



**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL**  
GABINETE DO DEPUTADO VALDELINO BARCELOS - GAB. 18



**PARECER Nº \_\_\_\_\_, DE 2022**

**Da COMISSÃO DE ECONOMIA, ORÇAMENTO E FINANÇAS sobre o Projeto de Lei nº 1.093/2016, que *Concede aos carteiros isenção de tarifa no Transporte Metropolitano do Distrito Federal.***

**AUTOR: Deputado Roosevelt Vilela**

**RELATOR: Deputado Valdelino Barcelos**

**I – RELATÓRIO**

Submete-se à apreciação desta Comissão de Economia, Orçamento e Finanças – CEOF o Projeto de Lei – PL nº 1.093/2016, de iniciativa do Deputado Roosevelt Vilela, que “Concede aos carteiros isenção de tarifa no Transporte Metropolitano do Distrito Federal”.

O caput do art. 1º isenta os carteiros da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos – ECT do pagamento de tarifa no modo metroviário (metrô) do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, e seu parágrafo único restringe referida isenção aos horários em que os carteiros prestem o serviço de distribuição de correspondências e aos deslocamentos dos carteiros, de ida e volta, entre suas residências e seus locais de trabalho.

O art. 2º estipula que, para fazer jus ao benefício, o carteiro deve estar uniformizado e apresentar, junto ao guichê do metrô, documento emitido pela ECT contendo seus dados de identificação ou “uma carteirinha específica da isenção”.

O art. 3º prevê a aplicação de multa diária, pelo órgão responsável pela fiscalização do transporte público, na hipótese de descumprimento a algum preceito da lei.

Os arts. 4º e 5º – numerados equivocadamente como 5º e 6º – trazem, respectivamente, as cláusulas de vigência (data de publicação da lei) e de revogação das disposições em sentido contrário.

Na justificativa, alega o autor que:

.....

*[...] às vezes é necessário, durante o horário de entrega de correspondências, o deslocamento do carteiro por longos trechos, o que, quando feito a pé ou de bicicleta, [...] demanda [...] tempo e, quando feito de transporte, demanda custo [...] nem sempre suportável por esses trabalhadores.*

*Por outro lado, por força do Decreto-Lei nº 3.326/41, os carteiros já possuem isenção das tarifas de ônibus, pois agora estão apenas requerendo sua extensão para o transporte metroviário para os fins de agilizar mais sua prestação de serviços.*

*Como forma de contribuir para facilitar o deslocamento dos carteiros por locais ainda menos acessíveis, entendo que podemos conceder a isenção da tarifa proposta acima.*

.....

A Secretaria Legislativa desta Casa de Leis, em despacho exarado à fl. 06 dos autos, manifestou-se pela distribuição do PL: a) para análise de admissibilidade e mérito, a esta CEOF; e b) para análise de admissibilidade, à Comissão de Constituição e Justiça – CCJ.

Remetida a proposição a esta CEOF, não lhe foram apresentadas emendas no prazo regimental de dez dias úteis[1].

É o relatório.

**II – VOTO DO RELATOR**

Nos termos da alínea “a” do inciso II do caput e do inciso II do § 1º do art. 64 do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal – RICLDF:

*Art. 64. Compete à Comissão de Economia, Orçamento e Finanças:*

.....

*II – analisar a admissibilidade quanto à adequação orçamentária e financeira e emitir parecer sobre o mérito das seguintes matérias:*

*adequação ou repercussão orçamentária ou financeira das proposições;*

.....

*§ 1º Compete ainda à Comissão de Economia, Orçamento e Finanças, concorrentemente com a Comissão de Assuntos Sociais, analisar e emitir parecer sobre as seguintes matérias:*

.....

*II – criação, estruturação, reestruturação, desmembramento, extinção, incorporação, fusão e atribuições das Secretarias de Estado, órgãos e entidades da administração pública.*

.....

O PL nº 1.093/2016 almeja, essencialmente, isentar os carteiros da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos – ECT do pagamento de tarifa no modo metroviário (metrô) do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, nas seguintes situações, cumulativas: i) durante o horário de prestação do serviço de distribuição de correspondências; e ii) nos deslocamentos dos carteiros, de ida e volta, entre suas residências e seus locais de trabalho.

