

PARECER Nº 30, DE 2012 - CN

**COMISSÃO MISTA DESTINADA A ANALISAR A MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 576/12**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 2012

“Altera as Leis nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e nº 12.404, de 4 de maio de 2011, para modificar a denominação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. – ETAV para Empresa de Planejamento e Logística S.A. – EPL, e ampliar suas competências”.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado HENRIQUE FONTANA

I - RELATÓRIO

Nos termos do art. 62 da Constituição da República, a Excelentíssima Senhora Presidente da República, Dilma Rousseff, submete à apreciação do Congresso Nacional o texto da Medida Provisória nº 576, de 16 de agosto de 2012, que “Altera as Leis nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e nº 12.404, de 4 de maio de 2011, para modificar a denominação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. – ETAV para Empresa de Planejamento e Logística S.A. – EPL, e ampliar suas competências”.

Das alterações à Lei nº 12.404, de 2011.

A Medida Provisória nº 576, de 2012, promove alterações



na Lei nº 12.404, de 2011, que autorizou a criação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. – ETAV, entre outras providências.

A primeira modificação se dá no art. 1º, que cuida do objeto da lei. De acordo com a MP, a União fica autorizada a criar a Empresa de Planejamento e Logística S.A – EPL, que passa a substituir a Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. – ETAV.

A segunda modificação se dá no art. 2º, que autorizava o Poder Executivo a criar a ETAV, autorização agora revertida para a criação da EPL. Como antes com a ETAV, prevê-se que a sede da EPL seja em Brasília e que escritórios sejam mantidos em Campinas e no Rio de Janeiro. Em face de eventual necessidade de expansão dos negócios, a MP autoriza a EPL a criar outros escritórios.

A terceira modificação se dá no art. 3º, que apontava o objeto da ETAV (promoção do desenvolvimento do transporte ferroviário de alta velocidade), agora substituído pelos objetos da EPL, a saber: (i) planejar e promover o desenvolvimento do serviço de transporte ferroviário de alta velocidade, inclusive por meio de construção de infraestrutura e de operação de serviços (ações que não cabiam à ETAV), e (ii) prestar serviços na área de estudos e pesquisas destinados a subsidiar o setor de transportes.

A quarta modificação se dá no art. 4º, que submete a EPL ao mesmo regime jurídico (próprio das empresas privadas) então aplicado à ETAV.

A quinta modificação se dá no art. 5º, dispositivo que cuidava das competências da ETAV, ora substituídas pelas competências da EPL. Segundo a MP, a EPL assume todas as competências da ETAV - planejamento, absorção e transferência de tecnologia, capacitação de pessoal e desenvolvimento de pesquisas, obtenção de licença ambiental e realização de estudos de impacto social e socioambiental -, agora não mais restritas ao transporte ferroviário de alta velocidade, mas aplicáveis a todo o setor de transportes. Além disso, a MP atribui à EPL competência para (i) elaborar estudos de viabilidade técnico-econômica e de engenharia relacionados a transportes, (ii) elaborar estudos voltados a programas de apoio à indústria nacional de interesse do setor de transportes, (iii) elaborar estudos concernentes a planos de expansão da infraestrutura de transportes, (iv) elaborar planos de metas para utilização racional e conservação da infraestrutura, (v) executar, fiscalizar e administrar obras de infraestrutura,



superestrutura no transporte ferroviário de alta velocidade, (vi) explorar o patrimônio vinculado ao transporte ferroviário de alta velocidade, (vii) certificar materiais e equipamentos de uso em transporte ferroviário de alta velocidade, (viii) promover desapropriações necessárias aos projetos em transporte ferroviário de alta velocidade, (ix) administrar os programas de operação da infraestrutura nas ferrovias de alta velocidade que lhe forem dadas a explorar, e (x) prestar serviços a outros entes da Federação em sua área de especialidade. Todas essas ações, afirma a MP, podem ser conduzidas de forma articulada com outros órgãos públicos e entes da Federação.

Ainda no art. 5º, concede-se à EPL a possibilidade de constituir subsidiária integral ou de integrar outras sociedades, desde que em consonância com seu objeto social.

A sexta modificação se dá no art. 6º, atribuindo-se à EPL a execução de procedimentos voltados para o desenvolvimento de pesquisas e de absorção de tecnologia, antes a cargo da ETAV.

As modificações seguintes, nos arts. 7º a 12 e 14 a 17 tratam de organização administrativa e, em síntese, apenas transpõem as disposições já contidas na lei, aplicáveis à então ETAV, para a EPL, com alguns ajustes pontuais em virtude das competências específicas atribuídas à nova empresa, a seguir comentadas.

No art. 9º, é incluída nova fonte de recursos da EPL, qual seja, recursos do Orçamento da União.

No art. 14, que trata do regime jurídico de pessoal, a inclusão de parágrafo autoriza a cessão de servidores e empregados públicos à EPL pelo prazo de quarenta e oito meses, contado da data de instalação da empresa.

Das alterações à Lei nº 10.233, de 2001.

A primeira modificação se dá no art. 13, inciso V, que relaciona as hipóteses nas quais a outorga de infraestrutura ou serviço de transporte deve ocorrer sob a forma de autorização. A MP acrescenta aí dispositivo que prevê a figura do transporte ferroviário de cargas não associado à exploração de infraestrutura, por operador ferroviário independente.

A segunda modificação se dá no art. 14, que passa a incluir, entre os serviços ou infraestruturas cabíveis de exploração mediante



autorização, o transporte ferroviário de cargas não associado à exploração de infraestrutura.

A terceira modificação se dá no art. 25, que relaciona as atribuições específicas da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT no campo do transporte ferroviário. A MP atribui à agência competência para regular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na infraestrutura ferroviária explorada por concessionários.

Da alteração à Lei nº 11.772, de 2008.

A modificação se dá no art. 9º, que relaciona as competências da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.. Segundo a MP, a empresa deixa de ter competência para promover estudos para implantação de trem de alta velocidade, ação agora a cargo da EPL.

