



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 824, DE 2019** **(Do Sr. Rubens Bueno)**

Extingue o Serviço Social das Estradas de Ferro - SESEF, altera a Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, e dá outras providências; PARECERES DADOS AO PL 7372/2002 E CONSIDERADOS VÁLIDOS PARA O PL 824/2019, NOS TERMOS DO § 2º DO ART 105 DO RICD.

NOVO DESPACHO:

Devido ao arquivamento do PL 7372/2002 nos termos do art. 105 do RICD, desampense-se o PL 824/2019 do PL 7372/2002, permanecendo a matéria distribuída às comissões de Seguridade Social e Família; Trabalho, de Administração e Serviço Público; e Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54, RICD), Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário. Regime de Tramitação: Urgência (Art. 155, RICD) e na situação em que se encontrava

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Seguridade Social e Família - PL 7372/02:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público - PL 7372/02:

- Parecer da relatora
- Parecer da Comissão

(*) Atualizado em 14/02/23, em razão de novo despacho.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Fica extinto o Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, e transferido para a extinta RFFSA por força do disposto no art. 3º da Lei nº 6.171, de 9 de dezembro de 1974.

Art. 2º. Acrescente-se o seguinte parágrafo e dê-se à alínea “a” do inciso I do artigo 19 da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, a seguinte redação:

“Art.19.....

I -

a) à Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. os recursos orçamentários e financeiros necessários:

1- ao custeio dos dispêndios decorrentes do disposto no inciso I do caput do art. 17 e no art. 18 desta Lei, aí incluído o pagamento aos empregados referidos no inciso I do caput do art. 17 desta Lei das parcelas em atraso relativas aos dissídios e acordos coletivos referentes aos períodos de 2003 a 2006; e

2- ao pagamento dos encargos de responsabilidade do extinto SESEF, quando das despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., por força do disposto no inciso III do art.17 desta Lei.

.....

 § 1º. *Os pagamentos das despesas decorrentes de obrigações previstas na alínea “a” do inciso I do caput deste artigo ocorrerão exclusivamente mediante solicitação da Valec acompanhada da respectiva documentação pertinente.” (NR)*

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

JUSTIFICATIVA

Impõe-se a extinção do Serviço Social das Estradas de Ferro –SESEF em razão de seu colapso operacional por falta de recursos financeiros. A proposta de sua extinção foi feita por iniciativa do Inventariante da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, nos termos do Ofício nº 352/2014, de 02.07.2014, às fls. 01 do Processo 50000.024765/2014-17, em tramitação no Ministério dos Transportes.

Posteriormente, o Conselho Deliberativo do SESEF, na sua 237ª reunião, realizada em 14.08.2014, igualmente propôs ao Ministério dos Transportes a extinção do aludido Serviço Social considerando a total falta de recursos financeiros, conforme Ata constante às fls. 114 do mesmo processo administrativo.

A matéria foi ainda objeto de exame por parte da Consultoria Jurídica junto ao Ministério dos Transportes, por meio do Parecer nº 311/2014/CGJT/CONJUR-MT/CGU/AGU: às fls. 107 a 109, devidamente aprovado pelo Consultor Jurídico, às fls.110, favorável à respectiva extinção.

O assunto encontra-se pendente de decisão no âmbito do Poder Executivo desde 17 de

março de 2015.

Diante do prejuízo que a inércia do governo vem acarretando pedimos o apoio dos ilustres pares na aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 14 de fevereiro de 2019.

Deputado RUBENS BUENO
PPS/PR

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 3.891, DE 26 DE ABRIL DE 1961

Cria no Departamento Nacional de Estradas de Ferro o Serviço Social das Estradas de Ferro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

Art. 1º É criado no Departamento Nacional de Estradas de Ferro o Serviço Social das Estradas de Ferro. (*Vide art. 3º da Lei nº 6.171, de 9/12/1974*)

Art. 2º O Serviço Social das Estradas de Ferro terá por fim promover:

- a) a defesa da saúde, principalmente através de medidas de medicina preventiva, colônias de férias e de repouso;
- b) a solução dos problemas educativos, primários e domésticos;
- c) o incentivo e auxílio ao plantio de hortas e pomares, às crianças domésticas, à organização de pequenas indústrias caseiras e ao fomento de pequenas cooperativas agrícolas e de produção, de caráter familiar;
- d) a criação de agências de Serviço Social para solucionar casos individuais ou de grupos;
- e) a criação de cooperativas de consumo;
- f) o bem estar social e o aperfeiçoamento integral físico, intelectual, moral e espiritual do trabalhador ferroviário e de sua família.

