



PARECER Nº 01 /2017 - CEOF

**Da COMISSÃO DE ECONOMIA,
ORÇAMENTO E FINANÇAS sobre o
PROJETO DE LEI Nº 81/2015, que
determina a criação do Centro de Comando
Operacional e dá outras providências.**

AUTOR: Dep. RENATO ANDRADE

RELATOR: Dep. RAFAEL PRUDENTE

I – RELATÓRIO

Vem à Comissão de Economia, Orçamento e Finanças – CEOF, para exame e parecer, o Projeto de Lei – PL nº 81/2015, da autoria do Deputado Renato Andrade, cuja ementa se encontra acima reproduzida.

Pelo art. 1º da proposição, "fica determinada a criação do Centro de Comando Operacional de Trânsito do Distrito Federal, denominado CCO".

Dispõe, por sua vez, o caput do art. 2º que o Centro será integrado:

I – por cinco representantes do Departamento de Trânsito do Distrito Federal;

II – por cinco representantes do Departamento de Estrada de Rodagem do Distrito Federal;

III – por três representantes da Polícia Militar do Distrito Federal;

IV – por um representante da Polícia Civil;

V – por um representante da NOVACAP;

VI – por um representante da Secretaria de Obras;

VII – por um representante da Secretaria de Transporte;

Os §§ 1º e 2º esclarecem que a quantidade de membros do CCO poderá ser duplicada, caso haja necessidade, obedecida a proporcionalidade da sua composição, e que a escolha dos membros será definida em regulamento.

Por seu turno, o art. 3º estabelece que o CCO será constituído dos seguintes cargos:

I – Diretor-Presidente;

II – Vice-Diretor;

III – Secretário.

Comissão de Economia, Orçamento e Finanças
PL Nº 81/2015
Fls. 05 Rubrica *[assinatura]*



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



Segundo o Parágrafo único do art. 3º, os representantes dos cargos do CCO serão escolhidos por seus membros, mediante votação direta e secreta.

O art. 4º lista em dez incisos, com erros em sua numeração, as atribuições do CCO, conforme a seguir:

I – Fazer estudos de viabilidade da mobilidade urbana, com captação e tratamento para o trânsito;

II – Registrar as informações das vias;

III – Propor à autoridade competente sobre a construção de passarelas, viadutos, asfalto e melhorias em geral para mobilidade urbana;

VI (sic) – Alterar tempo dos semáforos conforme o fluxo de veículos;

V – Identificar em quilômetros o congestionamento nas principais vias;

VI – Atualizar informações nos painéis horizontais que serão espalhados em todo o Distrito Federal;

VII – Acompanhar as câmeras de monitoramento para evitar transtornos ao trânsito e para identificar veículos roubados ou com restrição;

VII (sic) – Identificar causas de acidentes

VIII (sic) – Propor projetos para a área de educação, infraestrutura, as áreas de engenharia, fiscalização administrativa e policiamento;

VI (sic) – Exercer outras atividades que forem de sua competência.

Diz o art. 5º que "este CCO integrará todos os órgãos responsáveis pela mobilidade urbana".

Por seu turno, o *caput* do art. 6º estabelece que o Governo do Distrito Federal concederá apoio para instalação, funcionamento e manutenção do CCO, prevendo o parágrafo único que esse terá sede própria, podendo o Governo do Distrito Federal ceder um espaço.

O art. 7º dispõe que o CCO terá dotações orçamentárias e financeiras próprias, suplementadas, se necessário.

Finalmente, os arts. 8º ao 10 preveem a regulamentação da lei pelo Executivo no prazo de 90 (noventa) dias, a sua entrada em vigor na data da publicação e a revogação das disposições em contrário.

Em favor de sua proposição o ilustre autor apresenta justificção que julgamos oportuno transcrever na íntegra, o que fazemos a seguir:

O Centro de Comando Operacional de Trânsito do Distrito Federal tem como objetivo integrar os órgãos do Distrito Federal para melhor a mobilidade urbana, não só investindo em asfalto, mas também em prevenção do trânsito. Os órgãos não assumem suas responsabilidades pelo fato de não haver uma integração entre os órgãos. E o não conhecimento da população sobre a responsabilidade de cada órgão também dificulta a vida do cidadão.

Muito disso se deve à falta de tecnologia, somado à falta de um Centro de Comando Operacional integrado. Há iniciativas isoladas e desintegradas que só visam multar, e não atender às necessidades, como de filmagem das vias pelo DER



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



e início de projetos para o Detran. Ainda assim não há informações como ocorrem nas demais capitais sobre o histórico de congestionamento e trânsito das principais vias. Pouco são os semáforos com possibilidade de ajuste remoto de tempo por uma possível central de comando e operação a ser criada. A falta de integração reflete também na fiscalização das vias, onde, embora haja um convênio que autoriza tal fiscalização por cada órgão, independente da responsabilidade, há um tratamento diferente no repasse do valor da multa entre os órgãos e esta fiscalização não é realizada fora das vias de cada um.

Outra alternativa para tecnologia, que outros estados já possuem, é ter registrado em sistema todas as informações da infraestrutura das vias, como quando foram construídas, reformadas, instalados os viadutos, asfalto, ciclovias, sinalização, pintura e outros, com informações da empresa responsável e prazo de garantia. Esta frente é importante para calcular investimentos e corriqueiras correções ao invés de resolver o problema na raiz. Em Brasília, é comum colocarem asfalto novo ou ainda tampar os buracos todos os anos por não terem infraestrutura de águas pluviais.

A proposta do CCO é tornar as informações do trânsito transparentes além de ajudar a melhorar a mobilidade urbana no Distrito Federal.