Da Justificação

A Exposição de Motivos é assinada pelos Ministros Paulo Sérgio Passos (Transportes), Miriam Belchior (Planejamento, Orçamento e Gestão) e Guido Mantega (Fazenda). S.Exas. apontam três objetivos que justificam a apresentação da MP: (i) dotar o país de uma empresa pública de planejamento e logística para o setor de transportes, (ii) promover estudos e programas de operação de infraestrutura ferroviária de alta velocidade e (iii) permitir a cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na infraestrutura ferroviária explorada por concessionários.

Em relação à cessão de capacidade de tráfego, cuja regulação caberá à ANTT, ressaltam que permitirá maior competição e ampliação da oferta no segmento ferroviário de cargas, sendo daí esperados redução de custos e aumento da eficiência logística.

No que diz respeito a estudos e atividades relacionadas ao trem de alta velocidade, afirmam que a complexidade do projeto, influenciado por inúmeras variáveis, recomenda o aumento do escopo de trabalho da empresa encarregada de planejar, implantar e desenvolver o serviço – funções delegadas à EPL.

Quanto à função de planejamento e logística atribuída



EPL, alegam que é necessário restabelecer a capacidade de planejamento integrado do sistema de transportes.

Além desses aspectos, S.Exas. versam sobre alterações específicas promovidas na Lei nº 12.404, de 2011, as quais dizem respeito às características e funções da EPL. Notam ter sido necessária, com a criação desta empresa, retirar da VALEC a competência para realizar estudos sobre o trem de alta velocidade.

Por derradeiro, apresentam razões para a veiculação da matéria por medida provisória. Destacam a relevância do restabelecimento do planejamento integrado em transportes e da estruturação do transporte ferroviário de alta velocidade. Afirmam ser urgente o início das atividades da EPL, de forma que, em menos de um ano, como previsto, possa ter lugar a licitação do trem de alta velocidade. Também urgente, consideram, é a produção de efeitos imediatos no transporte ferroviário de cargas derivados da criação da figura do transportador independente.

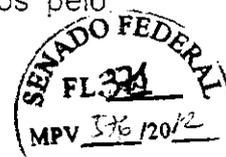
Das emendas

No prazo regimental, foram apresentadas, perante a Comissão Mista, trinta emendas à Medida Provisória nº 576, de 2012, cujo conteúdo é descrito a seguir. Assinalar-se-á, também, se as emendas foram deferidas ou indeferidas pelo Presidente da Câmara dos Deputados, com fundamento no art. 4º, § 4º, da Resolução nº 1/2002-CN, combinado com o art. 125 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

A Emenda nº 1, do Senador Inácio Arruda, autoriza a prorrogação de atos concessórios de *drawback* vencidos em 2012 ou cujos prazos tenham sido prorrogados.

A Emenda nº 2, do Senador Inácio Arruda, inclui o setor produtivo da castanha de caju entre os que contribuem sobre o valor da receita bruta, à alíquota de um por cento, em substituição a contribuições previstas na Lei nº 8.212, de 1991.

A Emenda nº 3, do Senador Álvaro Dias, modifica o art. 11 da Lei nº 11.204/11, definindo que a Diretoria Executiva da EPL deve ter quatro membros, indicados pelo Presidente da República e aprovados pelo Senado Federal, para mandato de quatro anos.



A Emenda nº 4, do Deputado Efraim Filho, altera a Lei nº 5.917/73 – Plano Nacional de Viação, para incluir na relação descritiva das ferrovias nacionais ligação ferroviária entre Missão Velha/CE e Cabedelo/PB.

A Emenda nº 5, do Deputado Antônio Carlos Mendes Thame, propõe que voltem a se sujeitar ao regime cumulativo de incidência das contribuições para o PIS/PASEP e a COFINS as relativas à prestação de serviços de advocacia e de propaganda e publicidade.

A Emenda nº 6, do Deputado Antônio Carlos Mendes Thame, altera o art. 11 da Lei nº 11.204/11, para definir que os membros da Diretoria Executiva da EPL tenham formação universitária, e sejam nomeados pelo Presidente da República, após aprovação pelo Senado Federal.

A Emenda nº 7, do Deputado Antônio Carlos Mendes Thame, altera o § 4º do art. 5º da Lei nº 11.204/11, para vincular a criação de subsidiária da EPL ou a sua participação em outras sociedades à aprovação do Congresso Nacional.

A Emenda nº 8, do Deputado Eduardo Cunha, trata do exercício da advocacia.

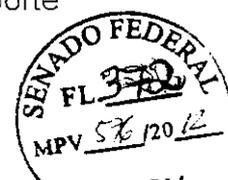
A Emenda nº 9, do Deputado Vanderlei Macris, altera o art. 34 da Lei nº 10.233/01, para estipular que nos editais de licitação de concessões rodoviárias haja dispositivo que exija a construção de locais seguros para o descanso dos motoristas, a intervalos inferiores a duzentos quilômetros. Prevê, ainda, que os contratos em vigor sejam adaptados ao novo mandamento, no prazo de um ano.

A Emenda nº 10, do Deputado Sarney Filho, autoriza o IBAMA a contratar pessoal por tempo determinado.

A Emenda nº 11, do Deputado Sarney Filho, modifica o inciso I do art. 5º da Lei nº 12.404/11, para atribuir à EPL a elaboração de estudos ambientais necessários ao desenvolvimento de projetos de transportes.

A Emenda nº 12, do Deputado Efraim Filho, altera a Lei nº 5.917/73 – Plano Nacional de Viação, para incluir na relação descritiva das ferrovias nacionais ligação ferroviária entre Arcoverde/PE e Cabedelo/PB.

A Emenda nº 13, do Deputado Arnaldo Jardim, altera o inciso II do art. 3º da Lei nº 12.404/11, para especificar os modos de transporte em relação aos quais cabe à EPL atuar.



A Emenda nº 14, do Deputado Arnaldo Jardim, acrescenta à Lei nº 12.404/11 dispositivo que obriga a divulgação, em sítio eletrônico do Ministério dos Transportes, dos contratos firmados pela EPL.

A Emenda nº 15, do Deputado Arnaldo Jardim, altera o § 1º do art. 5º da Lei nº 12.404/11, para definir que os estudos e pesquisas feitos pela EPL sejam usados para subsidiar não apenas ações do Ministério dos Transportes, mas também da Secretaria Especial de Portos e da Secretaria de Aviação Civil.