De início, cumpre anotar que, adaptando a intenção do autor do PL às atribuições dos empregados da ECT, a isenção de tarifa objeto da proposição abrange os profissionais que exercem as atividades de Carteiro e, nas unidades de pequeno porte, de Atendente Comercial, ambas atividades integrantes do cargo Agente de Correios da carreira de Nível Médio da ECT. Com efeito, o parágrafo único do art. 1º do PL menciona que a isenção “restringe-se aos horários em que os carteiros estão em serviços de distribuição de correspondências”, colocando em evidência não o fato de o profissional exercer especificamente a atividade de Carteiro, mas sim o serviço, em si, de distribuição de objetos postais. Na justificativa do PL, aliás, a ênfase depositada no serviço – e não na qualificação detalhada do profissional da ECT que o desempenha – fica ainda mais nítida, quando, logo no primeiro parágrafo, o autor ressalta a importância do serviço de entrega de correspondências. E, consoante o Plano de Cargos, Carreiras e Salários da ECT atualizado em julho de 2018, tal serviço não compete exclusivamente ao Carteiro, sendo atribuição, nas unidades de pequeno porte, do Atendente Comercial[2].

Feita essa observação introdutória, registre-se que já nos idos de 1941 foi previsto, na legislação nacional, o passe livre aos distribuidores de correspondência postal ou telegráfica. Nos termos do art. 9º do Decreto-lei nº 3.326/1941:

*Art. 9º Os concessionários de transporte urbano em ferro-carrís são obrigados a conceder pass[e] livre, em seus veículos, [a]os distribuidores da correspondência postal e telegráfica, quando em serviço.*

*Parágrafo único. Os concessionários de transporte urbano ônibus são, também, obrigados a dar passe livre, em cada veículo, ao distribuidor da correspondência postal, ou telegráfica, podendo o referido serventuário viajar de pé, quando completa a lotação normal do carro.*

Embora o caput do art. 9º retrocitado obrigasse os concessionários de transporte urbano em ferro-carrís a conceder passe livre aos distribuidores de correspondência postal ou telegráfica, tal hipótese não se aplica ao modo metroviário (metrô) dos sistemas de transporte público coletivo como hoje o conhecemos e que, à época da edição da legislação mencionada (1941), sequer existia nas cidades brasileiras. Apenas em 1966 iniciou-se o planejamento oficial do primeiro metrô do Brasil, localizado no município de São Paulo, cuja abertura ao público ocorreu somente em 14 de setembro de 1974[3]. Quando o Decreto-lei nº 3.326/1941 foi elaborado – e daí a referência no caput do seu art. 9º a “ferro-carrís” –, o que havia em circulação, no Brasil, em ferro-carrís, eram os bondes elétricos, que aqui chegaram em 1898 e foram utilizados até os anos 60 do século passado[4], e os trens. A isenção de tarifa objeto do caput do art. 9º do Decreto-lei nº 3.326/1941 restringiu-se, destarte, ao transporte público coletivo realizado por meio desses dois modais: bondes elétricos e trens.

Diferentemente, a isenção tarifária contemplada no antes citado parágrafo único do art. 9º do Decreto-lei nº 3.326/1941 – passe livre, nos ônibus, aos distribuidores de correspondência postal ou telegráfica –, permanece em pleno vigor, já que o transporte público coletivo via ônibus mantém-se em operação, em nosso país, desde aquela época.

Corroboram tais assertivas, aliás, o Decreto-lei nº 5.405/1943, que, regulamentando o Decreto-lei nº 3.326/1941, detalhou a questão da isenção de tarifa, pelas empresas concessionárias de transporte em ferro-carrís ou em ônibus, aos distribuidores de correspondência postal ou telegráfica. Nos termos dos seus arts. 51 a 61, 107, 110 e 112:

*Art. 51. Nas cidades em que haja serviço de distribuição da correspondência postal ou telegráfica, as empresas concessionárias de transporte em ferro-carrís ou em ônibus são obrigadas a conduzir, em cada veículo, um empregado encarregado do referido serviço.*

*Art. 52. Ao empregado incumbido da distribuição da correspondência postal-telegráfica será fornecido um cartão-passe, com a assinatura do chefe de secção ou de agência, impresso em cartolina de cor vermelha, o qual terá o mesmo número da carteira de identidade do seu possuidor.*

*Parágrafo único. O cartão-passe expedido pelos chefes de secção ou de agência urbana será visado pelo Diretor Regional respectivo.*

*Art. 53. O chefe de secção ou agência entregará, diariamente, e em cada horário de serviço, os cartões-passe aos distribuidores de correspondência.*

