



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

# **MEDIDA PROVISÓRIA N.º 576, DE 2012**

**(Do Poder Executivo)**

**Mensagem nº 364/2012**

**Aviso nº 711/2012 – C. Civil**

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; tendo parecer da Comissão Mista pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência; pela admissibilidade, constitucionalidade e boa técnica legislativa; pela adequação financeira e orçamentária e, no mérito, pela aprovação desta e pela aprovação total ou parcial das emendas de nºs 11, 13 a 15, 18, 19, 34, 37, 41, 47 a 49 e 61, na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado, e pela rejeição das Emendas de nºs 1 a 10, 12, 16, 17, 20 a 33, 35, 36, 38 a 40, 42 a 46, 50 a 60 e 62. (Relator: DEP. HENRIQUE FONTANA e Relator Revisor: SEN. WALTER PINHEIRO).

**DESPACHO:**

**PUBLIQUE-SE. SUBMETA-SE AO PLENÁRIO.**

## **SUMÁRIO**

I – Medida inicial

II – Na Comissão Mista:

- Emendas apresentadas (62)
- parecer do Relator
- Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo Relator
- Conclusão da Comissão
- Projeto de Lei de Conversão adotado pela Comissão

Publicado na Seção 1 do DOU de 16 AGO 2012  
Cópia Autenticada

Jose Sérgio do Nascimento  
Supervisor/DOG

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 15 DE AGOSTO 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.

**A PRESIDENTA DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

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.

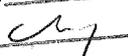
Art. 2º A Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“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:

Congresso Nacional  
Secretaria de Coordenação  
Legislativa do Congresso Nacional  
MPV nº 576 / 2012  
Fls. 04 Rubrica: 

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; e

II - prestar serviços na área de estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento do setor de transportes no País.” (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 técnico-econômica e de engenharia necessários ao desenvolvimento de projetos de 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;

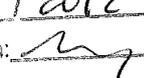
VI - subsidiar a formulação, o planejamento e a implementação de ações no âmbito da política de transporte, de modo a propiciar a integração das diversas modalidades de transportes;

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;

.....

Congresso Nacional  
Secretaria de Coordenação  
Legislativa do Congresso Nacional  
MPV nº 576 / 2012  
Fis. 05 Rubrica: 

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 do setor de 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; e

XX - 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 do Ministério dos Transportes, no âmbito da política traçada para o setor.

§ 2º A EPL poderá atuar de forma articulada:

.....

§ 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)

Congresso Nacional  
Secretaria de Coordenação  
Legislativa do Congresso Nacional  
MPV nº 576 / 2012  
Fls. 06 Rubrica: *[assinatura]*

“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)

Congresso Nacional  
Secretaria de Coordenação  
Legislativa do Congresso Nacional  
MPV nº 576/2012  
FB. 07 Rubrica: 

“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.

.....

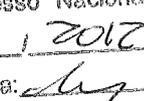
§ 4º Nas contratações de que trata o **caput**, a EPL poderá exigir como critérios de seleção títulos acadêmicos e atestados de experiência profissional referentes à área na qual o candidato pretende desempenhar suas atividades.” (NR)

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

Congresso Nacional  
Secretaria de Coordenação  
Legislativa do Congresso Nacional  
MPV nº 576 / 2012  
Fls. 08 Rubrica: 

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

“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. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:

.....

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 Medida Provisória 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.

Brasília, 15 de agosto de 2012; 191º da Independência e 124º da República.



Brasília, 15 de agosto de 2012.

Excelentíssima Senhora Presidenta da República,

1. Submetemos à apreciação de Vossa Excelência a minuta de Medida Provisória que modifica a denominação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. – ETAV para Empresa de Planejamento e Logística S.A.- EPL e, altera dispositivos das Leis nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que “dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências”, e nº 12.404, de 4 de maio de 2011, que autoriza a criação da ETAV.
2. Essas proposições visam a adequação institucional da Administração Federal em relação ao setor de transporte, com o objetivo de dotar o País de empresa de planejamento e logística para o setor, bem como de instrumentos para a implementação de ações voltadas ao setor ferroviário, em especial o desenvolvimento de estudos e de programas de operação da infraestrutura ferroviária de alta velocidade, além de ampliar as possibilidades de operação ferroviária desvinculada da exploração de infraestrutura.
3. A inovação na Lei nº 10.233, de 2001, possibilitará a criação do operador ferroviário independente, ao qual será outorgada autorização para o transporte de cargas, desvinculado da exploração da infraestrutura ferroviária. Prevê também novas competências a serem conferidas à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT pertinentes ao transporte ferroviário, com acréscimo de dispositivo que visa regular os procedimentos e as condições para cessão a terceiros de capacidade de tráfego disponível na infraestrutura ferroviária explorada por concessionários.
4. Propomos ainda a Vossa Excelência que sejam procedidas alterações nas funções a serem desempenhadas pela EPL em relação ao desenvolvimento do serviço de transporte ferroviário de alta velocidade de forma integrada com as demais modalidades de transporte. Por se tratar de um projeto inovador, que envolve inúmeras variáveis (situação econômica mundial, meio ambiente, tecnologia e inovação, mão-de-obra qualificada, etc.), as premissas que nortearão

Congresso Nacional  
Secretaria de Coordenação  
Legislativa do Congresso Nacional

MPV nº 576 / 2012  
Fl. 11 Rubrica: 

o processo de licitação para a concessão da exploração do Trem de Alta Velocidade - TAV vêm passando por alguns ajustes, o que necessariamente repercute no modelo originalmente previsto para a ETAV que, a partir dessa Medida Provisória, passará a ser assumido pela EPL.

5. Neste processo de aprimoramento do modelo se constatou a necessidade de alteração da Lei nº 12.404, de 2011, no tocante à EPL, em relação aos seguintes pontos:

a) previsão da possibilidade de estabelecimento de outros escritórios, além daqueles em Brasília, Campinas e no Rio de Janeiro, considerando a necessidade de expansão dos negócios da empresa, o que possibilitará uma gestão mais célere;

b) alteração do objeto da empresa, atribuindo-lhe a possibilidade de exercer as atividades de construção da infraestrutura, operação e exploração do serviço de transporte ferroviário de alta velocidade e prestar serviços na área de estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento do setor de transportes no País. Considerando a complexidade dos projetos de transporte ferroviário de alta velocidade e as experiências internacionais em relação à participação do poder público nestes empreendimentos, conclui-se ser recomendável que a EPL possa atuar de diferentes formas, inclusive, se for o caso, exercendo a operação da atividade;

c) ajuste no conjunto de competências da EPL com ampliação de possibilidade de desenvolvimento de suas atividades, com incorporação e adequação de dispositivos cujo propósito é promover o alinhamento estratégico em razão da alteração de objeto;

d) previsão da possibilidade das atividades da EPL serem custeadas a partir dos recursos consignados nos orçamentos da União, créditos adicionais, transferências e repasses, que lhe forem deferidos, bem como qualificando como recursos da EPL os decorrentes da exploração de direitos de propriedade, os oriundos da alienação de bens e direitos e da prestação de serviços e as rendas provenientes de outras fontes;

e) inclusão de dispositivo legal que autorize a cessão de pessoal por órgão e entidades da Administração Pública Federal, independentemente de exercício em cargo em comissão, função de confiança ou equivalente, pelo prazo de quarenta e oito meses a contar da instalação da Empresa, ampliando as possibilidades de composição de seu quadro de pessoal em sua fase de implantação e permitindo que o início da sua operação ocorra de modo satisfatório; e

f) revogação do § 3º do art. 5º da Lei nº 12.404, de 2011, em função da alteração do objeto da Empresa conforme já mencionado, uma vez que a operação do serviço de transporte ferroviário de alta velocidade pela EPL poderá não ocorrer em caráter excepcional apenas, passando a ser uma das atividades possíveis de ser desempenhada pela empresa ordinariamente.

6. Além disso, também foi constatada a existência de superposição de competências entre aquelas previstas para a EPL e o inciso V do art. 9º da Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008, que prevê ser da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. a competência de

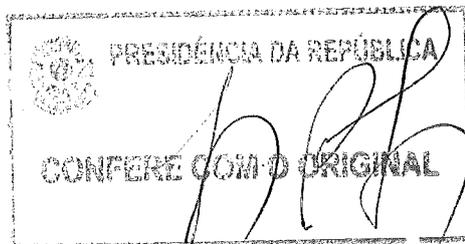
promover os estudos para implantação do TAV. Diante disso, está sendo proposta a revogação desse dispositivo.

7. Estas alterações visam aperfeiçoar e integrar as ações que vem sendo empreendidas nos diversos modais de transporte, aprimorar a sistemática de planejamento do setor, e, sobretudo, inaugurar nova modalidade de operação de transporte ferroviário de cargas no País, que dissociado da exploração da infraestrutura, permitirá maior competição e ampliação da oferta nesse segmento com a esperada redução de custos e aumento da eficiência logística.

8. Desta forma, entende-se que as alterações propostas preenchem o requisito de relevância exigido, sendo parte requerida para o restabelecimento da capacidade de planejamento integrado do sistema de transporte e a adequada estruturação do TAV, com impactos significativos na logística nacional. A urgência se deve à necessidade de que a EPL possa iniciar desde logo suas atividades de forma compatível com as exigências do novo modelo proposto para o transporte ferroviário e a recuperação da capacidade de planejamento do setor de transportes, e de que sejam ampliadas as condições para viabilizar o andamento célere da licitação do TAV, prevista para ocorrer em menos de um ano a contar do presente momento. Também se justifica a urgência em função de que as alterações à Lei nº 10.233, de 2001, devem produzir efeitos imediatos, necessários à implementação do operador ferroviário independente como agente relevante do novo modelo de exploração e concessão do transporte ferroviário.

9. São estas, Senhora Presidenta, as razões pelas quais submetemos a anexa minuta de Medida Provisória à elevada apreciação de Vossa Excelência.

Respeitosamente,



*Luiz Alberto dos Santos*  
Subchefe de Gabinete do Presidente da República  
CASA CIVIL - PK  
Subchefe

Assinado por: Paulo Sérgio Passos, Miriam Belchior e Guido Mantega

Congresso Nacional  
Secretaria de Coordenação  
Legislativa do Congresso Nacional  
*MPV* nº *576*, 2012  
Fts. *13* Rubrica: *[assinatura]*

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001**

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

.....

**CAPÍTULO IV  
DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES PARA OS TRANSPORTES**

.....

**Seção II  
Das Diretrizes Gerais**

.....