A Emenda nº 16, do Deputado Henrique Eduardo Alves, autoriza o Poder Executivo a duplicar rodovia entre Mossoró/RN e Natal/RN.

A Emenda nº 17, do Deputado Paulo Pereira da Silva, altera a Lei nº 8.352/91, para criar e dispor sobre o Fundo de Investimento do FAT (Fundo de Amparo ao Trabalhador).

A Emenda nº 18, do Deputado José de Filippi, altera o art. 3º da Lei nº 12.404/11, para incluir entre os objetos da EPL a promoção e o desenvolvimento de serviços de mobilidade urbana, em conjunto com Estados e consórcios intermunicipais.

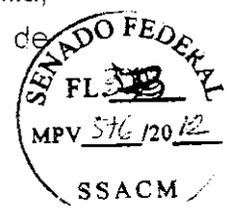
A Emenda nº 19, do Deputado Ronaldo Caiado, modifica o § 4º do art. 15 da Lei nº 12.404/11, para obrigar a EPL a exigir títulos acadêmicos e atestados de experiência profissional daqueles que contratar.

A Emenda nº 20, do Deputado Ronaldo Caiado, altera parágrafo único do art. 14 da Lei nº 12.404/11, para condicionar a cessão temporária de servidores ou empregados públicos à EPL à comprovação de experiência e conhecimento prévios deles na área de atuação da empresa.

A Emenda nº 21, do Deputado Ronaldo Caiado, altera o art. 14 da Lei nº 12.404/11, para limitar a cinquenta o número de funcionários da EPL contratados por concurso.

A Emenda nº 22, do Deputado Ronaldo Caiado, suprime o art. 15 da Lei nº 12.404/11, que permite à EPL contratar pessoal técnico e administrativo por tempo determinado.

A Emenda nº 23, do Deputado Valtenir Pereira, acrescenta às competências da EPL a realização de estudos para concessão e operação de trechos ferroviários entre Brasília e Luziânia, e entre Brasília, Anápolis e Goiânia, assim como para ampliação do VLT de Brasília, a fim de atender à RIDE.



A Emenda nº 24, do Deputado Jerônimo Goergen, altera a Lei nº 9.430/96, para dispor sobre compensação de débito tributário.

A Emenda nº 25, do Deputado Jerônimo Goergen, acrescenta à MP dispositivo que cuida de crédito presumido de PIS e COFINS.

A Emenda nº 26, do Deputado Jerônimo Goergen, acrescenta à MP dispositivo que cuida do saldo de crédito presumido de PIS e COFINS.

A Emenda nº 27, do Deputado Jerônimo Goergen, altera a Lei nº 12.546/11, para dispor sobre contribuição tributária.

A Emenda nº 28, do Deputado Jerônimo Goergen, altera a Lei nº 12.350/12, para dispor sobre utilização de créditos presumidos de PIS e COFINS.

A Emenda nº 29, do Deputado Jerônimo Goergen, altera a Lei nº 10.637/02, para dispor sobre regime tributário do Biodiesel.

A Emenda nº 30, do Deputado Jerônimo Goergen, altera a Lei nº 11.457/07, para dispor sobre compensação de débitos próprios junto à Receita Federal.

A Emenda nº 31, do Deputado Jerônimo Goergen, altera a Lei nº 10.925/04, para dispor sobre crédito presumido de PIS E COFINS.

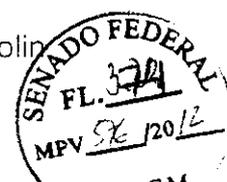
A Emenda nº 32, do Deputado Jerônimo Goergen, altera o início de vigência dos arts. 3º e 5º da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamenta a profissão de motorista de cargas e de passageiros.

A Emenda nº 33, do Deputado Ângelo Agnolin, propõe a redução de trinta e seis meses para vinte e quatro meses para as contratações temporárias previstas no § 2º do art. 15 da Lei nº 12.404, de 2011.

A Emenda nº 34, do Deputado Ângelo Agnolin, acrescenta inciso ao art. 5º da Lei nº 12.404, de 2011. Inclui a competência de elaborar estudos especiais sobre a demanda global e intermodal dos transportes por regiões para subsidiar a formulação de políticas públicas voltadas para a eliminação das desigualdades regionais.

A Emenda nº 35, do Deputado Ângelo Agnolin, modifica a redação do art. 7º da Lei nº 12.404, de 2011, promovida pelo art. 2º da MP. Torna "dispensável" de licitação a contratação prevista do dispositivo.

A Emenda nº 36, do Deputado Ângelo Agnolin



acrescenta os §§ 2º, 3º e 4º ao art. 14 alterado pelo art. 2º da MP. Garante aos ex-empregados das extintas Geipot e RFFSA, transferidos para a Valec, o direito de opção pela transferência para a EPL por sucessão trabalhista. Assegura aos empregados transferidos na forma do artigo a não redução remuneratória.

A Emenda nº 37, do Deputado Zezéu Ribeiro, acrescenta inciso ao art. 3º da Lei nº 12.404, de 2011, alterado pela MP. Inclui novo objeto à EPL para que a empresa oriente suas ações para reduzir as desigualdades regionais, com prioridade de investimento para as regiões Nordeste e Norte.

A Emenda nº 38, do Deputado Zezéu Ribeiro, suprime parte do parágrafo único do art. 2º da Lei nº 12.404, de 2011, alterado pela MP. Exclui a criação dos escritórios da EPL em Campinas – SP e no Rio de Janeiro – RJ, inicialmente prevista no dispositivo.

A Emenda nº 39, do Deputado André Figueiredo, suprime o § 4º do art. 5º da Lei nº 12.404, de 2011, alterado pela MP. O dispositivo que se pretende suprimir dispõe que a empresa poderá constituir subsidiária integral, bem como participar como sócia ou acionista minoritária em sociedades, desde que essa constituição ou participação esteja voltada para o seu objeto social.

A Emenda nº 40, do Deputado André Figueiredo, suprime o art. 6º da Lei nº 12.404, de 2011, alterado pela MP. O dispositivo estabelece a adoção de procedimento simplificado para a seleção das instituições científicas e tecnológicas que serão parte nos processos de transferência, desenvolvimento e absorção de tecnologias e licenciamentos de patentes.