LEI Nº 6.171, DE 9 DE DEZEMBRO DE 1974

Extingue o Departamento Nacional de Estradas de Ferro e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica extinto o Departamento Nacional de Estradas de Ferro, Autarquia Federal vinculada ao Ministério dos Transportes, constituída pela Lei nº 4.102, de 20 de julho de 1962.

Art. 2º São acrescentadas ao artigo 7º da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, as alíneas abaixo:

- "i) fiscalizar, em todo o território nacional, os serviços de transporte ferroviário;
- j) promover a coordenação de estudos tarifários e de custos de transportes ferroviários em geral;
- l) planejar a unificação e padronização do sistema ferroviário brasileiro;
- m) proceder à avaliação qualitativa e quantitativa do sistema ferroviário nacional;
- n) realizar pesquisa relacionada com o aperfeiçoamento das atividades ferroviárias no País; e

o) proceder à execução da parte ferroviária do Plano Nacional de Viação."

Parágrafo único. Na formulação da Política Ferroviária, na fiscalização de sua execução, bem como na atualização da parte ferroviária do Plano Nacional de Viação e no acompanhamento da execução desse Plano, o Ministro dos Transportes será assessorado pela Secretaria-Geral de seu Ministério.

Art. 3º O Serviço Social das Estradas de Ferro (SESEF), criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no Departamento Nacional de Estradas de Ferro - DNEF, passa a Rede Ferroviária Federal S. A. - RFFSA, mantidas suas finalidades.

Parágrafo único. Mediante ato do Poder Executivo, o Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro (SESEF), de que trata o Decreto número 773, de 23 de março de 1962, será ajustado às disposições deste artigo.

Art. 4º Os funcionários do Quadro de Pessoal do Departamento Nacional de Estradas de Ferro poderão ser integrados, mediante opção, nos quadros de pessoal da Rede Ferroviária Federal S.A.

§ 1º A integração prevista neste artigo somente se aplica a ocupantes de cargos de provimento efetivo e aos agregados existentes no respectivo quadro à data da transformação, excluídos os que tenham sido redistribuídos ou transferidos para quadros de outros órgãos da Administração.

§ 2º A integração se efetivará mediante contratação, por prazo indeterminado, no regime da legislação trabalhista para emprego compatível com as atribuições do cargo ocupado pelo funcionário quando da opção.

§ 3º Efetivada a integração na forma do parágrafo anterior, considerar-se-á extinto e automaticamente suprimido o cargo que o funcionário venha ocupando no regime estatutário.

.....

LEI Nº 11.483, DE 31 DE MAIO DE 2007

Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

 Art. 17. Ficam transferidos para a Valec:

I - sendo alocados em quadros de pessoal especiais, os contratos de trabalho dos empregados ativos da extinta RFFSA integrantes:

a) do quadro de pessoal próprio, preservando-se a condição de ferroviário e os direitos assegurados pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002; e

b) do quadro de pessoal agregado, oriundo da Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA;

II - as ações judiciais relativas aos empregados a que se refere o inciso I do *caput* deste artigo em que a extinta RFFSA seja autora, ré, assistente, oponente ou terceira interessada;

III - o Serviço Social das Estradas de Ferro - SESEF, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, e transferido para a extinta RFFSA por força do disposto no art. 3º da Lei nº 6.171, de 9 de dezembro de 1974, mantidas suas finalidades e vedada a assunção de passivo ou déficit de qualquer natureza e o aporte de novos recursos a qualquer título, ressalvados os repasses de valores descontados dos funcionários a título de consignação e a remuneração por serviços que vierem a ser prestados.

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do *caput* deste artigo dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do *caput* deste artigo terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido nos respectivos planos de cargos e salários, não se comunicando, em qualquer hipótese, com o plano de cargos e salários da Valec.