Art. 13. As outorgas a que se refere o inciso I do art. 12 serão realizadas sob a forma de:

I - concessão, quando se tratar de exploração de infraestrutura de transporte público, precedida ou não de obra pública, e de prestação de serviços de transporte associados à exploração da infra-estrutura;

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - permissão, quando se tratar de prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros desvinculados da exploração da infra-estrutura; [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

V - autorização, quando se tratar de prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, de prestação de serviço de transporte aquaviário, ou de exploração de infra-estrutura de uso privativo. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

Art. 14. O disposto no art. 13 aplica-se segundo as diretrizes:

I - depende de concessão:

a) a exploração das ferrovias, das rodovias, das vias navegáveis e dos portos organizados que compõem a infra-estrutura do Sistema Nacional de Viação;

b) o transporte ferroviário de passageiros e cargas associado à exploração da infraestrutura ferroviária;

II - (VETADO)

III - depende de autorização:

a) (VETADO)

b) o transporte rodoviário de passageiros, sob regime de afretamento;

c) a construção e operação de terminais de uso privativo, conforme disposto na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993; [\(Alínea com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

d) (VETADO)

e) o transporte aquaviário; [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

f) o transporte ferroviário não regular de passageiros, não associado à exploração da infra-estrutura. [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006\)](#)

g) a construção e exploração de Estações de Transbordo de Cargas; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007\)](#)

h) a construção e exploração de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007\)](#)

IV - depende de permissão: [\(“Caput” do inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

a) o transporte rodoviário coletivo regular de passageiros; [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura. [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001 e com nova redação dada pela Lei nº 11.483, de 31/5/2007\)](#)

§ 1º As outorgas de concessão ou permissão serão sempre precedidas de licitação, conforme prescreve o art. 175 da Constituição Federal.

§ 2º É vedada a prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros, de qualquer natureza, que não tenham sido autorizados, concedidos ou permitidos pela autoridade competente.

§ 3º As outorgas de concessão a que se refere o inciso I do art. 13 poderão estar vinculadas a contratos de arrendamento de ativos e a contratos de construção, com cláusula de reversão ao patrimônio da União.

§ 4º Os procedimentos para as diferentes formas de outorga a que se refere este artigo são disciplinados pelo disposto nos arts. 28 a 51-A. [\(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

Art. 14-A. O exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, depende de inscrição do transportador no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga - RNTRC.

Parágrafo único. O transportador a que se refere o caput terá o prazo de um ano, a contar da instalação da ANTT, para efetuar sua inscrição. [\(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001\)](#)

.....

CAPÍTULO VI  
DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES  
TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

.....

## **Seção II**

### **Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres**

---

Art. 25. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:

I - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para prestação de serviços de transporte ferroviário, permitindo-se sua vinculação com contratos de arrendamento de ativos operacionais;

II - administrar os contratos de concessão e arrendamento de ferrovias celebrados até a vigência desta Lei, em consonância com o inciso VI do art. 24;

III - publicar editais, julgar as licitações e celebrar contratos de concessão para construção e exploração de novas ferrovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados;

IV - fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados;

V - regular e coordenar a atuação dos concessionários, assegurando neutralidade com relação aos interesses dos usuários, orientando e disciplinando o tráfego mútuo e o direito de passagem de trens de passageiros e cargas e arbitrando as questões não resolvidas pelas partes;

VI - articular-se com órgãos e instituições dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para conciliação do uso da via permanente sob sua jurisdição com as redes locais de metrô e trens urbanos destinados ao deslocamento de passageiros;

VII - contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor.

Parágrafo único. No cumprimento do disposto no inciso V, a ANTT estimulará a formação de associações de usuários, no âmbito de cada concessão ferroviária, para a defesa de interesses relativos aos serviços prestados.

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

I - publicamos os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

II - autorizar o transporte de passageiros, realizado por empresas de turismo, com a finalidade de turismo;

III - autorizar o transporte de passageiros, sob regime de fretamento;

IV - promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de cargas;

V - habilitar o transportador internacional de carga;

VI - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros;

VII - fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das

cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços ou de concessão para exploração da infra-estrutura.

§ 1º (VETADO)

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput*, a ANTT cuidará de compatibilizar a tarifa do pedágio com as vantagens econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado.

§ 3º A ANTT articular-se-á com os governos dos Estados para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput*, no tocante às rodovias federais por eles já concedidas a terceiros, podendo avocar os respectivos contratos e preservar a cooperação administrativa avençada.

§ 4º O disposto no § 3º aplica-se aos contratos de concessão que integram rodovias federais e estaduais, firmados até a data de publicação desta Lei.

§ 5º Os convênios de cooperação administrativa, referidos no inciso VII do *caput*, poderão ser firmados com órgãos e entidades da União e dos governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 6º No cumprimento do disposto no inciso VII do *caput*, a ANTT deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados.

---

---

## LEI Nº 12.404, DE 4 DE MAIO DE 2011

Autoriza a criação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. - ETAV; estabelece medidas voltadas a assegurar a sustentabilidade econômico-financeira do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES; dispõe sobre a autorização para garantia do financiamento do Trem de Alta Velocidade - TAV, no trecho entre os Municípios do Rio de Janeiro - RJ e Campinas - SP; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Esta Lei autoriza a União a criar a Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. - ETAV, 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.

Art. 2º Fica o Poder Executivo autorizado a criar empresa pública denominada Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. - ETAV, vinculada ao Ministério dos Transportes, com prazo de duração indeterminado.

Parágrafo único. A ETAV terá sede e foro em Brasília, Distrito Federal e 2 (dois) escritórios, em Campinas, Estado de São Paulo, e no Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, podendo estabelecer escritórios em outras unidades da Federação.

Art. 3º A ETAV tem por objeto planejar e promover o desenvolvimento do transporte ferroviário de alta velocidade de forma integrada com as demais modalidades de transporte, por meio de estudos, pesquisas, administração e gestão de patrimônio, desenvolvimento tecnológico e atividades destinadas à absorção e transferência de tecnologias

Art. 4º A ETAV sujeitar-se-á ao regime jurídico próprio das empresas privadas, inclusive quanto aos direitos e obrigações civis, comerciais, trabalhistas e tributários.

Art. 5º Compete à ETAV:

I - elaborar estudos de viabilidade técnico-econômica e de engenharia necessários ao desenvolvimento de programas de ampliação e melhoramento do transporte ferroviário de alta velocidade;

II - realizar e promover pesquisas tecnológicas e de inovação, isoladamente ou em conjunto com instituições científicas e tecnológicas, organizações de direito privado sem fins lucrativos voltadas para atividades de pesquisa e desenvolvimento e sociedades nacionais, de modo a subsidiar a adoção de medidas organizacionais e técnico-econômicas do setor, tendo por referência o desenvolvimento científico e tecnológico mundial, realizando as gestões pertinentes à proteção dos direitos de propriedade industrial eventualmente decorrentes;

III - planejar, exercer e promover as atividades de absorção e transferência de tecnologia no âmbito do transporte ferroviário de alta velocidade, celebrando e gerindo acordos, contratos e demais instrumentos congêneres necessários ao desempenho dessa atividade;

IV - participar das atividades relacionadas ao transporte ferroviário de alta velocidade, decorrentes de concessões públicas realizadas pela União, nas fases de projeto, fabricação, implantação e operação, visando a 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 transporte ferroviário de alta velocidade;

VI - subsidiar a formulação, o planejamento e a implementação de ações no âmbito da política de transporte ferroviário de alta velocidade, de modo a propiciar sua integração com as demais modalidades de transportes;

VII - planejar e promover a disseminação e a incorporação das tecnologias utilizadas e desenvolvidas no âmbito do transporte ferroviário de alta velocidade em outros setores da economia;

VIII - obter licença ambiental necessária aos empreendimentos na área de infraestrutura de transporte ferroviário de alta velocidade;

IX - desenvolver estudos, quando necessários, de impacto social e socioambiental para os empreendimentos voltados ao transporte ferroviário de alta velocidade;

X - acompanhar a elaboração de projetos e estudos de viabilidade a serem realizados por agentes interessados e devidamente autorizados;

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 transporte ferroviário de alta velocidade;

XII - elaborar estudos de curto, médio e longo prazo, necessários ao desenvolvimento de planos de expansão da infraestrutura do setor de transporte ferroviário de alta velocidade, de modo a subsidiar ações de órgãos e entidade públicas;

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

XIV - supervisionar a execução das obras de infra e superestrutura e a implantação do sistema de operação do transporte ferroviário de alta velocidade;

XV - administrar e explorar o patrimônio relacionado ao transporte ferroviário de alta velocidade, quando couber;

XVI - promover a certificação de conformidade de material rodante, infraestrutura e demais sistemas a serem utilizados no transporte ferroviário de alta velocidade com as especificações técnicas de segurança e interoperabilidade do setor; e

XVII - promover a desapropriação ou instituição de servidão dos bens necessários à construção e exploração de infraestrutura para o transporte ferroviário de alta velocidade, declarados de utilidade pública por ato do Presidente da República.

§ 1º Os estudos e pesquisas desenvolvidos pela ETAV poderão subsidiar a formulação, o planejamento e a implementação de ações do Ministério dos Transportes, no âmbito da política traçada para o setor.

§ 2º A ETAV poderá atuar de forma articulada:

I - com os órgãos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios encarregados do gerenciamento de seus sistemas viários e das operações de transporte intermunicipal e urbano; e

II - com os demais órgãos e entes públicos, para resolução das interfaces do transporte ferroviário de alta velocidade com os outros meios de transporte, visando à movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

§ 3º Em caráter excepcional, poderá a ETAV operar serviço de transporte ferroviário de alta velocidade nas hipóteses previstas no art. 35 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

§ 4º A ETAV 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.

Art. 6º Para fins do disposto nos incisos II, III e V do art. 5º, a ETAV 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 ETAV 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 art. 24 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

Art. 7º É dispensada de licitação a contratação da ETAV por órgãos ou entidades da administração pública, com vistas na realização de atividades pertinentes ao seu objeto.

Art. 8º A ETAV 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 ETAV e promoverá a constituição inicial de seu patrimônio por meio de capitalização em dinheiro e bens suscetíveis de avaliação.

Art. 9º Constituem recursos da ETAV:

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

II - importâncias oriundas da alienação de bens e direitos e da prestação de serviços, na forma da legislação específica;

III - aqueles provenientes de acordos, convênios e instrumentos congêneres que realizar com entidades nacionais e internacionais, públicas ou privadas;

IV - receitas patrimoniais, tais como aluguéis, foros, dividendos e bonificações;

V - os provenientes de doações, legados, subvenções e outros recursos que lhe forem destinados por pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, a título oneroso ou gratuito;

VI - rendimentos de aplicações financeiras que realizar; e

VII - rendas provenientes de outras fontes.

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

Parágrafo único. A assembleia geral de acionistas referida no caput aprovará o estatuto social.

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

§ 1º A composição, as atribuições, o funcionamento dos órgãos societários, bem como o prazo de gestão de seus membros serão definidos em estatuto.

§ 2º Os membros da Diretoria Executiva serão escolhidos entre pessoas de ilibada reputação e de notória competência, eleitos e destituíveis pelo Conselho de Administração.

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

Parágrafo único. A composição, o funcionamento e as atribuições do Conselho Fiscal serão definidos em estatuto.

Art. 13. A contratação de obras, serviços, compras e alienações serão precedidas de procedimento licitatório, na forma da legislação em vigor.

Art. 14. O regime jurídico do pessoal da ETAV 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.

Art. 15. Fica a ETAV, 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 9 de dezembro de 1993, a contratação de pessoal técnico e administrativo por tempo determinado, imprescindível ao funcionamento inicial da ETAV.

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

§ 3º O prazo das contratações a que se refere o § 1º será de 36 (trinta e seis) meses, prorrogável por até 24 (vinte e quatro) meses.