Diante do exposto, por se tratar de matéria de grande relevância social, contamos com a aprovação deste projeto pelos nobres pares desta Casa Legislativa.

À proposição, não foram oferecidas emendas no prazo regulamentar.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

De acordo com o que preceitua o art. 64, II, *a* e *s*, do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal – RICLDF, à CEOF compete analisar a admissibilidade das proposições quanto à sua adequação orçamentária e financeira e emitir parecer sobre o mérito de matérias, entre outras, a referente à “adequação ou repercussão orçamentária ou financeira das proposições” e “assuntos referentes ao sistema de viação e transporte, salvo tarifa”. Pelo § 2º do mesmo artigo, “é terminativo o parecer da Comissão de Economia, Orçamento e Finanças quanto à adequação orçamentária e financeira das proposições, cabendo recurso ao Plenário, interposto por um oitavo dos Deputados, no prazo de cinco dias”.

A análise desta Comissão atenta, portanto, para os aspectos a ela afetos em obediência ao RICLDF.

Tomando por base o disposto no art. 1º, § 1º, *b*, de Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados, que “estabelece procedimentos para o exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira”, entende-se como “adequada a proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual”, ressaltando o § 2º do mesmo artigo que:

Sujeitam-se obrigatoriamente ao exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira as proposições que impliquem aumento ou diminuição da receita ou da despesa da União (no caso, do Distrito Federal) ou repercutam de qualquer modo sobre os respectivos Orçamentos, sua forma ou seu conteúdo.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



Observa-se, a partir da análise do conteúdo do projeto, conforme exposto no item RELATORIO, que a edição de lei com o conteúdo da proposição sob exame requereria, para a sua implementação, a criação de despesas aos cofres públicos, tais como: a criação de cargos; a disponibilidade de sede própria; a exigência de dotações orçamentárias e financeira próprias, com a possibilidade de necessidade de suplementação; a concessão de apoio por parte do GDF para a instalação, funcionamento e manutenção do CCO; e a elaboração de estudos de viabilidade da mobilidade urbana.

Verifica-se dessa forma que a proposição deve atender aos requisitos legais impostos a tal circunstância.

Neste sentido, a Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF estabelece regras a serem cumpridas quando da criação de despesas, conforme disposto em seus arts. 15, 16 e 17 transcritos a seguir com grifos deste relator:

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

Art. 16. 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 subsequentes;

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.

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

.....
Art. 17. 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 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, 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 conterá as premissas e metodologia de cálculo utilizadas, sem prejuízo do exame de



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



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 integrarão o instrumento que a criar ou aumentar.

Constata-se, assim, que o descumprimento das exigências do art. 17 da LRF retro mencionadas, no que diz respeito à geração de despesas que seria provocada pela aprovação do PL nº 81/2015, caracteriza a inadmissibilidade da tramitação do projeto em tela, por inadequação orçamentária e financeira.

A referida inadmissibilidade dispensa a necessidade de manifestação desta comissão quanto ao seu mérito.

No entanto, cabe observar não restarem dúvidas quanto à importância de o governo contar com eficazes e eficientes centros de controles operacionais nas diversas áreas sob sua responsabilidade, sejam eles em nível dos órgãos envolvidos ou integrados, para o alcance dos requeridos e desejados ganhos de qualidade, efetividade e economicidade.

Leve-se em conta, porém, que o alcance da proposição não é tão somente a criação de Centro (s) de Controle (s) operacional (s), mas a criação de um Centro de Comando.

Cabe considerar a realidade de que o projeto pode não conter a previsão de envolver todas as áreas cujos controles são requeridos, como, por exemplo, aqueles que dizem respeito à operação dos serviços de transporte público, de suma importância para os usuários desses serviços relativamente ao nível de qualidade da oferta de transporte que, indubitavelmente, é influenciada pelas condições de trânsito.

Assim, cabe observar a inconveniência de tirar do Poder Executivo, que tem a competência precípua de conceber, implantar e monitorar a eficiência de tais centros de controle, a flexibilidade para promover as alterações estruturais, segundo a necessidade de sua evolução e aperfeiçoamento, no sentido do atingimento do mais elevado estágio de funcionamento, já que devem ser muitas as situações em que podem ser requeridas as alterações que a experiência aconselhar.

Aliás, cabe mencionar que a Lei Orgânica do Distrito Federal, coerentemente com esse raciocínio, dispõe, no § 1º do art. 71, sobre a competência privativa do Governador para a iniciativa de leis sobre algumas matérias. Se a proposição sob exame fosse admissível no âmbito da CEOF, análise a esse respeito deveria ser levada a efeito pela Comissão de Constituição e Justiça – CCJ por ocasião de sua manifestação.

Considere-se, finalmente, que a determinação, via Lei, de criação do (s) citado (s) centro (s), com um tal nível de detalhamento, não só quanto aos órgãos que o (s) deva (m) integrar, mas também quanto a sua composição e atribuições, pode comprometer o resultado esperado e dificultar a promoção dos ajustes necessários. Isto porque, uma vez criado por força de lei, qualquer modificação requerida no (s)



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA
Assessoria Legislativa
Unidade de Economia e Finanças



Centro (s) de Controle deverá exigir alteração de dispositivo legal, situação que compromete a agilidade demandada da sua administração.

Em face do exposto e apesar da boa intenção que moveu o nobre autor a apresentar a sua proposição, não nos resta opção, pelas razões mencionadas, a não ser a de votar, no âmbito da CEOF, pela INADMISSIBILIDADE do PL nº 81/2015, com fundamento nas disposições do art. 64, II, *a*, e § 2º do RICLDF.

Sala das Comissões,

Deputado AGACIEL MAIA

Presidente

Deputado RAFAEL PRUDENTE

Relator