A Emenda nº 41, do Deputado Francisco Araújo, acrescenta dispositivo para determinar a disponibilização pela EPL, na Internet, de informações gerenciais e administrativas referentes à sua atuação, bem como dos contratos firmados e demais instrumentos congêneres necessários ao desempenho de suas atividades.

A Emenda nº 42, do Deputado Guilherme Campos, acrescenta parágrafo ao art. 14 da Lei nº 12.404, de 2011, alterado pela MP. Determina a implantação de programa especial de contratação de jovens oriundos de escolas técnicas e universitárias cujos programas sejam afetos ao objeto de exploração da empresa

A Emenda nº 43, do Deputado Guilherme Campos



modifica a redação do parágrafo único do art. 13 da Lei nº 12.404, incluído pela MP. Garante que a cessão prevista no dispositivo seja feita com a concordância do servidor, assim como possibilita a opção deste pelo retorno ao órgão cedente.

A Emenda nº 44, do Senador Gim Argello, acrescenta artigo à Lei nº 12.404, de 2011, para estabelecer regras para análise de pedido de licenciamento ambiental para os empreendimentos referentes ao setor de transporte.

A Emenda nº 45, do Senador Gim Argello, acrescenta artigo à Lei nº 12.404, de 2011, para assegurar a possibilidade de expansão estratégica da malha viária, bem como a instalação de estradas e vias de transporte, além das construções necessárias à prestação de serviços públicos, em terras ocupadas por índios.

A Emenda nº 46, do Senador Gim Argello, inclui parágrafos aos arts. 34-A e 35 da Lei nº 10.233, de 2001, para estabelecer estímulo à adoção de mecanismo de conciliação administrativa no caso das desapropriações previstas nos artigos.

A Emenda nº 47, do Senador Gim Argello, exclui a alteração ao caput do art. 25 da Lei nº 10.233, de 2001, promovida pela MP, uma vez que a redação repete a então existente.

A Emenda nº 48, do Senador Gim Argello, altera a redação do inciso IV e do inciso II do § 2º do art. 5º da Lei nº 12.404, de 2011, alterado pela MP, para determinar a integração das ações na política de transporte com outros empreendimentos de infraestrutura do País.

A Emenda nº 49, do Senador Gim Argello, altera a redação do inciso II do art. 3º e do inciso XIX do art. 5º da Lei nº 12.404, de 2011, alterado pela MP, para incluir nas competências da EPL a elaboração de projetos básicos e executivos de obras de infraestrutura de transporte.

A Emenda nº 50, do Senador Gim Argello, altera o inciso XVII do art. 24 da Lei nº 10.233, de 2001. Amplia as competências da ANTT, que, atualmente, no que diz respeito ao art. 21 da Lei nº 9.503, de 1997, são apenas as previstas no inciso VIII, para todas as elencadas no aludido artigo.

A Emenda nº 51, do Deputado Hugo Leal, altera os arts. 5º e 6º da Lei nº 12.404, de 2011, modificado pela MP. Inclui art. 6º à MP para alterar os arts. 82 e 84 a 86 da Lei nº 10.233, de 2001, que tratam das



atribuições do DNIT.

A Emenda nº 52, do Deputado Filipe Pereira, inclui parágrafo ao art. 11 da Lei nº 12.404, de 2011, modificado pela MP, para estender os efeitos da Lei Complementar nº 135 para a composição do Conselho de Administração e da Diretoria Executiva da EPL.

A Emenda nº 53, do Deputado Filipe Pereira, altera a redação do art. 11 da Lei nº 12.404, de 2011, modificado pela MP, para vedar a indicação para o Conselho de Administração e a Diretoria Executiva da EPL de pessoa cujo nome tenha sido rejeitado pelo Senado Federal para ocupar cargo ou função na Administração Pública, por período equivalente ao prazo de gestão previsto em estatuto.

A Emenda nº 54, do Deputado Filipe Pereira, altera a redação do art. 11 da Lei nº 12.404, de 2011, modificado pela MP, para vedar ocupação da Diretoria Executiva da EPL por pessoa cuja proposição de investidura em cargo, sujeito à aprovação pelo Senado Federal, tenha sido rejeitada.

A Emenda nº 55, do Senador Rodrigo Rollemberg, insere inciso XIX, renumerando os demais, ao art. 5º da Lei nº 12.404, de 2011, modificado pela MP, para incluir entre as competências da EPL a elaboração de estudos com vistas à implantação do transporte ferroviário no DF e região vizinha.

A Emenda nº 56, do Deputado Milton Monti, inclui, onde couber, artigo à MP, para alterar a estrutura de órgãos do Poder Executivo. Nesse sentido, transforma a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República em Ministério da Aviação e a Secretaria de Portos da Presidência da República em Ministério de Portos e Hidrovias. Altera ainda a denominação do Ministério dos Transportes para Ministério dos Transportes Terrestres e vincula órgãos do setor aquaviário ao Ministério de Portos e Hidrovias.

A Emenda nº 57, do Deputado Milton Monti, altera o art. 17 da Lei nº 12.404, de 2011, alterado pela MP, para vincular a EPL ao Ministério da Casa Civil.

A Emenda nº 58, do Deputado Milton Monti, suprime os incisos VIII, IX, XIV do art. 5º e os arts. 16, 17 e 18 da Lei nº 12.404, de 2011, alterados pela MP.

A Emenda nº 59, da Deputada Rose de Freitas, inclui



parágrafos ao art. 328 da Lei nº 9.503, de 1997, para tratar de procedimentos referentes aos veículos apreendidos ou removidos a qualquer título e os animais não reclamados por seus proprietários, de que trata o artigo.

A Emenda nº 60, da Deputada Rose de Freitas, inclui disposições aos arts. 80 e 225 da Lei nº 9.503, de 1997 para tratar de casos de veículos de transporte de cargas estacionados em pista de rolamento ou em acostamentos.

A Emenda nº 61, do Deputado Danilo Fortes, inclui artigo à Lei nº 10.233, de 2001, para determinar a execução da duplicação de trechos das BRs 222, 304 e 101, a cargo do cessionário autorizado a explorar a malha viária na Região Nordeste.