§ 4º Nas contratações de que trata o caput, a ETAV poderá exigir como critérios de seleção títulos acadêmicos e atestados de experiência profissional referentes à área na qual o candidato pretende desempenhar suas atividades.

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

Parágrafo único. O patrocínio de que trata o caput poderá ser feito mediante adesão a uma entidade fechada de previdência privada já existente.

Art. 17. A ETAV sujeitar-se-á à supervisão do Ministério dos Transportes e à fiscalização da Controladoria-Geral da União e do Tribunal de Contas da União.

Art. 18. Aplica-se à ETAV o disposto na Lei nº 10.973, de 2 de dezembro de 2004.

Art. 19. Fica a União, a critério do Ministro de Estado da Fazenda, autorizada a renegociar as operações de crédito firmadas com o BNDES, respeitada a equivalência econômica, visando a compatibilizar seu fluxo de caixa ao da operação de financiamento a projetos de investimento de que trata esta Lei.

.....  
.....

## LEI Nº 8.666, DE 21 DE JUNHO DE 1993

Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.

### O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

### CAPÍTULO II DA LICITAÇÃO

#### Seção I Das Modalidades, Limites e Dispensa

.....

Art. 24. É dispensável a licitação:

I - para obras e serviços de engenharia de valor até 10% (dez por cento) do limite previsto na alínea a do inciso I do artigo anterior, desde que não se refiram a parcelas de uma mesma obra ou serviço ou ainda para obras e serviços da mesma natureza e no mesmo local que possam ser realizadas conjunta e concomitantemente; [\*Inciso com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998\*](#)

II - para outros serviços e compras de valor até 10% (dez por cento) do limite previsto na alínea a do inciso II do artigo anterior e para alienações, nos casos previstos nesta Lei, desde que não se refiram a parcelas de um mesmo serviço, compra ou alienação de maior vulto que possa ser realizada de uma só vez; [\*Inciso com redação dada pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998\*](#)

III - nos casos de guerra ou grave perturbação da ordem;

IV - nos casos de emergência ou de calamidade pública, quando caracterizada urgência de atendimento de situação que possa ocasionar prejuízo ou comprometer a segurança de pessoas, obras, serviços, equipamentos e outros bens, públicos ou particulares, e somente para os bens necessários ao atendimento da situação emergencial ou calamitosa e para as parcelas de obras e serviços que possam ser concluídas no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias consecutivos e ininterruptos, contados da ocorrência da emergência ou calamidade, vedada a prorrogação dos respectivos contratos;

V - quando não acudirem interessados à licitação anterior e esta, justificadamente, não puder ser repetida sem prejuízo para a Administração, mantidas, neste caso, todas as condições preestabelecidas;

VI - quando a União tiver que intervir no domínio econômico para regular preços ou normalizar o abastecimento;

VII - quando as propostas apresentadas consignarem preços manifestamente superiores aos praticados no mercado nacional, ou forem incompatíveis com os fixados pelos

órgãos oficiais competentes, casos em que, observado o parágrafo único do art. 48 desta Lei e, persistindo a situação, será admitida a adjudicação direta dos bens ou serviços, por valor não superior ao constante do registro de preços, ou dos serviços;

VIII - para a aquisição, por pessoa jurídica de direito público interno, de bens produzidos ou serviços prestados por órgão ou entidade que integre a Administração Pública e que tenha sido criado para esse fim específico em data anterior à vigência desta Lei, desde que o preço contratado seja compatível com o praticado no mercado;

IX - quando houver possibilidade de comprometimento da segurança nacional, nos casos estabelecidos em decreto do Presidente da República, ouvido o Conselho de Defesa Nacional;

X - para compra ou locação de imóvel destinado ao atendimento das finalidades precípuas da Administração, cujas necessidades de instalação e localização condicionem a sua escolha, desde que o preço seja compatível com o valor de mercado, segundo avaliação prévia.

XI - na contratação de remanescente de obra, serviço ou fornecimento, em consequência de rescisão contratual, desde que atendida a ordem de classificação da licitação anterior e aceitas as mesmas condições oferecidas pelo licitante vencedor, inclusive quanto ao preço, devidamente corrigido;

XII - nas compras de hortifrutigranjeiros, pão e outros gêneros perecíveis, no tempo necessário para a realização dos processos licitatórios correspondentes, realizadas diretamente com base no preço do dia;

XIII - na contratação de instituição brasileira incumbida regimental ou estatutariamente da pesquisa, do ensino ou do desenvolvimento institucional, ou de instituição dedicada à recuperação social do preso, desde que a contratada detenha inquestionável reputação ético-profissional e não tenha fins lucrativos;

XIV - para a aquisição de bens ou serviços nos termos de acordo internacional específico aprovado pelo Congresso Nacional, quando as condições ofertadas forem manifestamente vantajosas para o Poder Público;

XV - para a aquisição ou restauração de obras de arte e objetos históricos, de autenticidade certificada, desde que compatíveis ou inerentes às finalidades do órgão ou entidade;

XVI - para a impressão dos diários oficiais, de formulários padronizados de uso da Administração, e de edições técnicas oficiais, bem como para a prestação de serviços de informática a pessoa jurídica de direito público interno, por órgãos ou entidades que integrem a Administração Pública, criados para esse fim específico;

XVII - para a aquisição de componentes ou peças de origem nacional ou estrangeira, necessários à manutenção de equipamentos durante o período de garantia técnica, junto ao fornecedor original desses equipamentos, quando tal condição de exclusividade for indispensável para a vigência da garantia;

XVIII - nas compras ou contratações de serviços para o abastecimento de navios, embarcações, unidades aéreas ou tropas e seus meios de deslocamento, quando em estada eventual de curta duração em portos, aeroportos ou localidades diferentes de suas sedes, por motivo de movimentação operacional ou de adestramento, quando a exigüidade dos prazos legais puder comprometer a normalidade e os propósitos das operações e desde que seu valor não exceda ao limite previsto na alínea a do inciso II do art. 23 desta Lei;

XIX - para as compras de materiais de uso pelas Forças Armadas, com exceção de materiais de uso pessoal e administrativo, quando houver necessidade de manter a padronização requerida pela estrutura de apoio logístico dos meios navais, aéreos e terrestres, mediante parecer de comissão instituída por decreto;

XX - na contratação de associação de portadores de deficiência física, sem fins lucrativos e de comprovada idoneidade, por órgãos ou entidades da Administração Pública, para a prestação de serviços ou fornecimento de mão-de-obra, desde que o preço contratado seja compatível com o praticado no mercado.

XXI - para a aquisição de bens e insumos destinados exclusivamente à pesquisa científica e tecnológica com recursos concedidos pela Capes, pela Finep, pelo CNPq ou por outras instituições de fomento a pesquisa credenciadas pelo CNPq para esse fim específico; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998, e com nova redação dada pela Lei nº 12.349, de 15/10/2010\)](#)

XXII - na contratação do fornecimento ou suprimento de energia elétrica e gás natural com concessionário, permissionário ou autorizado, segundo as normas da legislação específica; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998, e com nova redação dada pela Lei nº 10.438, de 26/4/2002\)](#)

XXIII - na contratação realizada por empresa pública ou sociedade de economia mista com suas subsidiárias e controladas, para a aquisição ou alienação de bens, prestação ou obtenção de serviços, desde que o preço contratado seja compatível com o praticado no mercado; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998\)](#)

XXIV - para a celebração de contratos de prestação de serviços com as organizações sociais, qualificadas no âmbito das respectivas esferas de governo, para atividades contempladas no contrato de gestão. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998\)](#)

XXV - na contratação realizada por Instituição Científica e Tecnológica - ICT ou por agência de fomento para a transferência de tecnologia e para o licenciamento de direito de uso ou de exploração de criação protegida. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 10.973, de 2/12/2004\)](#)

XXVI - na celebração de contrato de programa com ente da Federação ou com entidade de sua Administração indireta, para a prestação de serviços públicos de forma associada nos termos do autorizado em contrato de consórcio público ou em convênio de cooperação. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.107, de 6/4/2005\)](#)

XXVII - na contratação da coleta, processamento e comercialização de resíduos sólidos urbanos recicláveis ou reutilizáveis, em áreas com sistema de coleta seletiva de lixo, efetuados por associações ou cooperativas formadas exclusivamente por pessoas físicas de baixa renda reconhecidas pelo poder público como catadores de materiais recicláveis, com o uso de equipamentos compatíveis com as normas técnicas, ambientais e de saúde pública. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.196, de 21/11/2005 e com nova redação dada pela Lei nº 11.445, de 5/1/2007\)](#)

XXVIII - para o fornecimento de bens e serviços, produzidos ou prestados no País, que envolvam, cumulativamente, alta complexidade tecnológica e defesa nacional, mediante parecer de comissão especialmente designada pela autoridade máxima do órgão. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.484, de 31/5/2007\)](#)

XXIX - na aquisição de bens e contratação de serviços para atender aos contingentes militares das Forças Singulares brasileiras empregadas em operações de paz no exterior, necessariamente justificadas quanto ao preço e à escolha do fornecedor ou executante e ratificadas pelo Comandante da Força. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.783, de 17/9/2008\)](#)

Parágrafo único. Os percentuais referidos nos incisos I e II do *caput* deste artigo serão 20% (vinte por cento) para compras, obras e serviços contratados por consórcios públicos, sociedade de economia mista, empresa pública e por autarquia ou fundação qualificadas, na forma da lei, como Agências Executivas. [\(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998 e com nova redação dada pela Lei nº 11.107, de 6/4/2005\)](#)

XXX - na contratação de instituição ou organização, pública ou privada, com ou sem fins lucrativos, para a prestação de serviços de assistência técnica e extensão rural no âmbito do Programa Nacional de Assistência Técnica e Extensão Rural na Agricultura Familiar e na Reforma Agrária, instituído por lei federal. (Inciso acrescido pela Lei nº 12.188, de 11/1/2010, publicada no DOU de 12/1/2010, em vigor 30 ( trinta) dias após a publicação )

XXXI - nas contratações visando ao cumprimento do disposto nos arts. 3º, 4º, 5º e 20 da Lei nº 10.973, de 2 de dezembro de 2004, observados os princípios gerais de contratação dela constantes. (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 495, de 19/7/2010, convertida nla Lei nº 12.349, de 15/12/2010)

Art. 25. É inexigível a licitação quando houver inviabilidade de competição, em especial:

I - para aquisição de materiais, equipamentos, ou gêneros que só possam ser fornecidos por produtor, empresa ou representante comercial exclusivo, vedada a preferência de marca, devendo a comprovação de exclusividade ser feita através de atestado fornecido pelo órgão de registro do comércio do local em que se realizaria a licitação ou a obra ou o serviço, pelo Sindicato, Federação ou Confederação Patronal, ou, ainda, pelas entidades equivalentes.

II - para a contratação de serviços técnicos enumerados no art. 13 desta Lei, de natureza singular, com profissionais ou empresas de notória especialização, vedada a inexigibilidade para serviços de publicidade e divulgação;

III - para contratação de profissional de qualquer setor artístico, diretamente ou através de empresário exclusivo, desde que consagrado pela crítica especializada ou pela opinião pública.