§ 3º Em caso de demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do empregado, fica extinto o emprego por ele ocupado.

§ 4º Os empregados de que trata o inciso I do *caput* deste artigo, excetuados aqueles que se encontram cedidos para outros órgãos ou entidades da administração pública, ficarão à

disposição da Inventariança, enquanto necessários para a realização dos trabalhos ou até que o inventariante decida pelo seu retorno à Valec.

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do *caput* deste artigo poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, na Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Lei, ouvido previamente o inventariante.

§ 6º Os advogados ou escritórios de advocacia que representavam judicialmente a extinta RFFSA nas ações a que se refere o inciso II do *caput* deste artigo deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos causados:

I - peticionar em juízo, comunicando a extinção da RFFSA e a transferência dos contratos de trabalho para a Valec, requerendo que todas as citações e intimações passem a ser dirigidas a esta empresa; e

II - repassar à Valec as respectivas informações e documentos sobre as ações de que trata o inciso II do *caput* deste artigo.

Art. 18. A Valec assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora do plano de benefícios administrado pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17 desta Lei, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

Parágrafo único. O disposto no *caput* deste artigo aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do *caput* do art. 17 desta Lei, cujo conjunto constituirá massa fechada.

Art. 19. A União disponibilizará:

I - por intermédio do Ministério dos Transportes:

a) à Valec os recursos orçamentários e financeiros necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes do disposto no inciso I do *caput* do art. 17 e no art. 18 desta Lei, aí incluído o pagamento aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17 desta Lei das parcelas em atraso relativas aos dissídios e acordos coletivos referentes aos períodos de 2003 a 2006;

b) à Refer os recursos orçamentários e financeiros eventualmente necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes do disposto no art. 25 desta Lei;

II - por intermédio do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, os recursos orçamentários e financeiros necessários ao pagamento aos inativos e pensionistas da extinta RFFSA não alcançados pelo inciso I do *caput* do art. 17 desta Lei, das parcelas em atraso relativas aos dissídios e acordos coletivos referentes aos períodos de 2003 a 2006.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 20. As atribuições referentes à aprovação das demonstrações contábeis e financeiras do balanço de extinção, segundo o disposto no art. 3º desta Lei, conferidas por lei ou pelo estatuto da extinta RFFSA à assembleia geral de acionistas serão exercidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.

.....

COMISSÃO DE SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA

PROJETO DE LEI Nº 7.372, DE 2002

Dispõe sobre a criação do Serviço Social do Transporte Ferroviário – SESF e altera a redação do art. 3º da Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado DARCÍSIO PERONDI

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei em epígrafe, do Poder Executivo, defende a criação do Serviço Social do Transporte Ferroviário, como entidade de direito privado, destinada a desenvolver e apoiar programas voltados à promoção social do trabalhador em transporte ferroviário e metroviário.

Na Exposição de Motivos que acompanha a presente proposição justifica-se a iniciativa pela “necessidade de preservar o interesse coletivo e os anseios dos profissionais assistidos”, o que será garantido mediante adoção de “tutela semelhante à dos demais serviços sociais autônomos atualmente em funcionamento no País”.

A proposição obteve Parecer pela rejeição na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, no qual se alegou não ser matéria de lei a criação de uma entidade de natureza privada com a finalidade de prestar serviços a categoria profissional específica. O Parecer salientou ainda ser necessária Emenda Constitucional para promover qualquer alteração quanto à destinação dos recursos previstos no art. 240 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.

No prazo regimental, não foram oferecidas emendas à proposição nesta Comissão de Seguridade Social e Família.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

A proposição em apreciação demanda a criação de entidade específica para prover o atendimento, em termos de formação profissional e de serviço social, aos ferroviários e aos metroviários, à semelhança das demais entidades que atualmente atuam nesse campo e que são vinculadas ao sistema sindical.

Conforme a proposição em tela, os trabalhadores ferroviários e metroviários ficariam vinculados ao Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SENAT, beneficiando-se dos serviços de treinamento e formação profissional. E, contariam com a estrutura do Serviço Social do Transporte Ferroviário – SESF, que seria responsável pelos programas de promoção social a eles dirigidos.