A Emenda nº 62, do Deputado Darcísio Perondi, inclui os incisos XXI e XXII ao art. 5º da Lei nº 12.404, de 2011, alterado pela MP, visando a duplicação de trecho da BR 386 e construção de ponte sobre o Rio Ibicuí na BR 472, ambas no Rio Grande do Sul.

II - VOTO DO RELATOR

Da admissibilidade - requisitos de urgência e relevância e atendimento ao art. 2º, § 1º, da Resolução nº 1, de 2002- CN

O art. 62 da Constituição Federal estabelece que, em caso de urgência e relevância, o Presidente da República poderá adotar medidas provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional.

Acolhemos os termos da Exposição de Motivos que acompanha a Medida Provisória. De fato, a autorização para que se crie a EPL é relevante pois, além de a empresa ficar encarregada de levar adiante o projeto do Trem de Alta Velocidade, que representa um enorme desafio do ponto de vista técnico e econômico, assume a responsabilidade de promover o planejamento integrado de logística e transportes no país, atividade essencial para que as iniciativas econômicas e o desenvolvimento social não fiquem à mercê dos chamados "gargalos da infraestrutura". A par disso, a criação da figura do operador ferroviário independente, presente na MP, viabiliza o novo



modelo de concessão de ferrovias adotado pelo governo federal, em vias de ser efetivado.

A matéria é também urgente, uma vez que a atuação da EPL é indispensável para que se leve à frente a nova licitação do TAV. Também reclama celeridade a institucionalização da figura do operador ferroviário independente, como afirmado há pouco, pois ele é parte importante do novo modelo de concessões para ferrovias, muitas das quais devem ter lugar já no próximo ano.

Consideramos, por esses motivos, que a Medida Provisória nº 576/12 satisfaz os pressupostos de relevância e urgência exigidos para sua edição, tendo sido também observados os requisitos formais para seu envio ao Congresso Nacional.

Dos demais requisitos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa

A Medida Provisória nº 576/12 trata de matéria que se insere na competência legislativa do Congresso Nacional, nos termos do art. 48 da Carta Magna, e não incorre em qualquer das vedações temáticas estabelecidas pelo § 1º do art. 62 da Constituição. Inexistem também objeções a levantar quanto aos requisitos de juridicidade e de técnica legislativa.

Da adequação orçamentária e financeira

O exame de adequação orçamentária e financeira da MP nº 576/12 orienta-se subsidiariamente pela Nota Técnica nº 11, de 2012, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados, que atende ao disposto no art. 19 da Res. nº 1, de 2002, do Congresso Nacional.

O § 1º do art. 5º da Resolução nº 1, de 2002-CN, estabelece que o exame da compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das medidas provisórias abrange a análise da repercussão sobre a receita ou sobre a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes.



Da análise da Medida Provisória, não foram encontrados elementos que apontassem falta de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira vigente – Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), lei do plano plurianual, lei de diretrizes orçamentárias e lei orçamentária da União.

Diante disso, não vislumbramos entraves em relação à adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória nº 576/12, considerando atendidas as exigências legais pertinentes.

Do Mérito

De início, aponto e comento, resumidamente, as três principais linhas de ação da Medida Provisória nº 576, de 2012.

Em primeiro lugar, altera a denominação e amplia as competências da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A, agora Empresa de Planejamento e Logística S.A, para que possa desenvolver no campo do transporte ferroviário de alta velocidade, além das atividades de planejamento, pesquisa e gestão, a construção e a operação da infraestrutura.

Em vista de três tentativas de efetuar a licitação para a construção e operação do Trem de Alta Velocidade entre o Rio de Janeiro e Campinas, passando por São Paulo, não terem obtido sucesso, decidiu-se ampliar a participação do Poder Público no projeto do TAV, de sorte que a nova empresa EPL poderá, caso a relutância do setor privado continue (especialmente de operadores estrangeiros), responsabilizar-se por grande parte ou mesmo por todo o empreendimento. Não por acaso, para cumprimento dessa missão, à EPL foi permitido contar com recursos do Orçamento da União, possibilidade com a qual não contava a extinta ETAV.

De acordo com a ANTT, ao contrário das experiências anteriores, agora promover-se-ão duas licitações: uma destinada à escolha do operador, prevista para o segundo semestre de 2013, e outra destinada à escolha do construtor, ainda sem previsão de data.

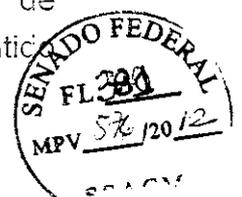


Em segundo lugar, atribui à EPL funções de planejamento, pesquisa e obtenção de licenciamento que, diferentemente das da ETAV, alcançam todo o setor de transportes.

A criação da EPL com função de planejamento em transportes e logística responde ao anseio de uma grande parte da comunidade relacionada ao setor, que considerou a extinção do GEIPOT um retrocesso na atividade governamental de planejamento. Desde a saída do GEIPOT de cena, o planejamento em transportes, a cargo do Ministério dos Transportes e autarquias a ele vinculadas - DNIT, ANTT e ANTAQ, em associação com o Ministério da Defesa (ANAC e Infraero) e, agora, com a Secretaria de Aviação Civil e a Secretaria Especial de Portos, tem se desenvolvido mediante apoio de instituições externas, caso das Universidades, e do CENTRAN – Centro de Excelência em Engenharia de Transportes, criado em 2005, que conta com o suporte do IME – Instituto Militar de Engenharia, do IPR - Instituto de Pesquisas Rodoviárias e do INPH – Instituto de Pesquisas Hidroviárias. O principal trabalho produzido nesse período foi o Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT, apresentada em 2007, com o fito de orientar os investimentos federais na área.

Em terceiro lugar, cria a figura jurídica do transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura, realizado por operador ferroviário independente, mediante autorização da ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres.

