

PROJETO DE LEI Nº 2.565-A, DE 2000.

“Altera as Leis nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998.

AUTOR: DEPUTADO JOÃO CALDAS

RELATOR: DEPUTADO JOÃO COSER

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei em exame, de autoria do Deputado João Caldas, pretende alterar as Leis nº 9.503/97 e nº 9.602/98 para definir como competência dos órgãos estaduais de trânsito a formação e avaliação gratuita de candidatos à habilitação reconhecidamente pobres e para destinar recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – FUNSET ao pagamento das despesas decorrentes da modificação anterior.

A Comissão de Viação e Transporte, apreciando o mérito do Projeto entendeu que este traria inegáveis benefícios sociais, aprovando-o na íntegra, sem emendas, em sessão realizada em 18 de outubro de 2000.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas ao Projeto nesta Comissão.

É o Relatório.

II –VOTO DO RELATOR

Cabe a este órgão técnico o exame dos “aspectos financeiros e orçamentários públicos de quaisquer proposições que importem aumento ou diminuição da receita ou da despesa pública, quanto à sua compatibilização ou adequação com o Plano Plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual”, conforme estabelece o art. 53, inciso II, combinado com o art. 32, inciso IX, letra h, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Na forma em que redigida, a ação pretendida no projeto ora em apreciação não consta da Lei nº 9.989, de 25 de julho de 2000, que trata do Plano Plurianual 2000/2003. No que diz respeito à Lei Orçamentária para o exercício de 2001 (Lei nº 10.171, de 05/01/2001), a receita do Fundo Nacional de Segurança e Educação do Trânsito já está comprometida com programação diversa da pretendida. No entanto, a Lei de Diretrizes Orçamentárias para o presente exercício financeiro (Lei nº 9.995, de 25 de julho de 2000,) não traz restrição específica para ação pretendida.

A Lei Complementar nº 101, de 04 de maio de 2000, Lei de Responsabilidade Fiscal, em seu artigo 17, §1º e § 2º, determina que os gastos com a implementação de Projeto de Lei que estabeleça despesa obrigatória de caráter continuado deverá ser instruído com as seguintes informações:

a) estimativa do impacto orçamentário financeiro no exercício em que entrar em vigor e nos dois subsequentes;

b) demonstrar a origem dos recursos para o seu custeio.

c) comprovar que a despesa criada ou aumentada não afetará as metas de resultados fiscais previstas nas Leis de Diretrizes Orçamentárias, exigindo compensação pelo aumento permanente de receita ou pela redução permanente de despesa.

A demonstração da origem dos recursos para o custeio da ação pretendida está atendido no Projeto.

Como, formalmente não atende aos dois outros requisitos, a conclusão, em princípio deveria ser pela inadequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 2.565-A, de 2000. No entanto, esta Relatoria entende ser necessário interpretar o dispositivo legal em consonância com realidade do processo legislativo.

O dilema que se põe, não apenas em relação a este Projeto, é de que, mesmo considerando como meritória determinada proposição, mormente quando pode ter alcance social significativo, se obedecido o texto frio da lei, poucas viriam a tornar-se realidade por não atender às formalidades exigidas no artigo supracitado.

A exigência de que as proposições que impliquem em aumento de despesa de caráter continuado deverá ser instruída com as estimativas de impacto financeiro no exercício que entrar em vigor, mostra-se, a rigor, impossível de cumprimento se considerarmos que não existe previsão de quando um projeto de lei de iniciativa de um Parlamentar será transformado em lei. Raros são os que tramitam rapidamente a ponto vir a tornar-se lei no exercício em que propostos, ou mesmo nos dois exercícios seguintes.

Levantamento junto à base de dados da Câmara dos Deputados revela que existem 5.945 Projetos de Lei cuja tramitação perdura por mais de 05 anos.

Quanto à demonstração de recursos, esta se viabiliza com a indicação das fontes, mormente as já existentes, como no caso em tela. No entanto ao se exigir que o autor da proposição demonstre a não afetação dos resultados fiscais, e a indicação de

receitas compensatórias impõe-se uma exigência que sequer o Poder Executivo tem plenas condições de cumprir. E, mesmo que as cumpra formalmente nos projetos de sua iniciativa, não ultrapassa a mera formalidade, uma vez que a cada crise ou acordo internacional com o Fundo Monetário Internacional as metas de resultados primários são alterados. Mesmo na Lei de Diretrizes Orçamentárias, as metas não passam de meras expectativas, quanto mais em se tratando de metas diferidas. Se um projeto de lei levar mais de dois exercícios para ser aprovado não tem, como comprovado, o seu Autor não tem como cumprir as exigências, salvo se meras conjecturas e especulações forem suficientes para atender o referido dispositivo legal.