As fontes de recursos para financiar o citado órgão seriam as já existentes contribuições das empresas de transportes ferroviários e metroviários, correspondentes a 2,5 % sobre a folha de salários, as quais, atualmente, se destinam ao Serviço Social da Indústria – SESI e ao Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI. Esses recursos passariam a ser dirigidos ao SESF (1,5%) e ao SENAT (1%).

Sob o ponto de vista desta Comissão de Seguridade Social e Família, há que se reconhecer que a transferência dos recursos do SESI e SENAI para o SESF e SENAT, não implicará qualquer prejuízo à seguridade social, visto que é prevista a manutenção da cobrança e fiscalização dos recursos por parte do Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, bem como da remuneração dos respectivos serviços, nos termos da legislação em vigor.

No entanto, também sob a perspectiva desta Comissão de Seguridade Social e Família, cumpre ressaltar que a criação da nova entidade, nos termos propostos, poderá ter efeitos indesejáveis sobre a qualidade dos serviços de que atualmente dispõem os trabalhadores, principalmente os metroviários, visto o reconhecido grau de excelência do atendimento prestado pelo SESI/SENAI.

Pensar na desvinculação do setor Metroviário do SENAI é pensar no rompimento de uma profícua relação que perdura por várias décadas.

O início dessa relação se dá em 1942, com a criação do SENAI, alicerçada na experiência da Ferrovia que, já na década de 20, fazia sua primeira tentativa no intuito de implantar a formação sistemática do pessoal ferroviário, com a fundação da Escola Profissional de Mecânica, junto ao Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo.

Após a sua criação em 1942, o SENAI assume a missão de prestar um serviço de mais alta relevância ao País - a Formação Profissional - e dá importante contribuição para o crescimento e o desenvolvimento da Ferrovia no Brasil. Assim, já em dezembro de 1944, o Conselho Regional do SENAI de São Paulo aprovou a celebração de Acordos com as companhias de estrada de ferro Paulista e Mogiana.

Portanto, se por um lado a História mostra que a experiência da Ferrovia na Formação Profissional foi determinante para a criação do SENAI, por outro lado mostra que a atuação do SENAI foi, também, determinante para o crescimento e o desenvolvimento do setor ferroviário brasileiro.

Ao longo do tempo o SENAI estruturou-se, cresceu e firmou-se como instituição de formação profissional reconhecida nacionalmente pelos relevantes serviços prestados, tanto para o Setor Metroferroviário como para os demais setores de nossa Indústria, por meio de uma rede que conta, atualmente, com 728 Unidades de Formação Profissional distribuídas por todo o País.

Para ilustrar melhor o atendimento prestado pelo SENAI às empresas do Setor Metroferroviário, será utilizado o exemplo de São Paulo, pela expressiva representatividade da Área Metroferroviária nesse Estado, onde estão

localizados 19,1 % dos estabelecimentos que, por sua vez, empregam 33,6% do número de empregados em relação ao total do Setor no País.

Embora o atendimento do SENAI ao Setor Metroferroviário tenha se efetivado desde o início de suas atividades (1942), somente nos últimos 14 anos registraram-se 310.201 conclusões em programações de ensino e treinamento realizadas no Estado de São Paulo.

Desse total, 1.375 referem-se ao Curso de Aprendizagem, regido por legislação específica, com duração de três anos, sendo dois anos nas dependências da Escola e um ano de prática profissional nas dependências da Empresa. Esse Curso, destinado a menores de 14 a 18 anos, proporciona a formação necessária para o início da vida profissional no Setor.

As demais 308.826 conclusões referem-se a programações de treinamento, destinadas aos já empregados nas empresas, que se revelaram oportunidades de reciclagem e aperfeiçoamento para a melhoria do desempenho nas atividades profissionais.

Esse atendimento está voltado para a qualificação e o treinamento em ocupações específicas do Setor Metroferroviário para ocupações específicas de operação de transporte ferroviário, maquinistas de trem e mecânicos ferroviários, mas, sobretudo, para competências requeridas pelas áreas de manutenção e apoio administrativo das empresas do setor como, por exemplo, eletro-eletrônica, mecânica geral, informática e segurança do trabalho.