§ 1º Considera-se de notória especialização o profissional ou empresa, cujo conceito no campo de sua especialidade, decorrente de desempenho anterior, estudos, experiências, publicações, organização, aparelhamento, equipe técnica, ou de outros requisitos relacionados com suas atividades, permita inferir que o seu trabalho é essencial e indiscutivelmente o mais adequado à plena satisfação do objeto do contrato.

§ 2º Na hipótese deste artigo e em qualquer dos casos de dispensa, se comprovado superfaturamento, respondem solidariamente pelo dano causado à Fazenda Pública o fornecedor ou o prestador de serviços e o agente público responsável, sem prejuízo de outras sanções legais cabíveis.

.....  
.....

## **DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943**

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

### **CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO**

#### **TÍTULO I INTRODUÇÃO**

Art. 1º Esta Consolidação estatui as normas que regulam as relações individuais e coletivas de trabalho nela previstas.

Art. 2º Considera-se empregador a empresa individual ou coletiva, que, assumindo os riscos de atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviços.

§ 1º Equiparam-se ao empregador, para os efeitos exclusivos da relação de emprego, os profissionais liberais, as instituições de beneficência, as associações recreativas ou outras instituições sem fins lucrativos, que admitirem trabalhadores como empregados.

§ 2º Sempre que uma ou mais empresas, tendo, embora, cada uma delas, personalidade jurídica própria, estiverem sob a direção, controle ou administração de outra, constituindo grupo industrial, comercial ou de qualquer outra atividade econômica, serão, para os efeitos da relação de emprego, solidariamente responsáveis a empresa principal e cada uma das subordinadas.

.....  
.....

## LEI Nº 8.745, DE 9 DE DEZEMBRO DE 1993

Dispõe sobre a contratação por tempo determinado para atender à necessidade temporária de excepcional interesse público, nos termos do inciso IX do Art. 37 da Constituição Federal, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Para atender à necessidade temporária de excepcional interesse público, os órgãos da Administração Federal direta, as autarquias e as fundações públicas poderão efetuar contratação de pessoal por tempo determinado, nas condições e prazos previstos nesta Lei.

Art. 2º Considera-se necessidade temporária de excepcional interesse público:

I - assistência a situações de calamidade pública;

II - assistência a emergências em saúde pública; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.314, de 19/8/2010\)](#)

III - realização de recenseamentos e outras pesquisas de natureza estatística efetuadas pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 9.849, de 26/10/1999\)](#)

IV - admissão de professor substituto e professor visitante;

V - admissão de professor e pesquisador visitante estrangeiro;

VI - atividades: [\(“Caput” do inciso com redação dada pela Lei nº 9.849, de 26/10/1999\)](#)

a) especiais nas organizações das Forças Armadas para atender à área industrial ou a encargos temporários de obras e serviços de engenharia; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 9.849, de 26/10/1999\)](#)

b) de identificação e demarcação territorial; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 9.849, de 26/10/1999 e com nova redação dada pela Lei nº 11.784, de 22/9/2008\)](#)

c) [\(Alínea acrescida pela Lei nº 9.849, de 26/10/1999 e revogada pela Lei nº 10.667, de 14/5/2003\)](#)

d) finalística do Hospital das Forças Armadas; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 9.849, de 26/10/1999\) \(Vide art. 1º da Lei nº 12.084, de 30/10/2009\)](#)

e) de pesquisa e desenvolvimento de produtos destinados à segurança de sistemas de informações, sob a responsabilidade do Centro de Pesquisa e Desenvolvimento para a Segurança das Comunicações - CEPESC; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 9.849, de 26/10/1999\)](#)

f) de vigilância e inspeção, relacionadas à defesa agropecuária, no âmbito do Ministério da Agricultura e do Abastecimento, para atendimento de situações emergenciais ligadas ao comércio internacional de produtos de origem animal ou vegetal ou de iminente risco à saúde animal, vegetal ou humana; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 9.849, de 26/10/1999\)](#)

g) desenvolvidas no âmbito dos projetos do Sistema de Vigilância da Amazônia - SIVAM e do Sistema de Proteção da Amazônia - SIPAM. [\(Alínea acrescida pela Lei nº 9.849, de 26/10/1999\) \(Vide Medida Provisória nº 538, de 1/7/2011, convertida na Lei nº 12.501, de 7/10/2011\)](#)

h) técnicas especializadas, no âmbito de projetos de cooperação com prazo determinado, implementados mediante acordos internacionais, desde que haja, em seu desempenho, subordinação do contratado ao órgão ou entidade pública. [\(Alínea acrescida pela Lei nº 10.667, de 14/5/2003\) \(Vide art. 1º da Lei nº 12.084, de 30/10/2009\)](#)

i) técnicas especializadas necessárias à implantação de órgãos ou entidades ou de novas atribuições definidas para organizações existentes ou as decorrentes de aumento transitório no volume de trabalho que não possam ser atendidas mediante a aplicação do art. 74 da Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.784, de 22/9/2008\) \(Vide Decreto nº 6.479, de 11/6/2008\)](#)

j) técnicas especializadas de tecnologia da informação, de comunicação e de revisão de processos de trabalho, não alcançadas pela alínea *i* e que não se caracterizem como atividades permanentes do órgão ou entidade; [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.784, de 22/9/2008\) \(Vide Decreto nº 6.479, de 11/6/2008\)](#)

l) didático-pedagógicas em escolas de governo; e [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.784, de 22/9/2008\) \(Vide Decreto nº 6.479, de 11/6/2008\)](#)

m) de assistência à saúde para comunidades indígenas; e [\(Alínea acrescida pela Lei nº 11.784, de 22/9/2008\)](#)

VII - admissão de professor, pesquisador e tecnólogo substitutos para suprir a falta de professor, pesquisador ou tecnólogo ocupante de cargo efetivo, decorrente de licença para exercer atividade empresarial relativa à inovação. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 10.973, de 2/12/2004\)](#)

VIII - admissão de pesquisador, nacional ou estrangeiro, para projeto de pesquisa com prazo determinado, em instituição destinada à pesquisa; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.784, de 22/9/2008\)](#)

IX - combate a emergências ambientais, na hipótese de declaração, pelo Ministro de Estado do Meio Ambiente, da existência de emergência ambiental na região específica; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 11.784, de 22/9/2008\)](#)

X - admissão de professor para suprir demandas decorrentes da expansão das instituições federais de ensino, respeitados os limites e as condições fixados em ato conjunto dos Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e da Educação. [\(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 525, de 14/2/2011, convertida na Lei nº 12.425, de 17/6/2011\)](#)

§ 1º A contratação de professor substituto de que trata o inciso IV do *caput* poderá ocorrer para suprir a falta de professor efetivo em razão de:

I - vacância do cargo;  
II - afastamento ou licença, na forma do regulamento; ou  
III - nomeação para ocupar cargo de direção de reitor, vice-reitor, pró-reitor e diretor de *campus*. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.849, de 26/10/1999, com redação dada pela Medida Provisória nº 525, de 14/2/2011, convertida na Lei nº 12.425, de 17/6/2011](#))

§ 2º O número total de professores de que trata o inciso IV do *caput* não poderá ultrapassar vinte por cento do total de docentes efetivos em exercício na instituição federal de ensino. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.849, de 26/10/1999, com redação dada pela Medida Provisória nº 525, de 14/2/2011, convertida na Lei nº 12.425, de 17/6/2011](#))

§ 3º As contratações a que se refere a alínea *h* do inciso VI serão feitas exclusivamente por projeto, vedado o aproveitamento dos contratados em qualquer área da administração pública. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.667, de 14/5/2003](#))

§ 4º Ato do Poder Executivo disporá, para efeitos desta Lei, sobre a declaração de emergências em saúde pública. ([Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 483, de 24/3/2010, convertida na Lei nº 12.314, de 19/8/2010](#))

Art. 3º O recrutamento do pessoal a ser contratado, nos termos desta Lei, será feito mediante processo seletivo simplificado sujeito a ampla divulgação, inclusive através do *Diário Oficial da União*, prescindindo de concurso público.

§ 1º A contratação para atender às necessidades decorrentes de calamidade pública, de emergência ambiental e de emergências em saúde pública prescindirá de processo seletivo. ([Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.314, de 19/8/2010](#)).

§ 2º A contratação de pessoal, nos casos do professor visitante referido nos incisos IV e V e nos casos das alíneas *a*, *d*, *e*, *g*, *l* e *m* do inciso VI e do inciso VIII do *caput* do art. 2º desta Lei, poderá ser efetivada em vista de notória capacidade técnica ou científica do profissional, mediante análise do *curriculum vitae*. ([Parágrafo com redação dada pela Lei nº 11.784, de 22/9/2008](#))

§ 3º As contratações de pessoal no caso das alíneas *h* e *i* do inciso VI do art. 2º desta Lei serão feitas mediante processo seletivo simplificado, observados os critérios e condições estabelecidos pelo Poder Executivo. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.667, de 14/5/2003 e com nova redação dada pela Lei nº 11.784, de 22/9/2008](#))

Art. 4º As contratações serão feitas por tempo determinado, observados os seguintes prazos máximos: (["Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 10.667, de 14/5/2003](#)) ([Vide art. 173 da Lei nº 11.784, de 22/9/2008](#))

I - 6 (seis) meses, nos casos dos incisos I, II e IX do *caput* do art. 2º desta Lei; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 11.784, de 22/9/2008](#))

II - 1 (um) ano, nos casos dos incisos III e IV, das alíneas *d* e *f* do inciso VI e do inciso X do *caput* do art. 2º; ([Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 525, de 14/2/2011, convertida na Lei nº 12.425, de 17/6/2011](#))

III - 2 (dois) anos, nos casos das alíneas *b*, *e* e *m* do inciso VI do art. 2º; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 12.314, de 19/8/2010](#))

IV - 3 (três) anos, nos casos das alíneas *h* e *l* do inciso VI e dos incisos VII e VIII do *caput* do art. 2º desta Lei; ([Inciso com redação dada pela Lei nº 11.784, de 22/9/2008](#))

V - 4 (quatro) anos, nos casos do inciso V e das alíneas *a*, *g*, *i* e *j* do inciso VI do *caput* do art. 2º desta Lei. ([Inciso com redação dada pela Lei nº 11.784, de 22/9/2008](#))

Parágrafo único. É admitida a prorrogação dos contratos: [\(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 10.667, de 14/5/2003\)](#)

I - nos casos dos incisos III e IV, das alíneas *b*, *d* e *f* do inciso VI e do inciso X do *caput* do art. 2º, desde que o prazo total não exceda a 2 (dois) anos; [\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 525, de 14/2/2011, convertida na Lei nº 12.425, de 17/6/2011\)](#)

II - no caso do inciso VI, alínea *e*, do art. 2º, desde que o prazo total não exceda três anos; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 10.667, de 14/5/2003\)](#)

III - nos casos do inciso V, das alíneas *a*, *h*, *l* e *m* do inciso VI e do inciso VIII do *caput* do art. 2º desta Lei, desde que o prazo total não exceda a 4 (quatro) anos; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.314, de 19/8/2010\)](#)

IV - no caso das alíneas *g*, *i* e *j* do inciso VI do *caput* do art. 2º desta Lei, desde que o prazo total não exceda a 5 (cinco) anos; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 10.667, de 14/5/2003 e com nova redação dada pela Lei nº 11.784, de 22/9/2008\)](#)

V - no caso do inciso VII do art. 2º, desde que o prazo total não exceda 6 (seis) anos. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 10.973, de 2/12/2004\)](#)

VI - nos casos dos incisos I e II do *caput* do art. 2º desta Lei, pelo prazo necessário à superação da situação de calamidade pública ou das situações de emergências em saúde pública, desde que não exceda a 2 (dois) anos. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.314, de 19/8/2010\)](#)

Art. 5º As contratações somente poderão ser feitas com observância da dotação orçamentária específica e mediante prévia autorização do Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão e do Ministro de Estado sob cuja supervisão se encontrar o órgão ou entidade contratante, conforme estabelecido em regulamento. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 9.849, de 26/10/1999\)](#)

Parágrafo único. [\(Revogado pela Lei nº 9.849, de 26/10/1999\)](#)

Art. 5º-A Os órgãos e entidades contratantes encaminharão à Secretaria de Recursos Humanos do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, para controle do disposto nesta Lei, síntese dos contratos efetivados. [\(Artigo acrescido dada pela Lei nº 10.667, de 14/5/2003\)](#)

Art. 6º É proibida a contratação, nos termos desta Lei, de servidores da Administração direta ou indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, bem como de empregados ou servidores de suas subsidiárias e controladas.