Estas contradições nos levam à conclusão de que, mais do que aplicar o rigor da Lei, o que nos conduziria à inusitada situação de considerar inadequada toda e qualquer proposição que possa vir a implicar em gastos públicos por não cumprir as formalidades exigidas, passa a ser tarefa desta Comissão considerar a relevância da ação proposta e proceder às adequações que se fizerem necessárias.

Em contato com o Autor da Proposição em análise pudemos nos convencer de sua pertinência e importância. É correta a avaliação de que, na sociedade moderna, a habilitação para dirigir veículo constitui uma condição para a inserção dos indivíduos, e, acrescento, muito mais quando esta autorização possa significar a possibilidade de conseguir um emprego. Também consideramos como pertinente a avaliação de que, para uma significativa parcela da população, os custos para a obtenção da habilitação são proibitivos. Segundo estimativa do autor do Projeto, e confirmado por este Relator junto a várias auto-escolas do Distrito Federal, o custo mínimo varia entre trezentos reais para a categoria “A” e quatrocentos e cinquenta reais para a categoria “D”, considerando-se, neste caso, os chamados “pacotes” que incluem apenas 15 (quinze) aulas práticas de direção, com duração máxima de 50 (cinquenta) minutos cada aula.

A lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, em seu artigo 74, elevou a educação para o trânsito à categoria de direito universal, e um dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito. Para a viabilização deste direito, instituiu a obrigatoriedade dos órgãos executivos constituírem escolas públicas de trânsito. Neste sentido, a ação proposta guarda consonância com o disposto no Código Brasileiro de Trânsito e com a realidade concreta.

Pelo acima exposto, e em comum acordo com o autor da proposição, chegamos à conclusão de proceder às seguintes adequações:

Restringir a ação proposta à categorias “D” e “E”, consideradas categorias profissionais;

Suprimir do Projeto a vinculação dos recursos do FUNSET, por entender que, em se tratando de qualificação ou requalificação de profissionais, existem outras fontes, tais como o FAT – Fundo de Amparo do Trabalhador, que melhor se adequam a este tipo de projeto, sem prejuízo de recursos do FUNSET virem a ser utilizados para esta finalidade, dependendo apenas da programação orçamentária quando da implantação do Programa;

Delegar ao Poder Executivo Federal a regulamentação e implementação do Programa diretamente ou através de convênios;

Estabelecer um critério mínimo de quantitativo de horas-aulas práticas a serem observadas nos cursos de qualificação ou requalificação;

Pelo acima exposto opinamos pela ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA e FINANCEIRA do Projeto de Lei nº 2.565-A, de 2000, nos termos do SUBSTITUTIVO.

SALA DA COMISSÃO, em 18 de Outubro de 2001.

Deputado **JOÃO COSER**
Relator

EMENDA SUBSTITUTIVA GLOBAL AO PL Nº 2.565-A, de 2000

“Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 1º. O art. 22 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

“XVII – desenvolver programas gratuitos de formação e avaliação de candidatos à habilitação nas categorias “C”, “D” e “E, reconhecidamente pobres”

Art. 2º. Os Programas a que se refere esta Lei serão desenvolvidos pelos Órgãos ou Entidades executivos de trânsito, através de Escolas Públicas de Trânsito, autorizadas nos termos do artigo 74 da Lei nº 9.503/97, ou através de Convênios com entidades credenciadas junto aos órgãos federais competentes como habilitadas para qualificação e requalificação de mão-de-obra.

Art.3º. Os conteúdos dos programas de formação e avaliação criados de acordo com esta Lei serão estabelecidos e normatizados pelo CONTRAN, nos termos do inciso X do art. 12, da Lei nº 9.503/97.

Parágrafo único. O número de aulas práticas, com duração de no mínimo, 50 (cinquenta) minutos, não poderá ser inferior a 30 (trinta) aulas.

Art. 4º. Fica o Poder Executivo Federal, através do Órgão responsável pela Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e do Órgão responsável pelos programas de qualificação e requalificação de mão-de-obra, a firmar convênios para o cumprimento do disposto nesta Lei.

Art. 5º. O Poder Executivo regulamentará o disposto nesta Lei no prazo de noventa dias a contar da data de sua publicação.

Art. 6º. Revogam-se as disposições em contrário.

Art. 7º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 18 de Outubro de 2001.

Deputado **João Coser**
Relator