*Art. 54. O cartão-passe deverá ser guardado, cuidadosamente, pelo seu portador, a fim de ser apresentado com a carteira de identidade postal, ao cobrador, motorista, trocador ou fiscal do veículo, sempre que lhe for exigido.*

*Art. 55. Diariamente, concluído o serviço de entrega da correspondência postal ou telegráfica, o cartão-passe deverá ser restituído ao chefe de secção, de turma ou de agência, no momento em que o servidor rubricar o ponto de saída.*

*Art. 56. O servidor que, por qualquer motivo, se retirar do serviço sem restituir o cartão-passe, deverá ser punido pelo respectivo chefe, que também incorrerá em penalidade, no caso de não providenciar a respeito.*

*Art. 57. O distribuidor de correspondência, quando em serviço, poderá viajar sentado, nos ônibus ou bondes, devendo, por[é]m, ceder a lugar ao passageiro que estiver de p[é], independentemente de qualquer interferência ou solicitação do cobrador, motorista, trocador ou fiscal.*

*Art. 58. Nas zonas suburbanas e rurais, o condutor terá passe livre e poderá viajar com a mala postal, devendo obedecer às prescrições a que são subordinados os distribuidores da correspondência.*

*Art. 59. Os servidores postal-telegráficos só poderão utilizar-se do passe nos trens, ônibus ou bondes, quando em serviço e devidamente uniformizados.*

*Art. 60. Aos distribuidores da correspondência postal ou telegráfica, bem como aos condutores, é terminantemente vedado fumar ou manter palestras, quando em serviço, nos ônibus e nos bondes.*

*Art. 61. Os condutores ou fiscais de bondes ou ônibus, poderão exigir o cartão-passe do distribuidor de correspondência ou condutor de malas, desde que incorram esses em prática de atos reprováveis, falta de polidez ou transgridam a preceitos regulamentares.*

*Parágrafo único. O cartão-passe deverá ser encaminhado à autoridade postal, com a queixa ou reclamação contra o distribuidor de correspondência ou condutor de malas.*

.....

*Art. 107. Aos concessionários do transporte urbano, em ferro-carril ou ônibus, que se negarem à concessão de passe livre, em seus veículos, aos condutores de malas e aos distribuidores da correspondência postal e telegráfica, em objeto de serviço, aplicar-se-á a multa de Cr\$ 500,00 [quinhentos cruzeiros]*

.....

*Art. 110. Os donos, agentes ou consignatários de embarcações, nacionais e estrangeiras, serão solidariamente responsáveis pelas multas impostas, quando não forem pagas pelos comandantes, capitães ou mestres e representantes ou prepostos, bem como por todas as irregularidades e infrações por eles cometidas, na execução do serviço postal.*

*Parágrafo único. Respondem, igualmente, pelos prepostos ou empregados, os empresários ou arrendatários de estrada de ferro e os proprietários de veículos utilizados no transporte rodoviário ou aeroviário.*

.....

*Art. 112. Serão competentes para imposição das multas o Diretor Geral, os Diretores Regionais, os Agentes Postais e os Chefes ou encarregados do serviço de inspeção do Departamento dos Correios e Telégrafos.*

.....

Note-se que, em vários dos dispositivos retrocitados – mais precisamente, nos arts. 57, 59, 60 e caput do art. 61 –, há referência explícita a bondes e, no art. 59, também a trens, deixando claro, por conseguinte, que, no transporte em ferro-carril, era apenas a esses dois modais que se aplicava o passe livre concedido aos distribuidores de correspondência postal ou telegráfica.

Não há, portanto, que se falar em extensão do passe livre em comento ao metrô, meio de transporte em ferro-carril – repita-se – inexistente, em nosso país, à época da edição da legislação concessiva do benefício (década de 1940).

Nesse contexto, forçoso é admitir que o PL nº 1.093/2016 acabaria criando um considerável encargo financeiro para o ente público, haja vista a redução na arrecadação tarifária pela empresa prestadora do serviço de metrô em nosso Estado, a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ/DF.

O METRÔ/DF, criado pelo Decreto distrital nº 15.308/1993, é uma empresa pública com personalidade jurídica de direito privado, vinculada à Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade, que tem como acionista controlador o Distrito Federal, detentor de 99,99% das ações ordinárias nominativas do capital social[5]. É, ainda, classificada como empresa estatal dependente (inciso III do art. 2º da Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF (Lei Complementar federal nº 101/2000)), pois recebe do ente controlador – Distrito Federal – recursos financeiros para pagamento de despesas com pessoal ou de custeio em geral ou de capital, excluídos, no último caso, aqueles provenientes de aumento de participação acionária. A Lei Orçamentária Anual – LOA do Distrito Federal para o exercício financeiro de 2022 (Lei distrital nº 7.061/22) prevê, no Anexo III[6], um aporte de 279,1 milhões de reais, pelo Distrito Federal[7], no METRÔ/DF, sendo 209,2 milhões para o pagamento de pessoal e encargos sociais e 69,9 milhões para o pagamento de outras despesas correntes[8].