§ 1º Excetua-se do disposto no *caput* deste artigo, condicionada à formal comprovação da compatibilidade de horários, a contratação de:

I - professor substituto nas instituições federais de ensino, desde que o contratado não ocupe cargo efetivo integrante das carreiras de magistério de que trata a Lei nº 7.596, de 10 de abril de 1987;

II - profissionais de saúde em unidades hospitalares, quando administradas pelo Governo Federal e para atender às necessidades decorrentes de calamidade pública, desde que o contratado não ocupe cargo efetivo ou emprego permanente em órgão ou entidade da administração pública federal direta e indireta. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.849, de 26/10/1999 e com nova redação dada pela Lei nº 11.123, de 7/6/2005\)](#)

§ 2º Sem prejuízo da nulidade do contrato, a infração do disposto neste artigo importará responsabilidade administrativa da autoridade contratante e do contratado, inclusive, se for o caso, solidariedade quanto à devolução dos valores pagos ao contratado. [\(Parágrafo único transformado em § 2º pela Lei nº 9.849, de 26/10/1999\)](#)

Art. 7º A remuneração do pessoal contratado nos termos desta lei será fixada:

I - nos casos dos incisos IV e X do art. 2º, em importância não superior ao valor da remuneração fixada para os servidores de final de Carreira das mesmas categorias, nos planos de retribuição ou nos quadros de cargos e salários do órgão ou entidade contratante; [\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 525, de 14/2/2011, convertida na Lei nº 12.425, 17/6/2011\)](#)

II - nos casos dos incisos I a III, V e VI do art. 2º, em importância não superior ao valor da remuneração constante dos planos de retribuição ou nos quadros de cargos e salários do serviço público, para servidores que desempenhem função semelhante, ou, não existindo a semelhança, às condições do mercado de trabalho.

III - no caso do inciso III do art. 2º, quando se tratar de coleta de dados, o valor de remuneração poderá ser formado por unidade produzida, desde que obedecido ao disposto no inciso II deste artigo. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 9.849, de 26/10/1999\)](#)

§ 1º Para os efeitos deste artigo, não se consideram as vantagens de natureza individual dos servidores ocupantes de cargos tomados como paradigma. [\(Parágrafo único transformado em § 1º pela Lei nº 10.667, de 14/5/2003\)](#)

§ 2º Caberá ao Poder Executivo fixar as tabelas de remuneração para as hipóteses de contratações previstas nas alíneas h, i, j, l e m do inciso VI do caput do art. 2º. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.314, de 19/8/2010\)](#)

Art. 8º Ao pessoal contratado nos termos desta lei aplica-se o disposto na Lei nº 8.647, de 13 de abril de 1993.

Art. 9º O pessoal contratado nos termos desta lei não poderá:

I - receber atribuições, funções ou encargos não previstos no respectivo contrato;

II - ser nomeado ou designado, ainda que a título precário ou em substituição, para o exercício de cargo em comissão ou função de confiança;

III - ser novamente contratado, com fundamento nesta Lei, antes de decorridos 24 (vinte e quatro) meses do encerramento de seu contrato anterior, salvo nas hipóteses dos incisos I e IX do art. 2º desta Lei, mediante prévia autorização, conforme determina o art. 5º desta Lei. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 11.784, de 22/9/2008\)](#)

Parágrafo único. [\(Revogado pela Lei nº 11.784, de 22/9/2008\)](#)

Art. 10. As infrações disciplinares atribuídas ao pessoal contratado nos termos desta Lei serão apuradas mediante sindicância, concluída no prazo de trinta dias e assegurada ampla defesa.

Art. 11. Aplica-se ao pessoal contratado nos termos desta lei o disposto nos arts. 53 e 54; 57 a 59; 63 a 80; 97; 104 a 109; 110, incisos, I, *in fine*, e II, parágrafo único, a 115; 116, incisos I a V, alíneas *a* e *c*, VI a XII e parágrafo único; 117, incisos I a VI e IX a XVIII; 118 a 126; 127, incisos I, II e III, a 132, incisos I a VII, e IX a XIII; 136 a 142, incisos I, primeira parte, a III, e §§ 1º a 4º; 236; 238 a 242, da Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990.

Art. 12. O contrato firmado de acordo com esta lei extinguir-se-á, sem direito a indenizações:

I - pelo término do prazo contratual;

II - por iniciativa do contratado.

III - pela extinção ou conclusão do projeto, definidos pelo contratante, nos casos da alínea *h* do inciso VI do art. 2º. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 10.667, de 14/5/2003\)](#)

§ 1º A extinção do contrato, nos casos dos incisos II e III, será comunicada com a antecedência mínima de trinta dias. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 10.667, de 14/5/2003\)](#)

§ 2º A extinção do contrato, por iniciativa do órgão ou entidade contratante, decorrente de conveniência administrativa, importará no pagamento ao contratado de indenização correspondente à metade do que lhe caberia referente ao restante do contrato.

Art. 13. [\(Revogado pela Lei nº 11.440, de 29/12/2006\)](#)

Art. 14. [\(Revogado pela Lei nº 11.440, de 29/12/2006\)](#)

Art. 15. [\(Revogado pela Lei nº 11.440, de 29/12/2006\)](#)

Art. 16. O tempo de serviço prestado em virtude de contratação nos termos desta Lei será contado para todos os efeitos.

Art. 17. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 18. Revogam-se as disposições em contrário, especialmente os arts. 232 a 235 da Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990.

Brasília, 9 de dezembro de 1993, 172º da Independência e 105º da República.

ITAMAR FRANCO  
Romildo Canhim  
Arnaldo Leite Pereira

## **LEI Nº 10.973, DE 2 DE DEZEMBRO DE 2004**

Dispõe sobre incentivos à inovação e à pesquisa científica e tecnológica no ambiente produtivo e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

### **CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º Esta Lei estabelece medidas de incentivo à inovação e à pesquisa científica e tecnológica no ambiente produtivo, com vistas à capacitação e ao alcance da autonomia tecnológica e ao desenvolvimento industrial do País, nos termos dos arts. 218 e 219 da Constituição.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, considera-se:

I - agência de fomento: órgão ou instituição de natureza pública ou privada que tenha entre os seus objetivos o financiamento de ações que visem a estimular e promover o desenvolvimento da ciência, da tecnologia e da inovação;

II - criação: invenção, modelo de utilidade, desenho industrial, programa de computador, topografia de circuito integrado, nova cultivar ou cultivar essencialmente derivada e qualquer outro desenvolvimento tecnológico que acarrete ou possa acarretar o surgimento de novo produto, processo ou aperfeiçoamento incremental, obtida por um ou mais criadores;

III - criador: pesquisador que seja inventor, obtentor ou autor de criação;

IV - inovação: introdução de novidade ou aperfeiçoamento no ambiente produtivo ou social que resulte em novos produtos, processos ou serviços;

V – Instituição Científica e Tecnológica - ICT: órgão ou entidade da administração pública que tenha por missão institucional, dentre outras, executar atividades de pesquisa básica ou aplicada de caráter científico ou tecnológico;

VI - núcleo de inovação tecnológica: núcleo ou órgão constituído por uma ou mais ICT com a finalidade de gerir sua política de inovação;

VII - instituição de apoio - fundação criada com a finalidade de dar apoio a projetos de pesquisa, ensino e extensão e de desenvolvimento institucional, científico e tecnológico de interesse das IFES e demais ICTs, registrada e credenciada nos Ministérios da Educação e da Ciência e Tecnologia, nos termos da Lei nº 8.958, de 20 de dezembro de 1994; [\*Inciso com redação dada pela Lei nº 12.349, de 15/12/2010\*](#)

VIII - pesquisador público: ocupante de cargo efetivo, cargo militar ou emprego público que realize pesquisa básica ou aplicada de caráter científico ou tecnológico; e

IX - inventor independente: pessoa física, não ocupante de cargo efetivo, cargo militar ou emprego público, que seja inventor, obtentor ou autor de criação.

.....  
.....

## **LEI Nº 11.772, DE 17 DE SETEMBRO DE 2008**

Acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação; reestrutura a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.; encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT; altera as Leis nºs 9.060, de 14 de junho de 1995, 11.297, de 9 de maio de 2006, e 11.483, de 31 de maio de 2007; revoga a Lei nº 6.346, de 6 de julho de 1976, e o inciso I do *caput* do art. 1º da Lei nº 9.060, de 14 de junho de 1995; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....  
Art. 9º Compete à Valec, em conformidade com as diretrizes do Ministério dos Transportes:

I - administrar os programas de operação da infra-estrutura ferroviária, nas ferrovias a ela outorgadas;

II - coordenar, executar, controlar, revisar, fiscalizar e administrar obras de infra-estrutura ferroviária que lhes forem outorgadas;

III - desenvolver estudos e projetos de obras de infra-estrutura ferroviária;

IV - construir, operar e explorar estradas de ferro, sistemas acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;

V - promover os estudos para implantação de Trens de Alta Velocidade, sob a coordenação do Ministério dos Transportes;

VI - promover o desenvolvimento dos sistemas de transporte de cargas sobre trilhos, objetivando seu aprimoramento e a absorção de novas tecnologias;

VII - celebrar contratos e convênios com órgãos nacionais da administração direta ou indireta, com empresas privadas e com órgãos internacionais para prestação de serviços técnicos especializados; e

VIII - exercer outras atividades inerentes às suas finalidades, conforme previsão em seu Estatuto social.

IX - participar minoritariamente do capital de empresas que tenham por objeto construir e operar a EF 232, de que trata o item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, com as alterações introduzidas por esta Lei. ([Inciso acrescido pela Lei nº 12.058, de 13/10/2009](#))

§ 1º ( VETADO)

§ 2º ( VETADO)

§ 3º A autorização será deliberada por assembleia geral de acionistas especialmente convocada para esse fim. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.058, de 13/10/2009](#))  
.....  
.....

Ofício nº 475 (CN)

Brasília, em 9 de novembro de 2012.