A criação da figura do operador ferroviário independente visa à desagregação parcial da estrutura de prestação de serviço ferroviário tal como existente hoje no País. No modelo de concessão ferroviária posto em prática nos anos 90, licitaram-se malhas ferroviárias repartidas geograficamente, cabendo a cada vencedor do certame manter ou ampliar a infraestrutura e, também, operar com exclusividade as composições ferroviárias em sua malha, para a prestação de serviço de transporte de cargas e passageiros. Esses concessionários não têm obrigação contratual de permitir que composições ferroviárias de outros concessionários compartilhem sua infraestrutura, exceção feita à circulação de até dois pares de trens de passageiros por dia. Recentemente, no entanto, a ANTT editou regras para flexibilizar o acesso às vias férreas. Até bem pouco tempo, esta era a prática: quando uma carga precisava ser deslocada por mais de uma malha de concessão, tinha de existir acordo dos concessionários de ferrovia, no sentido



de permitir o tráfego mútuo (uma empresa transporta os vagões de outra em sua malha, repartindo o frete) ou o direito de passagem (uma empresa paga para transitar com sua composição na malha ferroviária de outra).

A desagregação da estrutura de serviços, ou *unbundling*, o que se está propondo agora, por intermédio da MP nº 576/12, vem sendo uma tendência no setor ferroviário, tendo sido adotada, por exemplo, no âmbito da União Europeia. Noto que, como a MP não prevê qualquer regra específica a respeito da desagregação parcial, exceto que ela se aplica apenas à capacidade ferroviária disponível, caberá à agência reguladora se ocupar da tarefa.

Feitas essas observações, destaco o fato de a criação da EPL ter sido recebida com bom ânimo pelo Parlamento, não se percebendo polêmica em torno da instituição de uma estrutura empresarial pública que retome os passos do extinto GEIPOT. Em face das várias dificuldades por que tem passado o país no campo da logística e das infraestruturas de transporte, em que pesem importantes programas de investimento como os PAC 1 e 2, creio que ficou a todos patente a necessidade de se dispor no seio do governo federal de um corpo técnico altamente qualificado e dedicado a estudar e planejar ações que permitam uma rápida e consistente melhoria no sistema de circulação de bens e pessoas no país. Deseja-se, a partir do funcionamento da empresa, que as decisões políticas de se investir em projetos de infraestrutura e serviços de logística e transportes tenham suporte técnico de excelência e possam ser colocadas em prática com celeridade, em vistas do cumprimento de etapas preliminares sob responsabilidade da EPL.

A respeito do texto original da MP nº 576/12 enviado a este Congresso Nacional, era o que se queria dizer.

Emendas

Alerto para o fato de que a análise sucinta e específica de cada emenda encontra-se na tabela anexa a este parecer, onde se manifesta o voto favorável ou contrário a elas.

Tomo a liberdade, contudo de comentar com mais vagar o voto dado a algumas proposições, para que reste mais clara a posição deste relator.



Começo, então, pela rejeição a emendas que visavam à introdução, no texto da lei, de estudos, projetos ou ações específicas a que a EPL deveria se dedicar. Esclareço que não faço de antemão nenhum juízo de valor quanto às iniciativas destacadas – rodovias, ferrovias, portos, aeroportos etc. Creio mesmo que a maior parte, se não todas, devem merecer a devida atenção da empresa. No tempo oportuno, estou certo, S.Exas. terão chance de expor à EPL, já em plena atividade, as razões que justificam o estudo de certos temas e empreendimentos particulares. Por ora, no entanto, suponho que seja mais prudente não abrigar na lei direcionamentos que condicionem a atuação da empresa logo no seu início. Faço tais comentários a propósito das emendas nº 4 (Efraim Filho), nº 12 (Efraim Filho), nº 16 (Henrique Eduardo Alves), nº 23 (Valtenir Pereira), nº 55 (Rodrigo Rollemberg), e nº 62 (Darcísio Perondi).

Gostaria de explicar, também, a rejeição à emenda nº 9, do Deputado Vanderlei Macris, que sugere apontar na lei a necessidade de se construir abrigos, para os motoristas profissionais, à margem das rodovias exploradas mediante concessão. Embora seja medida pertinente, tem-se a informação de que o governo federal já trabalha no intuito de dotar as rodovias por ele mesmo exploradas dos confortos indispensáveis para o cumprimento, pelos caminhoneiros, da nova lei que fixou o tempo de direção. No caso das rodovias exploradas mediante concessão, já é certo que novos contratos hão de conter cláusula relativa aos abrigos, e entendimentos estão sendo mantidos para, o quanto antes, reformular os Programas de Exploração da Rodovia - PER das concessões em andamento, com o fito de ali acrescentar as obras necessárias.

Destaco que estou aprovando emendas que enfatizam o caráter instrumental da atuação da EPL no sentido de colaborar para reduzir desigualdades regionais e promover o desenvolvimento de áreas territoriais abrangidas pela Política Nacional de Desenvolvimento Regional. Concordo com a tese de que as instâncias do governo, sempre que possível, devem ter essa preocupação, que é afinal uma diretriz contida na própria Constituição da República.

Acatei ainda emendas e sugestões que tencionavam destacar o campo da logística nas intervenções cabíveis à EPL, para que não restassem dúvidas, ao longo do texto, quanto ao papel da empresa também nessa área de atividade. Agradeço, em especial, a colaboração que nos foi dada pela Senadora Ana Amélia.



Conclusão

Em face de todo o exposto, voto pela admissibilidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 576, de 2012. Voto, ainda, pela adequação financeira e orçamentária da iniciativa. Voto, por fim, pela aprovação, no mérito, da referida proposição, na forma do projeto de lei de conversão anexo. Com relação às emendas, voto pela aprovação das de nº 11, 13, 14, 15, 18, 19, 34, 37, 41, 47, 48, 49, e 61; voto, ainda, pela rejeição, no mérito, das emendas nº 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 36, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60 e 62.

É o voto.

Sala da Comissão, em de de 2012.


Deputado **HENRIQUE FONTANA**
Relator



PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 23/2012

“Altera as Leis nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e nº 12.404, de 4 de maio de 2011, para modificar a denominação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. – ETAV para Empresa de Planejamento e Logística S.A. – EPL, e ampliar suas competências”.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. - ETAV passa a ser denominada Empresa de Planejamento e Logística S.A.- EPL.