Logicamente, ao diminuir o ingresso de recursos no METRÔ/DF, o PL nº 1.093/2016 afetaria de maneira negativa e expressiva, em última instância, a receita do Distrito Federal, seu acionista – via, por exemplo, não

recebimento ou recebimento de valores menores a título de dividendos ou juros sobre o capital próprio – ou a despesa distrital, mediante a eventual necessidade, para complementar o desfalque arrecadatório do METRÔ/DF, de o ente público controlador nele aumentar a injeção de verbas.

Para reequilibrar o orçamento, o Distrito Federal teria, então, que diminuir outras despesas – tarefa de difícil concretização haja vista a maior parte dos gastos serem “carimbados”, obrigatórios, não passíveis, portanto, de redução – ou arrecadar mais recursos, por meio da contratação de financiamento ou da criação ou majoração de tributo.

Nesta última e mais provável hipótese – contratação de financiamento ou aumento da carga tributária –, o Poder Público prejudicaria significativamente o processo de acúmulo (poupança) e formação de capital, deteriorando, assim, a economia distrital em toda a sua plenitude. A respeito do assunto, é oportuno citar trecho bem elucidativo de artigo de Leandro Roque[9], editor e tradutor do site do Instituto Ludwig von Mises Brasil, *in verbis*:

### **A carga tributária brasileira e os impostos sobre os mais pobres**

.....

#### **Poupança, produção e consumo**

*Para uma economia enriquecer e melhorar o padrão de vida de todos, ela precisa produzir bens e serviços de qualidade. Quanto maior a abundância desses bens e serviços de qualidade, menor o preço deles. O nível de riqueza de um país é proporcional à quantidade e à variedade de bens disponíveis em sua economia.*

*Porém, para que eles sejam produzidos, é necessário haver capital. Capital, no caso, refere-se não a dinheiro, mas a ativos físicos das empresas e indústrias. Capital são as instalações, os maquinários, as ferramentas, os estoques e os equipamentos de escritório de uma fábrica ou de uma empresa qualquer. Ou seja, capital é tudo aquilo que auxilia um modo de produção.*

*Quanto maior a quantidade desse capital, maior será a intensidade, a abundância e a qualidade dos produtos criados. Portanto, para uma economia crescer e melhorar o padrão de vida das pessoas, ela precisa ser intensiva em capital.*

*Qualquer outra maneira de melhorar o padrão de vida de um país que não seja por meio do aumento do capital acumulado será completamente insustentável. Essa, aliás, é a grande falácia do pensamento keynesiano, que diz que é o consumo que gera a riqueza. Porém, se não houver produção, como pode haver consumo? Como você pode consumir algo que não foi produzido? Antes do consumo, tem de vir a produção. E, para haver produção, é preciso acumular capital.*

*O problema é que o capital não surge do nada; ele não cai do céu. Para haver um acúmulo de capital que possibilite toda essa produção, é preciso antes haver poupança. E poupança nada mais é do que a abstenção do consumo. O sujeito que poupa é aquele que deixa de consumir. [...]*

*Funciona assim: se grande parte da população deixa de comprar computadores, laptops, carros, motos, celulares, iPhones, televisões, DVDs etc., isso fará com que haja uma maior abundância desses bens, reduzindo seus preços e liberando as indústrias da necessidade de produzir mais destes bens apenas para suprir a escassez deles. Tal atitude estará liberando os fatores de produção dessas indústrias, que agora poderão utilizá-los em outros processos de produção, resultando em uma abundância ainda maior de bens de consumo.*

*Mais ainda: os bens que já foram produzidos e não consumidos — isto é, os bens que foram poupados — poderão ser empregados em outros processos de produção cujos produtos finais, embora irão estar prontos somente daqui a algum tempo, trarão óbvias satisfações para os consumidores.*

*Como disse Mises,*

*Aqueles que poupam — isto é, que consomem menos que a sua parcela dos bens produzidos — inauguram o progresso em direção à prosperidade geral. As sementes que eles semearam enriquecem não apenas eles próprios, mas também todas as outras camadas da sociedade. Sua poupança beneficia os consumidores.*