Além de constituir-se em uma oferta diversificada e suficientemente abrangente para permitir o atendimento a necessidades de capacitação de distintos segmentos de trabalhadores, o atendimento possui uma dimensão compatível com a própria estrutura ocupacional vigente nas empresas. Mais da metade do emprego do setor metroferroviário está apoiado em ocupações de manutenção ou periféricas à operação e ocupações administrativas ou de apoio administrativo.

Por outro lado, pode-se observar, nos últimos anos, o implemento de assessoria visando melhoria da qualidade e da produtividade do setor a partir de serviços de manutenção e calibração de equipamentos, informação tecnológica e assistência técnica, por exemplo, na área da soldagem e no tratamento em pinos e buchas em aço.

Pelo exposto, percebe-se que o Setor Metroferroviário já se encontra plenamente atendido pelos cursos oferecidos na rede de escolas do SENAI. A transferência da atribuição para outra entidade, além de ser onerosa, pois terão que ser criadas novas escolas, sacrificará ainda, a escolas que hoje já estão em funcionamento e que tão bem atendem ao setor. Em razão dos argumentos acima, somos contrários à aprovação do Projeto de Lei nº 7.372, de 2002.

Sala da Comissão, em de de 2003.

Deputado DARCÍSIO PERONDI

Relator

2003.6564.057

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Seguridade Social e Família, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela rejeição do Projeto de Lei nº 7.372/2002, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Darcísio Perondi.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eduardo Paes - Presidente, Eduardo Barbosa, Dr. Francisco Gonçalves e Selma Schons - Vice-Presidentes, Amauri Gasques, Angela Guadagnin, Arnaldo Faria de Sá, Athos Avelino, Darcísio Perondi, Dr. Ribamar Alves, Elimar Máximo Damasceno, Geraldo Resende, Homero Barreto, Jandira Feghali, José Linhares, Manato, Nice Lobão, Rafael Guerra, Roberto Gouveia, Sandra Rosado, Saraiva Felipe, Almerinda de Carvalho, Carlos Mota, Dr. Rosinha, Durval Orlato, Milton Cardias e Zelinda Novaes.

Sala da Comissão, em 30 de novembro de 2004.

Deputado EDUARDO PAES
Presidente

COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

PROJETO DE LEI Nº 7.372, DE 2002.

“Dispõe sobre a criação do Serviço Social do Transporte Ferroviário – SESF e altera a redação do art. 3º da Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993.”

Autor: PODER EXECUTIVO

Relatora: Deputada LAURA CARNEIRO

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei em apreço dispõe sobre o Serviço Social do Transporte Ferroviário – SESF, entidade “com personalidade jurídica de direito privado, sem prejuízo da fiscalização da aplicação de seus recursos pelo Tribunal de Contas da União”, atribuindo à Confederação Nacional dos Transportes – CNT, o encargo de criar, organizar e administrar esse órgão como sucessor do SESEF – Serviço Social das Estradas de Ferro.

Conforme Exposição de Motivos, “A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, dispôs, em seu art. 105, sobre a transferência das atividades do SESEF para entidades de serviço social autônomas ou do setor privado com

atuação congênere. Entretanto análises realizadas pelo Ministério dos Transportes considerou que a simples transferência de atividades não seria suficiente para garantir pleno desempenho de suas finalidades e, ao mesmo tempo, assegurar o nível de eficiência exigido para atender às necessidades de seus usuários.”

Com base no art. 155 do Regimento Interno foi solicitado regime de urgência para a apreciação do referido projeto conforme requerimento apensado.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei em apreço está eivado de impropriedades técnicas e jurídicas. Se não, vejamos:

O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF constitui-se em um órgão integrante da Administração Pública, que compunha o Departamento Nacional das Estradas de Ferro - **DNEF** (Lei nº 3.891/61), **autarquia federal, vinculada**, por sua vez, ao **Ministério dos Transportes** (Lei nº 4.102/62). Extinto o DNEF (Lei nº 6.171/74), o SESEF foi transferido para a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA que, em 1992, foi inserida no Programa Nacional de Desestatização pelo Decreto nº 473/92, encontrando-se em processo de dissolução, extinção e liquidação por força dos Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999 e Decreto nº 4.109, de 31 de janeiro de 2002.