A Sua Excelência o Senhor  
Deputado Marco Maia  
Presidente da Câmara dos Deputados

Assunto: Encaminha processado de Medida Provisória.

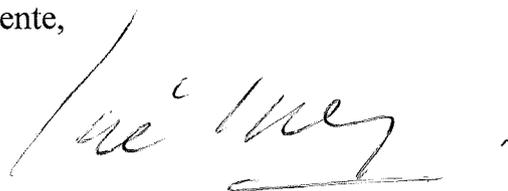
Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, nos termos do § 8º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, o processado da Medida Provisória nº 576, 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”.

À Medida foram oferecidas 62 (sessenta e duas) emendas e a Comissão Mista emitiu o Parecer nº 30, de 2012-CN, que conclui pelo PLV nº 23, de 2012.

Esclareço a Vossa Excelência que o texto da matéria foi disponibilizado, em meio digital, por intermédio do autenticador no sítio dessa Casa.

Atenciosamente,



Senador José Sarney  
Presidente do Senado Federal

Secretaria de Expediente

PLV Nº 23 12  
Fls. 459

Secretaria-Geral da Mesa SPCO 09/NOV/2012 16:35  
Ponto: 4148 Ass.: Sarneyk Direção: CN



## CONGRESSO NACIONAL EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a Medida Provisória Nº 576, 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.

CONGRESSISTAS	EMENDAS
Senador INÁCIO ARRUDA (PC do B)	001 e 002
Senador ÁLVARO DIAS (PSDB)	003
Deputado EFRAIM FILHO (DEM)	004 e 012
Deputado ANTONIO CARLOS MENDES THAMES (PSDB)	005, 006 e 007
Deputado EDUARDO CUNHA (PMDB)	008
Deputado VANDERLEI MACRIS (PSDB)	009
Deputado SARNEY FILHO (PV)	010 e 011
Deputado ARNALDO JARDIM (PPS)	013, 014 e 015
Deputado HENRIQUE EDUARDO ALVES (PMDB)	016
Deputado PAULO PEREIRA DA SILVA (PDT)	017
Deputado JOSÉ DE FILIPPI (PT)	018
Deputado RONALDO CAIADO (DEM)	019, 020, 021 e 022
Deputado VALTENIR PEREIRA (PSB)	023
Deputado JERÔNIMO GOERGEN (PP)	024, 025, 026, 027, 028, 029, 030, 031 e 032.
Deputado ÂNGELO AGNOLIN (PDT)	033, 034, 035 e 036
Deputado ZEZÉU RIBEIRO (PT)	037 e 038



Deputado ANDRÉ FIGUEIREDO (PDT)	039 e 040
Deputado FRANCISCO ARAÚJO (PSD)	041
Deputado GUILHERME CAMPOS (PSD)	042 e 043
Senador GIM ARGELLO (PTB)	044, 045, 046, 047, 048, 049 e 050
Deputado HUGO LEAL (PSC)	051
Deputado FILIPE PEREIRA (PSC)	052, 053 e 054
Senador RODRIGO ROLLEMBERG (PSB)	055
Deputado MILTON MONTI (PR)	056, 057 e 058
Deputada ROSE DE FREITAS (PMDB)	059 e 060
Deputado DANILO FORTE (PMDB)	061
Deputado DARCISIO PERONDI (PMDB)	062

**TOTAL DE EMENDAS: 062**



Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 17/08/2012 às 15:14  
Matr.: 47263

MPV - 576

00001

**EMENDA Nº - CM  
(à MPV nº 576, de 2012)**

**Acrescentem-se os seguintes artigos à MP 576, de 2012, onde couber:**

Art. \_\_ Os atos concessórios de drawback vencidos em 2012 ou cujos prazos máximos tenham sido prorrogados nos termos do art. 4º do Decreto-Lei nº 1.722, de 3 de dezembro de 1979, com vencimento em 2012, ou nos termos do art. 13 da Lei nº 11.945, de 4 de junho de 2009, ou nos termos do art. 61 da Lei nº 12.249, de 11 de junho de 2010, ou nos termos do art. 8º da Lei nº 12.453, de 21 de julho de 2011, poderão, em caráter excepcional, ser objeto de nova prorrogação por período de 1 (um) ano.

**JUSTIFICATIVA**

Com a crise econômica mundial houve uma retração no consumo de produtos têxteis e confeccionados e, conseqüentemente, diminuição nas importações dos principais países do mundo. Os Estados Unidos, por exemplo, maior importador do mundo, tem registrado sucessivas quedas em suas compras externas de produtos têxteis e confeccionados, desde 2008.

Também por conta da crise, diversos países adotaram medidas restritivas em relação ao comércio exterior, entre os quais importantes destinos das exportações brasileiras como Argentina e Venezuela. No caso da Argentina, os produtos brasileiros estão sendo submetidos ao regime de licenciamento não automático sem prazo para liberação das licenças e aplicação do mecanismo de preço critério com valores estipulados muito acima dos normalmente praticados no mercado internacional. Além disso, o governo argentino aplicou medidas antidumping contra as exportações brasileiras de forma arbitrária e injusta prejudicando profundamente as vendas brasileiras de fios e tecidos de poliéster.

Não bastasse a redução do consumo mundial e as medidas restritivas adotadas por diversos países, os exportadores brasileiros ainda estão enfrentando a forte valorização do Real frente ao Dólar, o que prejudica sensivelmente nossa competitividade externa, sobretudo quando os maiores exportadores de produtos têxteis e confeccionados do mundo mantêm suas



moedas depreciadas de forma administrada com o intuito de manter sua moeda depreciada, ainda aumentaram os subsídios concedidos às suas empresas exportadoras.

Por conta desses fatores, a indústria têxtil e de confecção brasileira está enfrentando sérios problemas para concretizar seus programas de exportação. Muitas dessas importações que deixarão de ser realizadas dentro dos cronogramas originalmente previstos estão atreladas a Atos Concessórios de *drawback* que terão seus prazos de execução expirados antes que o mercado internacional volte a crescer e que a indústria possa exportar normalmente.

Para que a indústria nacional não corra o risco de ter seus Atos Concessórios vencidos e que, portanto, tenham que dispor de significativos montantes para recolhimento de impostos relativos a compra dos insumos importados que deverão ser processados e exportados, comprometendo assim seu capital de giro para produção e o capital para realização de novos investimentos, solicitamos que o prazo limite para cumprir exportações vinculadas e Atos Concessórios de *drawback* que tenham vencimento em 2012, sejam estendidos por um período de 12 meses.

Nesse contexto, é possível perceber um ambiente de incerteza do ponto de vista das empresas, sendo necessária a superação.

Em razão disso, a extensão do prazo para pagamento ou parcelamento é medida adequada sob os prismas político, econômico e legal, haja vista que pretende atribuir segurança jurídica ao novo cenário que se revela com a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, 17 de agosto de 2012

  
Senador INÁCIO ARRUDA - PCdoB-CE



Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
Recebido em 17/08/2012 às 15:14
<i>[Assinatura]</i> Matr.: 47263

MPV - 576

00002

**EMENDA Nº - CM**  
**(à MPV nº 576, de 2012)**

**Acrescentem-se os seguintes artigos à MP 576, de 2012, onde couber:**

Art. \_\_ Inclua-se no anexo da Lei 12.546 de 14 de dezembro de 2011 os códigos TIPI (Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados): 0801.3 e 1302.19.99, para incluir o setor produtivo da castanha de caju, inclusive do líquido da casca da castanha de caju – LCC, entre os que contribuirão sobre o valor da receita bruta, à alíquota de um por cento, em substituição às contribuições previstas nos incisos I e III do art. 22 da Lei nº 8.212, de 1991.

**Justificativa**

O objetivo da presente emenda é incluir o setor de beneficiamento da castanha de caju na hipótese da desoneração da folha de pagamento, conforme prevê o artigo 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, com a redação dada pela Medida Provisória nº 563 de 2012 (PLV 18), para possibilitar a contribuição sobre o valor da receita bruta, à alíquota de um por cento, em substituição às contribuições previstas nos incisos I e III do art. 22 da Lei nº 8.212, de 1991.

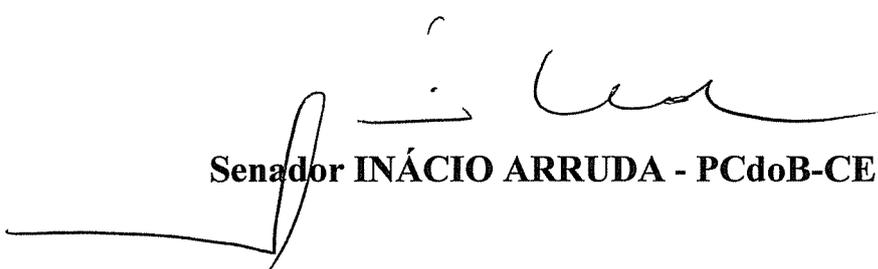
A inclusão da indústria de beneficiamento da castanha de caju entre os setores contemplados, no âmbito do Programa Brasil Maior, com medidas de desoneração da folha de pagamento, terá significativo impacto no setor para toda região Nordeste, garantindo renda e emprego para a população, tanto no campo como nas cidades. Trata-se de um setor relevante para o comércio exterior da Região. Para citar apenas o caso do Ceará, a indústria do caju é responsável pela geração de cerca de 170 mil empregos diretos e 350 mil empregos indiretos, e ocupa o primeiro lugar na pauta de exportações. A desoneração da folha de pagamento representará contribuição indispensável para garantir a manutenção e expansão da taxa de ocupação de mão-de-obra no setor, inclusive com a incorporação do

*[Assinatura]*  
87



grande número de empregados atualmente terceirizados. Além disso, propiciará ao segmento exportador da indústria melhores condições para enfrentar a concorrência internacional cada vez mais acirrada, num quadro em que a valorização da nossa moeda, junto com o alto índice de subsídios oferecidos pelos países concorrentes, torna cada vez mais difícil a tarefa de manter e expandir os mercados para a produção brasileira.

Sala das Sessões, 17 de agosto de 2012

  
**Senador INÁCIO ARRUDA - PCdoB-CE**





CONGRESSO NACIONAL

MPV - 576

00003

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Senado Federal  
Subsecretaria de Apoio as Comissões Mistas  
Recebido em 21/08/2012, às 11:00  
Jose Soares / Matr.: 31577

Data 21.08.2012	Proposição Medida Provisória nº 576, de 15/08/2012
--------------------	---

autor SENADOR ALVARO DIAS (PSDB-PR)	nº do prontuário
--	------------------

1 <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> substitutiva	3. <input type="checkbox"/> modificativa	4. <input type="checkbox"/> aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
---------------------------------------	--	--	-------------------------------------	---

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

**Dê-se ao art. 11 da Lei 12.404, de 4 de maio de 2011, alterado pelo artigo 2º da MP 576, de 2012, a seguinte redação:**

“Art. 11. A EPL será dirigida por um Conselho de Administração e por uma Diretoria Executiva, composta por 4 (quatro) membros.

§ 1º A composição, as atribuições e o funcionamento do Conselho de Administração, bem como o prazo de gestão de seus membros serão definidos em estatuto.