*Portanto, a poupança dos indivíduos permite que haja uma maior quantidade de bens (recursos) a serem empregados na produção, ajudando na criação de bens de capital, os quais, por sua vez, irão produzir mais e ampliar a abundância de produtos na economia.*

*O capital advém da poupança. É a poupança que permite a formação de capital, o qual, por sua vez, irá produzir uma maior quantidade de bens de consumo.*

#### **Gastos do governo, tributação, pobres e ricos**

*O governo atrapalha esse processo de formação de capital de três maneiras: gastando, tributando e incorrendo em déficits orçamentários.*

*Quando o governo gasta — seja comprando recursos para fazer obras, seja comprando bens para políticos, seja dando salários para funcionários públicos, os quais irão consumi-los —, ele está impedindo diretamente a formação de capital. Afinal, os gastos do governo fazem com que haja uma menor quantidade de bens na economia, anulando a poupança dos indivíduos (eles se abstiveram do consumo mas não terão o benefício da abundância futura de produtos, pois o governo consumiu boa parte) e interrompendo o processo de formação de capital acima descrito.*

*Para financiar seus gastos, o governo utiliza em grande parte as receitas provenientes de impostos. Se a incidência de impostos for sobre a renda — e sobre a poupança advinda dessa renda —, então o governo estará impedindo que esses recursos sejam destinados a investimentos produtivos, levando aos mesmos efeitos acima.*

*Por fim, se o governo incorre em déficits orçamentários, ele terá de pegar empréstimos para cobrir esse rombo. Na maioria dos casos, ele venderá títulos em troca do dinheiro poupado por indivíduos e empresas, e utilizará esse dinheiro para cobrir seus gastos. Obviamente, essa apropriação de renda de indivíduos e empresas também surtirá os mesmos efeitos acima.*

*Portanto, se uma economia quiser aumentar a poupança e a formação de capital, o governo terá de ter um orçamento equilibrado, impostos baixos e gastos idem. E, principalmente, os impostos não devem recair sobre a produção e nem sobre a renda, pois isso seria um enorme obstáculo à poupança e à formação de capital.*

.....

### **Conclusão**

*Um estado inchado como o brasileiro não oferece almoço grátis. Ao contrário: ele cobra muito caro até pelo couvert.*

..... *[grifos no original]*

Fatalmente, a degradação da economia distrital ocasionada pelo PL geraria uma série de problemas, interrelacionados, entre os quais sobreleva sublinhar: a) aumento da percepção de risco por parte dos investidores nacionais e estrangeiros; b) piora das notas do Distrito Federal – e, conseqüentemente, das empresas por ele controladas (p. ex., Banco de Brasília – BRB, Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal – CAESB e Companhia Energética de Brasília – CEB) – nas avaliações realizadas por agências de classificação de risco de crédito; c) diminuição dos investimentos públicos e privados em nosso estado; d) redução do nível de bem-estar da população; e) acréscimo dos índices de criminalidade, inclusive dos casos de violência doméstica; f) crescimento da quantidade de separações e divórcios entre os casais; g) elevação do número de pessoas desempregadas, bem como do risco de morte invariavelmente associado a esse fator<sup>[10]</sup> (com menos renda, aumentam-se, por exemplo, o estresse, a depressão, a ansiedade, o uso de drogas e o número de suicídios, diminui-se a qualidade nutricional da alimentação, enfraquece-se o sistema imunológico do indivíduo, tornando-o mais suscetível à contração e ao desenvolvimento de doenças, e assim por diante).

Além de prejudicar a arrecadação de verbas, tais problemas acabariam desembocando na necessidade de o Distrito Federal aportar recursos financeiros para tentar solucioná-los, incrementando, desse modo, as despesas públicas.

Como se pode ver, trata-se de um ciclo negativo vicioso, altamente nefasto e preocupante, que se retroalimenta e dilacera por inteiro a sociedade. Uma verdadeira bomba-relógio!