Há que se atentar, portanto, que o SESEF não se confunde com os Serviços **autônomos** de formação profissional e de assistência social, que compõem o chamado Sistema “S”, dotados de **personalidade jurídica própria, de natureza privada**, vinculados ao sistema sindical.

Não tem pertinência jurídica, pois, a pretensão apresentada pelo Projeto em apreço no sentido de que o SESEF, pertencente ao âmbito da Administração Pública, seja sucedido por um órgão (SESF) de natureza privada, cujo encargo de criação é cometido à entidade sindical de grau superior

(Confederação Nacional dos Transportes – CNT) e, ainda mais, com observância das disposições ali contidas (no Projeto, isto é na lei, se aprovado.).

Ora, as instituições de direito público é que devem ser criadas pela vontade estatal, por meio de lei que discipline, inclusive, sua estrutura orgânica e funcional. A criação de entes privados emana da própria vontade dos particulares interessados, devendo observar os preceitos do Código Civil ou do Código Comercial, conforme hipótese pertinente, sendo que a personalidade jurídica é adquirida com a inscrição nos órgãos públicos competentes. São os atos constitutivos, estatutos e regimentos internos que disciplinam sua gestão e somente podem ser modificados por deliberação de seus associados ou dos órgãos investidos dessa competência.

O fato de atribuir a criação do SESP a uma entidade sindical de grau superior, de natureza privada, não diminui a impropriedade técnica e jurídica da medida. Ao contrário, agrava: a lei não pode interferir na atuação da atividade sindical, sob pena de ofensa ao princípio constitucional que assegura a liberdade sindical, expressamente vedando ao Poder Público a interferência e a intervenção na organização sindical (Art. 8º da Carta de 1988).

E, exatamente com escopo nesse princípio, qualquer categoria organizada tem ampla autonomia para deliberar, por meio de assembléia geral, sobre a criação de quaisquer serviços, incluindo os do tipo social e de aprendizagem. A criação de “um SESP”, portanto, é prerrogativa própria da categoria. Até mesmo a estipulação de contribuições que visem ao custeio de tais serviços a assembléia da categoria está livre para deliberar. É claro que a assembléia da categoria não poderia, por vontade própria, alterar a destinação (que é Constitucional – Art. 240) da respectiva e atual contribuição compulsória, o que requer, pela sua natureza jurídica (tributária), o devido processo legislativo, no caso, Emenda à Constituição.

Aliás, é oportuno registrar que a Confederação Nacional da Indústria – CNI, quando da criação do Serviço Nacional de Aprendizagem do Cooperativismo – SESCOOP, por meio da Medida Provisória 1.715, hoje 2.168-40, reeditada pela última vez em 24.08.2001, interpôs Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.924-1, com o pleito de medida cautelar, também questionando a impossibilidade de se transferir tais receitas que, **constitucionalmente**, são destinadas a **serviços vinculados ao sistema**

sindical (Art. 240 da C.F.). E assim se manifestou o Min. Marco Aurélio, *in verbis*:

“Senhor Presidente, antecipo meu voto, na forma regimental, e o faço tendo presente a urgência da medida acauteladora.

“Estamos diante de uma hipótese concreta em que um certo sistema vigorou, até a vinda à baila de medida provisória, por sinal reeditada, durante 56 meses, e aí, em penada única, de forma efêmera e precária – porquanto a medida provisória ainda passará pelo crivo do Congresso Nacional -, transferiram-se receitas, **transferiram-se valores destinados constitucionalmente, ante o disposto no artigo 240 da Constituição Federal**, a serviços vinculados ao sistema sindical, a uma certa cooperativa, a um certo serviço criado *a latere*, à margem do sistema sindical.