Art. 2º A Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 1º Esta Lei autoriza a União a criar a Empresa de Planejamento e Logística S.A - EPL, estabelece medidas voltadas a assegurar a sustentabilidade econômico-financeira do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES e dispõe sobre a autorização para garantia do financiamento do Trem de Alta Velocidade - TAV, no trecho entre os Municípios do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, e Campinas, Estado de São Paulo.” (NR)

“Art. 2º Fica o Poder Executivo autorizado a criar empresa pública, denominada Empresa de Planejamento e Logística S.A.- EPL, vinculada ao Ministério dos Transportes, com prazo de duração indeterminado.

Parágrafo único. A EPL terá sede e foro em Brasília, Distrito Federal, e escritórios em Campinas, Estado de São Paulo, e no



Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, podendo estabelecer outros escritórios em face da necessidade de expansão dos negócios da empresa.” (NR)

“Art. 3º A EPL tem por objeto:

I - planejar e promover o desenvolvimento do serviço de transporte ferroviário de alta velocidade de forma integrada com as demais modalidades de transporte, por meio de estudos, pesquisas, construção da infraestrutura, operação e exploração do serviço, administração e gestão de patrimônio, desenvolvimento tecnológico e atividades destinadas à absorção e transferência de tecnologias;

II - planejar e promover, juntamente com os Estados e os consórcios intermunicipais, instituídos nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, o desenvolvimento dos serviços de mobilidade urbana, por meio de estudos, pesquisas, construção da infraestrutura, operação e exploração do serviço, administração e gestão de patrimônio, desenvolvimento tecnológico e atividades destinadas à absorção e transferência de tecnologias; e

III - prestar serviços na área de projetos, estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no País, consideradas as infraestruturas, plataformas e os serviços pertinentes aos modos rodoviário, ferroviário, dutoviário, aquaviário e aeroviário”. (NR)

“Art. 4º A EPL sujeita-se ao regime jurídico próprio das empresas privadas, inclusive quanto aos direitos e obrigações civis, comerciais, trabalhistas e tributários.” (NR)

“Art. 5º Compete à EPL:

I - elaborar estudos de viabilidade técnica, jurídica, ambiental e econômico-financeira necessários ao desenvolvimento de projetos de logística e transportes;



.....
III - planejar, exercer e promover as atividades de absorção e transferência de tecnologia no setor de transportes, celebrando e gerindo acordos, contratos e demais instrumentos congêneres necessários ao desempenho dessa atividade;

IV - participar das atividades relacionadas ao setor de transportes, nas fases de projeto, fabricação, implantação e operação, visando garantir a absorção e a transferência de tecnologia;

V - promover a capacitação e o desenvolvimento de atividades de pesquisa e desenvolvimento nas instituições científicas e tecnológicas, organizações de direito privado sem fins lucrativos voltadas para atividades de pesquisa e desenvolvimento, e sociedades nacionais, inclusive de tecnologia industrial básica, relacionadas ao setor de transportes;

VI - subsidiar a formulação, o planejamento e a implementação de ações no âmbito das políticas de logística e transporte, de modo a propiciar que as modalidades de transporte se integrem umas às outras e, quando viável, a empreendimentos de infraestrutura e serviços públicos não relacionados manifestamente a transportes;

VII - planejar e promover a disseminação e a incorporação das tecnologias utilizadas e desenvolvidas no âmbito do setor de transportes em outros segmentos da economia;

VIII - obter licença ambiental necessária aos empreendimentos na área de infraestrutura de transportes;

IX - desenvolver estudos de impacto social e socioambiental para os empreendimentos de transportes;

.....
XI - promover estudos voltados a programas de apoio, modernização e capacitação da indústria nacional, objetivando maximizar a participação desta no fornecimento de bens e equipamentos necessários à expansão do setor de transportes;



XII - elaborar estudos de curto, médio e longo prazo, necessários ao desenvolvimento de planos de expansão da infraestrutura dos setores de logística e transportes;

XIII - propor planos de metas voltados à utilização racional e conservação da infra e superestrutura de transportes, podendo estabelecer parcerias de cooperação para esse fim;

XIV - coordenar, executar, fiscalizar e administrar obras de infra e superestrutura de transporte ferroviário de alta velocidade;

.....
XVIII - administrar os programas de operação da infraestrutura ferroviária de alta velocidade nas ferrovias outorgadas à EPL;

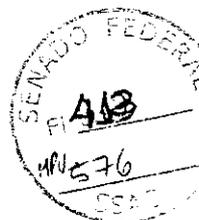
XIX - prestar serviços aos órgãos e entidades da União, Estados, Distrito Federal e Municípios em assuntos de sua especialidade;

XX - elaborar estudos especiais a respeito da demanda global e intermodal de transportes, por regiões, no sentido de subsidiar a incorporação desses elementos na formulação de políticas públicas voltadas à redução das desigualdades regionais, especialmente daquelas que tenham por finalidade estimular o desenvolvimento do sistema logístico nas Regiões Norte e Nordeste e em outras áreas territoriais abrangidas pela Política Nacional de Desenvolvimento Regional;

XXI - elaboração de projetos básico e executivo de obras de infraestrutura de transportes; e

XXII - exercer outras atividades pertinentes ao seu objeto, conforme previsão do Estatuto social.

§ 1º Os estudos e pesquisas desenvolvidos pela EPL poderão subsidiar a formulação, o planejamento e a implementação de ações de órgãos e entidades da administração pública federal, no âmbito da política de logística e transporte.



§ 2º A EPL poderá atuar de forma articulada:

.....
III – com quaisquer órgãos e entidades públicos responsáveis por empreendimentos que possam estar associados à implantação de obras de infraestrutura de transportes, gerando sinergia.
.....

