo Camarinha, Beto Albuquerque, Camilo Cola, Carlos Zarattini, Chico da Princesa, Décio Lima, Eliene Lima, Geraldo Simões, Hugo Leal, Lázaro Botelho, Leonardo Quintão, Sérgio Brito, Fernando Chucre, Geraldo Thadeu, Gonzaga Patriota, José Chaves, Jurandy Loureiro, Lael Varella, Lúcio Vale, Marcos Lima e William Woo.

Sala da Comissão, em 24 de novembro de 2010.

Deputado MILTON MONTI
Presidente

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

EMENDA MODIFICATIVA nº 01/2011

Altere-se o artigo 103-C, da Lei 10.233/2001, que passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º O artigo 103-C, da Lei 10.233, de 05.06.2001, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 103-C. A data limite a que se refere o § 1º do art. 1º da Lei nº 9.600, de 19 de janeiro de 1998, passa para 30 de junho de 2003, e o § 1º da Lei nº 9.603, de 22 de janeiro de 1998, **passa para dezembro de 2015**”. (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda visa compatibilizar o prazo da Lei com o do Convênio de Cisão assinado em 28 de junho de 2002, que prevê que a União, via CBTU, repassará ao METROFOR os recursos necessários ao integral pagamento das despesas com a folha de pessoal, encargos e benefícios, até 12 (doze) meses após a conclusão das obras – Linhas Sul (Maracanaú) e Oeste (Caucaia). Como a conclusão do Metrô de Fortaleza está prevista para 2014, a proposta de dezembro de 2015 vai ao encontro do disposto no Convênio retromencionado.

Sala das Comissões, em 22 de março de 2011.

AELTON FREITAS
Deputado Federal

1. RELATÓRIO

O Projeto de Lei em epígrafe, de autoria da Deputada Gorete Pereira, tem por objetivo garantir o repasse de recursos da União para o pagamento da folha de pessoal, encargos sociais e benefícios, até 12 meses após a efetiva conclusão das obras, linhas Sul e Oeste do METROFOR.

Apreciado na Comissão de Viação e Transportes em sua reunião de 24 de novembro de 2010, o projeto foi aprovado por unanimidade, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Carlos Santana.

Recebido nesta Comissão de Finanças e Tributação, fomos honradas com a designação para relatá-lo.

Aberto o prazo regimental, no período 10 de março de 2011 a 23 de março de 2011, foi apresentada uma emenda.

É o relatório.

2. VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão inicialmente apreciar a proposição quanto à sua compatibilidade com o plano plurianual e a lei de diretrizes orçamentárias, e adequação com o orçamento anual (RICD, arts. 32, X, “h” e 53, II). A Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação, de 29 de maio de 1996, também estabelece “procedimentos para o exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira”.

O projeto procura dar força de lei ao que hoje está estipulado no Convênio nº 005/2002/P, celebrado entre a União e o Estado do Ceará, que obriga a União a repassar os recursos necessários ao pagamento da folha de pessoal, encargos sociais e benefícios até 12 meses após a efetiva conclusão das obras das Linhas Sul e Oeste do METROFOR.

A proposta original dispõe que essa obrigação da União vigoraria por prazo indeterminado, o que poderia caracterizar a criação de uma despesa permanente para a União. Entretanto, a Emenda Modificativa nº 01/11-CFT, de autoria do Deputado Aelton Freitas, corrige esse aspecto ao estabelecer, como prazo final dos repasses, a data de dezembro de 2015. Assim, a despesa prevista fica compatível com a data prevista para término das obras das Linhas Sul e Oeste do metrô de Fortaleza.

O exame do Projeto de Lei, com a devida correção introduzida pela Emenda Modificativa nº 01, coloca em evidência que as suas disposições não terão repercussões imediatas e diretas na Lei Orçamentária Anual vigente (Lei nº 13.115, de 20/04/2015), seja por elevar despesas ou por reduzir as receitas públicas nela previstas.

No que se refere à LDO relativa ao exercício de 2015 (Lei nº 13.080, de 02/01/2015), não percebemos conflito com as determinações da mesma. No que tange à análise da adequação da proposição às normas da Lei do PPA 2012/2015 (Lei nº 12.593, de 18 de janeiro de 2012), não foram constatados conflitos diretos.

Diante do exposto, **VOTO PELA ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA** do Projeto de Lei nº 6.876, de 2010, com a modificação introduzida pela Emenda Modificativa nº 01/11 da Comissão de Finanças e Tributação.

Sala da Comissão, em 11 de junho de 2015

Deputada Tereza Cristina
Relatora

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião ordinária realizada hoje, concluiu pela adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 6.876/2010 e da Emenda nº 1/2011 apresentada na CFT, nos termos do parecer da relatora, Deputada Tereza Cristina, contra os votos dos Deputados Enio Verri, Andres Sanchez e Pepe Vargas.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Soraya Santos - Presidente, Manoel Junior - Vice-Presidente, Adail Carneiro, Aelton Freitas, Aluisio Mendes, Andres Sanchez, Carlos Melles, Edmar Arruda, Edmilson Rodrigues, Enio Verri, Fábio Ramalho, Félix Mendonça Júnior, Fernando Monteiro, João Gualberto, Leonardo Quintão, Luiz Carlos Haully, Miro Teixeira, Otavio Leite, Pauderney Avelino, Pepe Vargas, Rafael Motta, Ricardo Barros, Rodrigo Martins, Rubens Otoni, Silvio Torres, Subtenente Gonzaga, Walter Alves, Bruno Covas, Caetano, Celso Maldaner, Christiane de Souza Yared, Davidson Magalhães, Esperidião Amin, Evair de Melo, Giuseppe Vecchi, Hildo Rocha, Jerônimo Goergen, Joaquim Passarinho, Júlio Cesar, Lelo Coimbra, Marcus Pestana, Mauro Pereira, Nelson Marchezan Junior, Pastor Franklin, Paulo Azi, Rodrigo Maia e Valtenir Pereira.

Sala da Comissão, em 4 de novembro de 2015.

Deputada SORAYA SANTOS
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