“Ora, devo sopesar os riscos em jogo, e para mim o risco maior está em manter a plena eficácia do dispositivo da medida provisória, dispositivo que, neste primeiro exame, **conflita com a norma do artigo 240 da Constituição Federal**, segundo a qual:

Ficam ressalvadas do disposto no art. 195 as atuais contribuições compulsórias dos empregadores sobre a folha de salários, destinadas às entidades privadas de serviço social – que foram criadas por lei e são administradas pelas confederações – e de formação profissional vinculadas – por lei – ao sistema sindical.

“Peço, então, para antecipar meu voto, compreendendo a urgência, em si, do pedido formulado pela Requerente.

“Suspendo a eficácia da medida provisória, tal como requerida na inicial. (...).

“É o meu voto.” (Negritos nossos).

Após os votos do Ministro Marco Aurélio e dos Ministros Néri da Silveira (Relator), que indeferia o pedido, Maurício Corrêa e Sepúlveda Pertence, que o deferiam, em parte, para **suspender apenas o Art. 9º**, o Ministro

Nelson Jobim pediu vista do processo. A matéria ainda encontra-se *sub judice*.

O Art. 9º discutido no STF gira em torno da constituição da receita do SESCOOP, com a “instituição” da contribuição compulsória destinada a esse novo serviço em “substituição” às então destinadas aos atuais serviços que compõem o sistema “S” (SENAI, SESI, SENAC, SESC, SENAT, SEST e SENAR). E a mesma solução é proposta neste Projeto (Art. 7º).

Assim, parece-nos, no mínimo e até mesmo sob o ponto de vista político, inoportuno e imprudente, apreciação de Projeto cujo mérito sobre a constitucionalidade da medida está sendo discutida no Supremo Tribunal Federal e que já conta ao menos com três votos (Ministros Marco Aurélio, Maurício Corrêa e Sepúlveda Pertence) declarados pela inconstitucionalidade da questão .

Por outro lado, ousamos comungar do mesmo entendimento do Min. Marco Aurélio. De fato, é pelo menos **duvidosa a constitucionalidade de lei ordinária que dispõe sobre a transferência na destinação daquelas receitas**, cuja legislação, em vigor antes da promulgação da Carta de 1988, foi recebida pelo novo ordenamento constitucional, ante o disposto no citado Art. 240.

Finalmente, resta-nos enfatizar:

O fato de a lei propiciar-lhes fontes para custeio de finalidades de interesse geral, coletivo, não descaracteriza a personalidade jurídica própria desses serviços autônomos, de natureza privada. A origem legal e histórica desses entes, criados por lei na década de 40 sob o regime do Estado corporativo, que também previu a arrecadação de contribuições compulsórias por meio de órgão da administração direta que repassa tal receita para essas organizações paraestatais *sui generis*, tampouco é argumento válido para deslocar esses entes privados para o âmbito da administração pública.

Mas nesses fatos deve residir a falsa concepção de se poder tratá-las como instituições públicas (conquanto o texto projetado declare o contrário), com a ingerência da ação estatal determinando a criação, estruturação e funcionamento de outros órgãos à semelhança dos atuais entes vinculados ao sistema “S”. Por isso, também, não se poderia determinar que órgão vinculado à administração pública seja sucedido por um de natureza privada, com “aparência

de ente público”, cuja criação é imposta a um segmento econômico-profissional. São situações que não encontram respaldo técnico e jurídico, nem mais se coadunam com um Estado Democrático de Direito.

Pelo exposto, somos pela rejeição do Projeto de Lei nº 7.372/2002.

Sala da Comissão, em de de 2003.

Deputada LAURA CARNEIRO
Relatora

2003. 2770

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela rejeição do Projeto de Lei nº 7.372/02, nos termos do parecer da relatora, Deputada Laura Carneiro.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Medeiros - Presidente, Sandro Mabel e Tarcisio Zimmermann - Vice-Presidentes, Dra. Clair, José Múcio Monteiro, Jovair Arantes, Leonardo Picciani, Luciano Castro, Luiz Antonio Fleury, Milton Cardias, Paulo Rocha, Ricardo Rique, Vanessa Grazziotin, Vicentinho, Washington Luiz, Júlio Delgado e Maria Helena.

Sala da Comissão, em 17 de setembro de 2003.

Deputado SANDRO MABEL
Vice-Presidente no exercício da Presidência

FIM DO DOCUMENTO