§ 2º Os membros da Diretoria Executiva serão indicados pelo presidente da República, dentre pessoas de ilibada reputação e de notória competência, e nomeados após prévia aprovação pelo Senado Federal, nos termos da alínea f do inciso III do art. 52 da Constituição Federal.

§ 3º O mandato dos membros da Diretoria Executiva será de 4 (quatro anos), vedada a recondução.”

**JUSTIFICATIVA**

A emenda em questão visa garantir que os indicados que irão compor a Diretoria Executiva da Empresa de Planejamento e Logística S. A. – EPL sejam sabatinados pelo Senado Federal, em atendimento ao disposto na alínea f do inciso III do artigo 52 da Constituição Federal.

Esperamos que, para a nomeação dos Diretores da EPL, sejam adotados os mesmos procedimentos e critérios que acompanham a nomeação de todos os Diretores das Agências Reguladoras.

Com efeito, tal mecanismo garantirá que os indicados sejam profissionais de destaque na área, com experiência bastante para tornar exitosa a gestão de um órgão dessa importância.



Enfim, uma empresa com esse porte e com as responsabilidades que lhe serão atribuídas não pode ser administrada por diretores escolhidos em listas que, da forma como previsto na Medida Provisória, devem ser compostas fundamentalmente por indicações políticas. Esses cargos de direção exigem experiência e capacitação técnica.

A politização e o loteamento de cargos é, certamente, o caminho mais curto para a ineficiência e a má gestão.

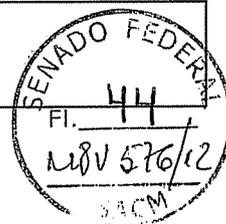
Além do mais, aqueles que assumem funções tão relevantes como essa devem estar conscientes de que precisam se submeter a toda sorte de questionamentos, sem receio das conseqüências, colaborando com a transparência das nomeações.

Sala das Sessões, 21 de agosto de 2012.



Senador ALVARO DIAS

PARLAMENTAR





APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data <b>21/08/2012</b>	proposição <b>Medida Provisória nº 576/2012</b>
---------------------------	--

autor <b>Deputado Efraim Filho DEM/PB</b>	Nº do prontuário
--	------------------

1. Supressiva	2. substitutiva	3. modificativa	4. <input checked="" type="checkbox"/> aditiva	5. Substitutivo global
---------------	-----------------	-----------------	--	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICATIVA				

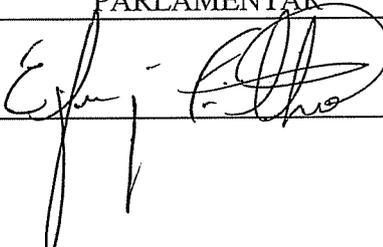
Insira-se o seguinte art. 3º à Medida Provisória nº 576, de 2012, renumerando-se os demais:

“Art. 3º Fica incluída, na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, a ligação ferroviária na EF 232 (Ferrovia Transnordestina), entre Missão Velha – CE e Cabedelo - PB, com pontos de passagem e locais de instalação de plataformas logísticas a serem definidos pelo Ministério dos Transportes.”

JUSTIFICATIVA

A inclusão de um ramal da Ferrovia Transnordestina na Paraíba é de fundamental importância para do desenvolvimento desse estado. De se notar que o Porto de Cabedelo, com posição privilegiada, promove eficaz integração dos modais marítimo, ferroviário e rodoviário, configurando-se como excelente opção logística da região central do Nordeste brasileiro.

PARLAMENTAR


---

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
 Recebido em 21/08/2012 às 12:10  
 Prodrigo Matr.: 220842





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
Deputado Federal Antonio Carlos Mendes Thame

Secretaria de Apoio aos Deputados e Parlamentares

em 21/08/2012 às 17h31

Mat. 46957



CONGRESSO NACIONAL

MPV - 576

00005

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 21/08/2012	Proposição Medida Provisória nº 576, de 15 de agosto de 2012
--------------------	---

Autor DEP. ANTONIO CARLOS MENDES THAME (PSDB/SP)	n.º do prontuário 332
---	--------------------------

1  Supressiva    2.  substitutiva    3.  modificativa    4. X  aditiva    5.  Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafos	Inciso	alínea
--------	--------	------------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescentem-se, onde couber, os artigos à MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 15 DE AGOSTO DE 2012:

Art. O art. 8º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar acrescido de incisos com a seguinte redação:

“Art. 8º .....

.....  
XII – as receitas decorrentes da prestação dos serviços de advocacia;

XIII – as receitas decorrentes da prestação dos serviços de propaganda e publicidade, inclusive promoção de vendas, planejamento de campanhas ou sistemas de publicidade, elaboração de desenhos, textos e demais materiais publicitários.”

Art. O art. 10 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar acrescido de incisos com a seguinte redação:

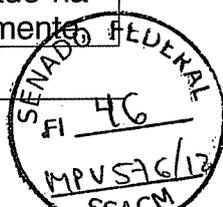
“Art. 10 .....

.....  
XXVIII - as receitas decorrentes da prestação dos serviços de advocacia;

XXIX - as receitas decorrentes da prestação dos serviços de Propaganda e publicidade, inclusive promoção de vendas, planejamento de campanhas ou sistemas de publicidade, elaboração de desenhos, textos e demais materiais publicitários.”

**JUSTIFICAÇÃO**

As Lei nºs 10.637, de 2002, e 10.833, de 2003, que instituíram a não cumulatividade na cobrança da Contribuição para o PIS/Pasep, e para a COFINS, respectivamente,





contribuíram para o aperfeiçoamento do sistema tributário brasileiro. Mantido o faturamento mensal como fato gerador e como base de incidência, o regime não cumulativo passou a permitir a apropriação dos créditos relativos às etapas anteriores do processo de produção, transformando aquelas contribuições em um tributo sobre o valor adicionado. Como regra geral, a alíquota da contribuição para o PIS/PASEP foi elevada de 0,65% para 1,65%, e a da COFINS de 3% para 7,6%. A não cumulatividade beneficiou sobretudo o setor industrial e o varejo, até então muito onerados pela incidência em cascata sobre os seus insumos ou sobre os produtos a serem comercializados. Contudo, algumas atividades sofreram forte aumento de carga tributária, sobretudo da COFINS, razão pela qual, conforme Lei a nº 10.833, de 2003, foram mantidos no regime cumulativo os serviços de telecomunicações; das empresas jornalísticas e de radiodifusão sonora e de sons e imagens, de transporte coletivo rodoviário, metroviário, ferroviário e aquaviário de passageiros; de educação infantil, ensinos fundamental e médio e educação superior; prestados por hospitais, pronto socorro, casas de saúde e de recuperação sob orientação médica e bancos de sangue. Em alterações posteriores, o regime cumulativo foi mantido também para os serviços prestados por clínicas médicas, odontológicas, de fisioterapia e de fonoaudiologia, laboratórios de anatomia patológica, citológica ou de análises clínicas, de diálise, raios X, radiodiagnóstico e radioterapia, quimioterapia; vendas de jornais e periódicos; transporte coletivo de passageiros, efetuado por empresas regulares de linhas aéreas domésticas, transporte de pessoas por empresas de táxi aéreo; edição de periódicos e de informações neles contidas, relativas aos assinantes dos serviços públicos de telefonia; serviços com aeronaves de uso agrícola inscritas no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB); prestados por empresas de call center, telemarketing, telecobrança e de teleatendimento em geral; receitas auferidas por parques temáticos, hotelaria e organização de feiras e eventos; execução por administração, empreitada ou subempreitada, de obras de construção civil, até 31 de dezembro de 2015 ;serviços postais e telegráficos prestados pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos; serviços públicos de concessionárias operadoras de rodovias; agências de viagem e de viagens e turismo; serviços de informática; revenda de imóveis, desmembramento ou loteamento de terrenos, incorporação imobiliária e construção de prédio destinado à venda, quando decorrentes de contratos de longo prazo firmados antes de 31 de outubro de 2003. Por meio da presente Emenda, estamos propondo que voltem a se sujeitar ao regime cumulativo de incidência das contribuições para o PIS/Pasep e a Cofins as receitas relativas à prestação dos serviços de advocacia, e de propaganda e publicidade. Entendendo estar resgatando a justiça tributária para os prestadores desses serviços especializados, contamos com o apoio dos nossos pares.

PARLAMENTAR



Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 21/08/2012 às 17h31  
Valéria / Mat. 46957



CONGRESSO NACIONAL

MPV - 576

00006

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 20/08/12	proposição Medida Provisória nº 576, de 15 de agosto de 2012
------------------	---

autor DEP. ANTONIO CARLOS MENDES THAME (PSDB/SP)	nº do prontuário 332
---	-------------------------

1  Supressiva    2.  substitutiva    3. modificativa    4. X aditiva    5.  Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao § 2º do art. 11 da Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011, alterado pela MP nº 576, de 15 de agosto de 2012, a seguinte redação:

“Art. 11 .....  
.....

§ 2º Os membros da Diretoria Executiva deverão ser brasileiros, de reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de especialidade dos cargos a serem exercidos, e serão nomeados pelo Presidente da República, após aprovação pelo Senado Federal, nos termos da alínea f do inciso III do art. 52 da Constituição Federal”.

JUSTIFICAÇÃO

Considerando a complexidade e a importância da Empresa de Planejamento e Logística S.A – EPL, que tem por objeto planejar e promover o desenvolvimento do serviço de transporte ferroviário de alta velocidade de forma integrada com as demais modalidades de transporte, e prestar serviços na área de estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento do setor de transportes no País, a presente emenda pretende submeter os Diretores desta Empresa, indicados pelo Poder Executivo Federal, à sabatina do Senado Federal para que, após a aprovação, possam ser nomeados pelo Presidente da República.

PARLAMENTAR





CONGRESSO NACIONAL

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
 Recebido em 21/08/2012 às 17:40  
*Thame* /Matr.: 47263

MPV - 576

00007

### APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 21/08/2012	proposição Medida Provisória nº 576, de 16 de agosto de 2012
--------------------	---

Autor Deputado Antonio Carlos Mendes Thame - PSDB	nº do prontuário 332
--	-------------------------

1  Supressiva    2.  substitutiva    3.  modificativa    4.  aditiva    5.  Substitutivo global

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

#### Emenda à Medida Provisória 576, de 2012

Dê-se ao § 4º, do art. 5º, da Lei 12.404/2011, com a redação dada pelo art. 2º da Medida Provisória 576/2012, a seguinte redação:

Art. 5º. ....

“ § 4º- A EPL só poderá constituir subsidiária integral, bem como participar como sócia ou acionista minoritária em outras sociedades, mediante autorização do Congresso Nacional.”

#### JUSTIFICAÇÃO

A alteração objetiva resgatar prerrogativa do Congresso Nacional no sentido de poder opinar e decidir, dentro dos parâmetros constitucionais, sobre assuntos de relevante interesse nacional. Além disso, procura garantir maior segurança jurídica e mais legitimidade na decisão política relativamente à gestão financeira dos recursos públicos e ao destino que o Governo pretende dar ao patrimônio estatal que, em última análise pertence ao povo brasileiro.

Nesse sentido, o Congresso Nacional deve ter a prerrogativa de decidir sobre o uso dos recursos públicos que estão nas empresas estatais.