Para se evitar tal desastre econômico-social, necessário seria, no plano do direito positivo, que o PL respeitasse uma série de dispositivos legais, notadamente o art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias – ADCT da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 – CF/88, o § 2º do art. 71 da Lei Orgânica do Distrito Federal – LODF, o caput e o § 1º do art. 1º da Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF (Lei Complementar federal nº 101/2000), o caput e os §§ 1º e 2º do art. 16 da LRF, o caput e os §§ 1º a 5º do art. 17 da LRF, o art. 94 da Lei Complementar distrital nº 13/1996, o art. 76 da Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO do Distrito Federal para o exercício financeiro de 2022 (Lei distrital nº 6.934/2021), o caput e o § 1º do art. 1º da Lei distrital nº 5.422/2014, e o art. 19 da Lei distrital nº 4.011/2007, *in verbis*:

*Art. 113 [ADCT da CF/88]. A proposição legislativa que crie ou altere despesa obrigatória ou renúncia de receita deverá ser acompanhada da estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro.*

*Art. 71 [LODF]. .....*

.....

*§ 2º Não será objeto de deliberação proposta que vise a conceder gratuidade ou subsídio em serviço público prestado de forma indireta, sem a correspondente indicação da fonte de custeio.*

*Art. 1º [LRF] Esta Lei Complementar estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal, com amparo no Capítulo II do Título VI da Constituição.*

*§ 1º A responsabilidade na gestão fiscal pressupõe a ação planejada e transparente, em que se previnem riscos e corrigem desvios capazes de afetar o equilíbrio das contas públicas, mediante o cumprimento de metas de resultados entre receitas e despesas e a obediência a limites e condições no que tange a renúncia de receita, geração de despesas com pessoal, da seguridade social e outras, dívidas consolidada e mobiliária, operações de crédito, inclusive por antecipação de receita, concessão de garantia e inscrição em Restos a Pagar.*

.....

*Art. 16 [LRF]. A criação, expansão ou aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento da despesa será acompanhado de:*

*I – estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subseqüentes;*

*II – declaração do ordenador da despesa de que o aumento tem adequação orçamentária e financeira com a lei orçamentária anual e compatibilidade com o plano plurianual e com a lei de diretrizes orçamentárias.*

*§ 1º Para os fins desta Lei Complementar, considera-se:*

*I – adequada com a lei orçamentária anual, a despesa objeto de dotação específica e suficiente, ou que esteja abrangida por crédito genérico, de forma que somadas todas as despesas da mesma espécie, realizadas e a realizar, previstas no programa de trabalho, não sejam ultrapassados os limites estabelecidos para o exercício;*

*II – compatível com o plano plurianual e a lei de diretrizes orçamentárias, a despesa que se conforme com as diretrizes, objetivos, prioridades e metas previstos nesses instrumentos e não infrinja qualquer de suas disposições.*

*§ 2º A estimativa de que trata o inciso I do caput será acompanhada das premissas e metodologia de cálculo utilizadas.*

.....

*Art. 17 [LRF]. Considera-se obrigatória de caráter continuado a despesa corrente derivada de lei, medida provisória ou ato administrativo normativo que fixem para o ente a obrigação legal de sua execução por um período superior a dois exercícios.*

*§ 1º Os atos que criarem ou aumentarem despesa de que trata o caput deverão ser instruídos com a estimativa prevista no inciso I do art. 16 [estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subsequentes] e demonstrar a origem dos recursos para seu custeio.*

*§ 2º Para efeito do atendimento do § 1º, o ato será acompanhado de comprovação de que a despesa criada ou aumentada não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo referido no § 1º do art. 4º [Anexo de Metas Fiscais da Lei de Diretrizes Orçamentárias], devendo seus efeitos financeiros, nos períodos seguintes, ser compensados pelo aumento permanente de receita ou pela redução permanente de despesa.*

*§ 3º Para efeito do § 2º, considera-se aumento permanente de receita o proveniente da elevação de alíquotas, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de tributo ou contribuição.*

*§ 4º A comprovação referida no § 2º, apresentada pelo proponente, conterà as premissas e metodologia de cálculo utilizadas, sem prejuízo do exame de compatibilidade da despesa com as demais normas do plano plurianual e da lei de diretrizes orçamentárias.*

*§ 5º A despesa de que trata este artigo não será executada antes da implementação das medidas referidas no § 2º, as quais integram o instrumento que a criar ou aumentar.*

.....