§ 4º A EPL poderá constituir subsidiária integral, bem como participar como sócia ou acionista minoritária em outras sociedades, desde que essa constituição ou participação esteja voltada para o seu objeto social, nos termos da legislação vigente.” (NR)

“Art. 6º Para fins do disposto nos incisos II, III e V do **caput** do art. 5º, a EPL adotará procedimento simplificado, disciplinado em regulamento próprio, para a seleção das instituições científicas e tecnológicas, organizações de direito privado sem fins lucrativos voltadas para atividades de pesquisa e desenvolvimento e sociedades nacionais que serão parte nos processos de transferência, desenvolvimento e absorção de tecnologias e licenciamento de patentes, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

Parágrafo único. Nas contratações realizadas pela EPL para transferência de tecnologia e para licenciamento de direitos de uso ou de exploração de criação protegida, aplica-se o disposto no inciso XXV do **caput** do art. 24 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.” (NR)

“Art. 7º É dispensada de licitação a contratação da EPL por órgãos ou entidades da administração pública com vistas à realização de atividades pertinentes ao seu objeto.” (NR)

“Art. 8º A EPL será organizada sob a forma de sociedade anônima de capital fechado e terá seu capital representado por



ações ordinárias nominativas, das quais pelo menos 50% (cinquenta por cento) mais 1 (uma) serão de titularidade da União.

Parágrafo único. A União integralizará o capital social da EPL e promoverá a constituição inicial de seu patrimônio por meio de capitalização em dinheiro e bens suscetíveis de avaliação.” (NR)

“Art. 9º Constituem recursos da EPL:

I - os consignados nos orçamentos da União, créditos adicionais, transferências e repasses que lhe forem deferidos;

II - os decorrentes da exploração de direitos de propriedade e os recebidos pela venda de publicações, material técnico, dados e informações;

III - os oriundos da alienação de bens e direitos e da prestação de serviços, inclusive os decorrentes da operação e da exploração do transporte ferroviário de alta velocidade;

.....
VII - os provenientes de acordos, convênios e instrumentos congêneres que realizar com entidades nacionais e internacionais, públicas ou privadas; e

VIII - rendas provenientes de outras fontes.” (NR)

“Art. 10. A EPL será constituída pela assembleia geral de acionistas, a ser convocada pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional.

.....” (NR)

“Art. 11. A EPL será dirigida por um Conselho de Administração e por uma Diretoria Executiva.

.....” (NR)



“Art. 12. A EPL terá um Conselho Fiscal, cujos membros serão eleitos anualmente pela assembleia geral, com possibilidade de reeleição.

.....” (NR)

“Art. 14. O regime jurídico do pessoal da EPL será o da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e da legislação complementar, condicionada a contratação à prévia aprovação em concurso público de provas ou de provas e títulos.

Parágrafo único. Fica autorizada, pelo prazo de 48 (quarenta e oito) meses, contado da data de instalação da EPL, a cessão de servidores e empregados públicos à EPL, independentemente da ocupação de cargo em comissão ou função de confiança, assegurados aos servidores e empregados públicos todos os direitos e vantagens a que fariam jus no órgão ou entidade de origem.” (NR)

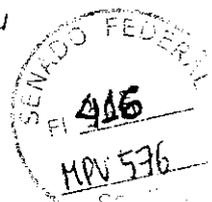
“Art. 15. Fica a EPL, para fins de sua implantação, equiparada às pessoas jurídicas referidas no art. 1º da Lei nº 8.745, de 9 de dezembro de 1993, para contratar pessoal técnico e administrativo por tempo determinado.

§ 1º Considera-se como necessidade temporária de excepcional interesse público, para os efeitos da Lei nº 8.745, de 1993, a contratação de pessoal técnico e administrativo por tempo determinado, imprescindível ao funcionamento inicial da EPL.

*§ 2º As contratações a que se refere o § 1º observarão o disposto no **caput** do art. 3º, no art. 6º, no inciso II do **caput** do art. 7º e nos arts. 9º e 12 da Lei nº 8.745, de 1993, e não poderão ser efetivadas após o prazo de 36 (trinta e seis) meses, contado da data da instalação da EPL.*

.....

*§ 4º Nas contratações de que trata o **caput**, a EPL deverá exigir como critérios de seleção certificação em ensino médio ou*



títulos acadêmicos e atestados de experiência profissional compatíveis com a área na qual o candidato pretende desempenhar suas atividades.” (NR)

“Art. 16. Fica autorizada a EPL a patrocinar entidade fechada de previdência privada nos termos da legislação vigente.

.....” (NR)

“Art. 17. A EPL sujeita-se à supervisão do Ministério dos Transportes e à fiscalização da Controladoria-Geral da União e do Tribunal de Contas da União.” (NR)

“Art. 17-A. A EPL divulgará, em seu sítio eletrônico, informações gerenciais e administrativas referentes à sua atuação, bem como os contratos firmados e demais instrumentos congêneres necessários ao desempenho de suas atividades, observadas as disposições da Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011.”

“Art. 18. Aplica-se à EPL o disposto na Lei nº 10.973, de 2 de dezembro de 2004.” (NR)

Art. 3º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13.

.....

V - autorização, quando se tratar de:

a) prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros;



- b) prestação de serviço de transporte aquaviário;
- c) exploração de infraestrutura de uso privativo; e
- d) transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura ferroviária, por operador ferroviário independente.

*Parágrafo único. Considera-se, para os fins da alínea "d" do inciso V do **caput**, operador ferroviário independente a pessoa jurídica detentora de autorização para transporte ferroviário de cargas desvinculado da exploração da infraestrutura." (NR)*

"Art. 14.....

III -

i) o transporte ferroviário de cargas não associado à exploração da infraestrutura, por operador ferroviário independente; e

IV -

....." (NR)

"Art. 25.....

VIII - regular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na infraestrutura ferroviária explorada por concessionários.

....." (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

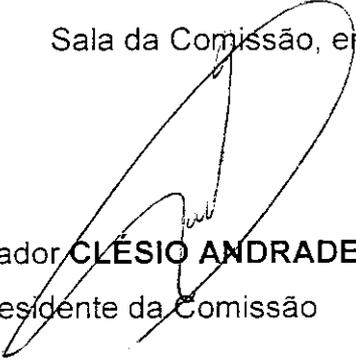
Art. 5º Ficam revogados:



I - o § 3º do art. 5º da Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011; e

II - o inciso V do **caput** do art. 9º da Lei no 11.772, de 17 de setembro de 2008.

Sala da Comissão, em 31 de outubro de 2012.


Senador **CLÉSIO ANDRADE**
Presidente da Comissão