*Art. 94 [Lei Complementar distrital nº 13/1996]. A lei que conceda isenção ou benefício fiscal será elaborada com prazo certo de vigência.*

*Parágrafo único. Nenhuma isenção ou benefício fiscal será concedido com prazo que ultrapasse a vigência da lei que aprovar o plano plurianual.*

*Art. 76 [LDO do Distrito Federal para o exercício financeiro de 2022]. As proposições legislativas e respectivas emendas que, direta ou indiretamente, importem ou autorizem a diminuição de receita ou aumento de despesa do Distrito Federal deverão estar acompanhadas de estimativas desses efeitos no exercício em que entrarem em vigor e nos dois subsequentes, detalhando a memória de cálculo e a correspondente compensação para efeito de adequação orçamentária e financeira e de compatibilidade com as disposições constitucionais e legais que regem a matéria, nos termos dos arts. 14 e 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.*

*Art. 1º [Lei distrital nº 5.422/2014] As leis que tratem de políticas fiscais, tributárias ou creditícias favorecidas, que concedam ou ampliem incentivos ou benefícios a setores da atividade econômica ou que impliquem renúncia da receita ou aumento da despesa pública devem ser acompanhadas de estudo econômico que mensurem os seus impactos:*

*I – na economia do Distrito Federal, em termos de geração de empregos e renda;*

*II – nas metas fiscais do Governo do Distrito Federal, discriminando-se os impactos na despesa pública e na renúncia de receitas;*

*III – nos benefícios para os consumidores;*

*IV – no setor da atividade econômica beneficiada;*

*V – na economia da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE, se for o caso.*

*§ 1º A renúncia de receitas públicas compreende anistia, remissão, subsídio, crédito presumido, concessão de isenção em caráter não geral, alteração de alíquota ou modificação de base de cálculo que implique redução discriminada de tributos ou contribuições e outros benefícios que correspondam a tratamento diferenciado.*

.....

*Art. 19 [Lei distrital nº 4.011/2007, que dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal, inclusive do prestado no modo metroviário – metrô]. A legislação que vier a instituir isenções ou reduções tarifárias de qualquer natureza e quaisquer outros custos deverá dispor expressamente sobre as fontes específicas de recursos para seu financiamento, nos termos do art. 35 da Lei federal nº 9.074/1995 e da legislação distrital pertinente.*

O PL não obedeceu aos dispositivos retromencionados, o que poderia, eventual e exemplificativamente, ensejar a aplicação das sanções constantes nos arts. 15 e 73 da LRF, *in verbis*:

*Art. 15. Serão consideradas não autorizadas, irregulares e lesivas ao patrimônio público a geração de despesa ou assunção de obrigação que não atendam o disposto nos arts. 16 e 17.*

.....

*Art. 73. As infrações dos dispositivos desta Lei Complementar serão punidas segundo o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal); a Lei nº 1.079, de 10 de abril de 1950 [Lei dos Crimes de Responsabilidade]; o Decreto-Lei nº 201, de 27 de fevereiro de 1967 [Crimes de Responsabilidade dos Prefeitos e Vereadores]; a Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992 [Lei de Improbidade Administrativa]; e demais normas da legislação pertinente [entre outras, do Código de Ética e Decoro Parlamentar (Resolução nº 110/1996 da CLDF)].*

Não fosse o bastante, o PL também carece de admissibilidade por outro motivo, qual seja criar, em desacordo com o ordenamento jurídico, atribuições para órgão – Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade – e entidade – METRÔ/DF – da administração pública do Distrito Federal. Conforme disposto no art. 3º do PL, a Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade (“órgão responsável pela fiscalização dos transportes públicos”) deveria aplicar “multa diária” na hipótese de descumprimento de alguma norma da lei porventura resultante da proposição. Por sua vez, o art. 2º do PL incumbe ao METRÔ/DF a tarefa de efetivar, na prática, a concessão do benefício tarifário ao empregado da ECT.

Afora a questionável constitucionalidade formal do sobredito expediente, haja vista o PL não ser de iniciativa do Governador do Distrito Federal[11] – matéria essa, todavia, cujo exame não compete a esta CEOF[12], mas sim à CCJ[13] –, tem-se ainda o problema da geração, sem a devida observância das normas legais pertinentes, de despesas para o nosso estado, à medida que a criação das novas atribuições para órgão ou entidade da administração pública implicaria, inevitavelmente, em gastos adicionais para o Distrito Federal (necessidade de contratação e capacitação de pessoal, aumento de sua remuneração, aquisição de equipamentos, licenças de uso de programas de computador, material de expediente etc), atraindo a incidência, entre outros, do art. 113 do ADCT da CF/88, do inciso II do § 1º do art. 169 da CF/88, do inciso I do § 1º do art. 157 da LODF, do caput e do § 1º do art. 1º da LRF, do caput e dos §§ 1º e 2º do art. 16 da LRF, do caput e dos §§ 1º a 5º do art. 17 da LRF, do caput e do § 3º do art. 45 da LDO do Distrito Federal para o exercício financeiro de 2022, do inciso II e dos §§ 1º e 2º do art. 48 da LDO do Distrito Federal para o exercício financeiro de 2022 e do art. 76 da LDO do Distrito Federal para o exercício financeiro de 2022, e, eventualmente, dos arts. 15 e 73 da LRF.

Demonstrada à exaustão a inadmissibilidade do PL no que tange à adequação orçamentário-financeira, forçoso é concluir pela sua rejeição também no tocante ao mérito, visto ser totalmente inconcebível que proposições legislativas inadequadas sob o prisma orçamentário-financeiro tragam benefício de qualquer ordem à coletividade.

Diante do exposto, votamos, no âmbito desta CEOF, pela inadmissibilidade, no que concerne à adequação orçamentário-financeira, e pela rejeição, no atinente ao mérito, do PL nº 1.093/2016, nos termos da alínea “a” do inciso II do caput e do inciso II do § 1º do art. 64 do RICLDF.

Sala das Comissões, em ...

## DEPUTADO VALDELINO BARCELOS

*Relator*

[1] Cf. caput do art. 147 e art. 251 do Regimento Interno da Câmara Legislativa do DF – RICLDF.

[2] Cf. último parágrafo (item 3) da pg. 45: <http://sintectmg.org.br/files/pccs-2008-plano-julho-2018.pdf>

[3] <https://summitmobilidade.estadao.com.br/compartilhando-o-caminho/qual-foi-o-primeiro-metro-do-brasil/#:~:text=O%20meio%20de%20transporte%20s%C3%B3,m%C3%A9dia%202.858%20passageiros%20por%20dia>

[4] <https://www.jws.com.br/2020/05/por-que-os-bondes-foram-retirados-das-ruas-no-brasil/>

[5] Cf. Item 1 das “Notas explicativas às demonstrações financeiras exercício findo em 31 de dezembro de 2019 e 2018”, disponível em: [http://www.metro.df.gov.br/wp-content/uploads/2017/06/balancos\\_patrimoniais\\_exercicio\\_31\\_de\\_dezembro\\_de\\_2019\\_e\\_2018.pdf](http://www.metro.df.gov.br/wp-content/uploads/2017/06/balancos_patrimoniais_exercicio_31_de_dezembro_de_2019_e_2018.pdf)

[6] Demonstrativo da Despesa por Poder, Órgão, UO, Fonte e Grupo de Despesa dos orçamentos fiscal e da seguridade social.

[7] Fontes 100 – Ordinário não vinculado – e 183 – Desvinculação de receitas do Distrito Federal, conforme Emenda Constitucional nº 93/2016.

[8] Disponível em: <https://www.economia.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/01/A3-Anexo-III-Dem-Desp-Poder-Orgao-UO-Fonte-Grupo-OF-e-OSS.pdf>

[9] Disponível em: <https://www.mises.org.br/Article.aspx?id=769>

[10] Conferir, a respeito do tema, artigo de Ryan McMaken, editor do Mises Institute americano, intitulado “Fatos e dados médicos comprovam: desemprego mata - e quanto mais tempo durar a quarentena, pior será”, disponível em: <https://mises.org.br/article/3246/fatos-e-dados-medicos-comprovam-desemprego-mata-e-quanto-mais-tempo-durar-a-quarentena-pior-sera>

[11] Cf. inciso IV do § 1º do art. 71 da Lei Orgânica do Distrito Federal.

[12] Cf. inciso I do art. 62 do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal – RICLDF.

[13] Cf. inciso I do art. 63 do RICLDF.



Documento assinado eletronicamente por **VALDELINO RODRIGUES BARCELOS - Matr. 00157, Deputado(a) Distrital**, em 12/05/2022, às 11:23, conforme Art. 22, do Ato do Vice-Presidente nº 08, de 2019, publicado no Diário da Câmara Legislativa do Distrito Federal nº 214, de 14 de outubro de 2019.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:

[http://sei.cl.df.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.cl.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)

Código Verificador: **0786462** Código CRC: **485D9B02**.

Praça Municipal, Quadra 2, Lote 5, 4º Andar, Gab 18 – CEP 70094-902 – Brasília-DF – Telefone: (61)3348-8182  
[www.cl.df.gov.br](http://www.cl.df.gov.br) - [dep.valdelinobarcelos@cl.df.gov.br](mailto:dep.valdelinobarcelos@cl.df.gov.br)

00001-00004496/2021-03

0786462v3