PARLAMENTAR

Brasília (DF), 21 de agosto de 2012

*Antonio Carlos Mendes Thame*  
 Deputado ANTONIO CARLOS MENDES THAME  
 LIDERANÇA DA MINORIA



Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 21/08/2012 às 18:00  
/Matr.: 47263



CONGRESSO NACIONAL

MPV - 576

00008

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

21/08/2012

Proposição

Medida Provisória nº 576 / 2012

Autor

Deputado EDUARDO CUNHA PMDB/RJ

Nº Prontuário

1  Supressiva 2.  Substitutiva 3.  Modificativa 4.  \*Aditiva 5.  Substitutivo Global

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
--------	---------	------------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

Art. X Dê-se *caput* do art. 3º da Lei nº 8.906, de 4 de julho de 1994, a seguinte redação:

"Art. 3º O exercício da atividade de advocacia no território brasileiro e a denominação de advogado são privativos dos inscritos na Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), mediante requerimento e concedidos automaticamente após a graduação em Direito, obtido em instituição de ensino oficialmente autorizada e credenciada, observados os demais requisitos do art. 8º, exceto o disposto no inciso IV e § 1º." (NR)

Art. Y Revogam-se o inciso IV e o § 1º do art. 8º e o inciso VI do art. 58 da Lei nº 8.906, de 4 de julho de 1994, colocando-se ao final dos artigos as letras (NR).

JUSTIFICAÇÃO

Um dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil é a "livre expressão da atividade intelectual" (art. 5º, IX, CF), do "livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão" (art. 5º, XIII, CF).



A exigência de aprovação em Exame de Ordem, prevista no inciso IV do art. 8º, da Lei 8906, de 04 de julho de 1994, que "dispõe sobre o Estatuto da Advocacia e da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), é uma exigência absurda que cria uma avaliação das universidades de uma carreira, com poder de veto.

Vários bacharéis não conseguem passar no exame da primeira vez. Gastam dinheiro com inscrições, pagam cursos suplementares, enfim é uma pós-graduação de Direito com efeito de validação da graduação já obtida.

A constitucionalidade da referida obrigação está sendo discutida no STF, com parecer do Ministério Público Federal pela inconstitucionalidade.

Esse exame cria uma obrigação absurda que não é prevista em outras carreiras, igualmente ou mais importantes. O médico faz exame de Conselho Regional de Medicina para se graduar e ter o direito ao exercício da profissão?

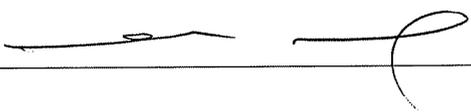
O poder de fiscalização da Ordem, consubstanciado no Estatuto da Advocacia e da Ordem dos Advogados do Brasil e no Código de Ética e Disciplina da OAB, não seria mais eficaz no combate aos maus profissionais do que realizar um simples exame para ingresso na instituição?

Estima-se que a OAB arrecade cerca de R\$ 75 milhões por ano com o Exame de Ordem, dinheiro suado do estudante brasileiro já graduado e sem poder ter o seu direito resguardado de exercício da profissão.

Ante o exposto, solicito apoio dos nobres pares na aprovação deste emenda.

ASSINATURA

DEPUTADO EDUARDO CUNHA





CONGRESSO NACIONAL

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 21/08/2012 às 18:10  
Mauro /Matr.: 47263

MPV - 576

00009

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 21/08/2012 proposição MP 576 de 2012

autor Deputado Vanderlei Macris n.º do prontuário 521

1  Supressiva 2.  substitutiva 3.  modificativa 4.  aditiva  Substitutivo global

Página 1/2 Artigo 3º Parágrafos Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao artigo 3º da Media Provisória 576 de 2012 a seguinte redação:

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. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Ferroviário:

.....

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

....." (NR)

Art. 34-A. ....

§ 2º .....

VI - nos casos de concessões de rodovias, a exigência da construção de locais seguros destinados a estacionamento de veículos e descanso para os motoristas, situados a intervalos menores que 200



(duzentos) quilômetros entre si, incluindo área isolada para os veículos que transportem produtos perigosos, e em consonância com o volume médio diário de tráfego na rodovia.' (NR)''

“§ 3º . . Os contratos de concessões de rodovias outorgadas anteriormente à entrada em vigor desta Lei deverão adequar-se às disposições contidas no inciso VI do parágrafo anterior, no prazo de 1 (um) ano.”

#### JUSTIFICATIVA

A Presidente da República anunciou grandioso Plano Nacional contendo medidas a serem adotadas imediatamente visando introduzir melhorias na infra estrutura de transportes no País, contemplando investimentos nas diversas modalidades de transporte e também na intermodalidade.

Tratam se investimentos e providências mais do que necessárias, verificando-se a inclusão no referido Plano da intenção de concessão de grandes trechos da malha rodoviária, o que devemos considerar como providência salutar ante a impossibilidade de investimentos diretos do Tesouro e a evidente carência de investimentos urgentes em nossas rodovias.

Ao par desse fato, cumpre lembrar que o Congresso Nacional recentemente aprovou a Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, criando obrigações a serem observadas pelos motoristas profissionais de caminhões e de ônibus, que trafegam pelas rodovias do País, ressaltando-se dentre outras a obrigação fazer paradas para descanso de 30 minutos a cada quatro horas de tempo de direção e em especial de repouso no mínimo de nove horas mais duas horas, totalizando onze horas por dia. São regras importantes para a segurança no trânsito e para a saúde dos motoristas.

Todavia, o que se verificou após a aprovação da lei, foi a reação dos caminhoneiros contra a imediata implantação da lei sem que fossem adotadas pelo Poder Público as medidas indispensáveis à criação dos pontos de parada e apoio aos motoristas ao longo das rodovias brasileiras, deixando cada um a sua própria sorte na busca de meios para cumprir a determinação legal, expondo esses trabalhadores a paradas sem nenhuma segurança, que diga-se de passagem é obrigação do Governo assegurar ao cidadão.

Existe um clamor de toda a sociedade para que sejam adotadas as medidas necessárias ao cumprimento da lei, cabendo ao Congresso Nacional e aos Governos Federal e dos Estados contribuir para a implantação da infra estrutura necessária para a aplicação da lei.

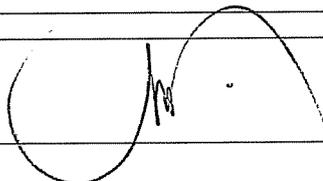
Com o objetivo de criar essa infra estrutura necessária ao cumprimento da lei, tem-se como imprescindível colocar na lei a previsão de que todas as novas concessões anunciadas pela Presidente da República contemplem a construção e implantação dos pontos de parada e apoio aos motoristas, no mínimo a cada 200 quilômetros, que entendemos seja o trecho que pode ser percorrido no prazo de quatro horas de direção ininterrupta prevista na lei já em vigor.

Em relação às rodovias concedidas anteriormente consideramos que no prazo de um ano poderão elas construir e implantar os pontos de parada necessários para que os motoristas cumpram a lei.

Assim, a emenda apresentada preserva as modificações introduzidas pela Medida Provisória e acrescenta a modificação ao artigo 34-A com o objetivo aqui aduzido.

PARLAMENTAR

Deputado Vanderlei Macris



Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 21/08/2012 às 19:46  
Matr.: 47263

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 15 DE AGOSTO 2012.

MPV - 576

00010

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.

EMENDA ADITIVA Nº

Inclua-se, onde couber, na Medida Provisória nº 576, de 15 de agosto de 2012, o seguinte artigo:

“Fica o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, autorizado a contratar pessoal técnico e administrativo por tempo determinado, nos termos da Lei nº 8.745, de 9 de dezembro de 1993”.

JUSTIFICAÇÃO

A criação da EPL, traz, dentre outras prerrogativas, a possibilidade de se promover a contratação de pessoal técnico-administrativo, nos termos da Lei 8.745, de 9 de dezembro de 1993. Além disto, o DNIT e VALEC devem contratar mais profissionais para dar vazão às suas competências. Tudo isto, aliado às obras do Programa de Aceleração do Crescimento destinadas a rodovias, ferrovias, portos e aeroportos; as obras da Copa 2014 e das Olimpíadas de 2016, entre outras, representarão, certamente, mais demandas ao órgão ambiental responsável pelo licenciamento.

O responsável, entre outras atribuições, pelo licenciamento ambiental federal, no caso o IBAMA, padece de recursos humanos para fazer face às suas competências com eficácia e eficiência, uma vez que vem aumentando diariamente o número de empreendimentos, obras ou atividades que necessitam de licenciamento ambiental por parte do órgão federal, integrante do SISNAMA – Sistema Nacional do Meio Ambiente.

Por esta razão apresento a presente Emenda, a fim de que o órgão ambiental mencionado possa, de forma ágil, eficaz e eficiente, cumprir as suas competências, em tempo hábil.



Sala das Sessões, em 21 de agosto de 2012.

  
Deputado Sarney Filho  
PV/MA



Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 21/08/2012 às 19:46  
Matr.: 47263

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 15 DE AGOSTO 2012.

MPV - 576

00011

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.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao inciso I, do artigo 5º da Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011, alterado pelo artigo 2º da Medida Provisória Nº 576, de 15 de agosto de 2012, a seguinte redação:

“Art. 5º.....

I – elaborar estudos de viabilidade técnico-econômica, ambiental e de engenharia necessários ao desenvolvimento de projetos de transportes”.

JUSTIFICAÇÃO

A EPL S/A, no início do planejamento, deve, paralelamente aos estudos de viabilidade técnico-econômica e de engenharia, apresentar, também, estudos de viabilidade ambiental, objetivando, além de atender o princípio da economicidade, evitar que projetos sem viabilidade ambiental comprovada possam ser desenvolvidos e impedidos de serem executados, por falta, justamente, da licença ambiental, expedida pelo órgão licenciador competente, integrante do Sistema Nacional de Meio Ambiente – SISNAMA.

Sala das Sessões, em 21 de agosto de 2012.

Deputado Sarney Filho  
PV/MA





CONGRESSO NACIONAL

Subsecretaria de Relações com as Comissões Mistas  
 Recebido em 22/08/2012 às 11h10  
 Matr.: 254736

MPV - 576

00012

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 22/08/2012	proposição Medida Provisória nº 576/2012
--------------------	---

Deputado Efraim Filho	autor DEM/PB	Nº do prontuário
-----------------------	-----------------	------------------

1  Supressiva    2.  substitutiva    3.  modificativa    4.  aditiva    5.  Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Insira-se o seguinte art. 3º à Medida Provisória nº 576, de 2012, renumerando-se os demais:

“Art. 3º Fica incluída, na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, a ligação ferroviária na EF 232 (Ferrovia Transnordestina), entre Arcoverde – PE e Cabedelo - PB, com pontos de passagem e locais de instalação de plataformas logísticas a serem definidos pelo Ministério dos Transportes.”

JUSTIFICATIVA

A inclusão de um ramal da Ferrovia Transnordestina na Paraíba é de fundamental importância para do desenvolvimento desse estado. De se notar que o Porto de Cabedelo, com posição privilegiada, promove eficaz integração dos modais marítimo, ferroviário e rodoviário, configurando-se como excelente opção logística da região central do Nordeste brasileiro.

PARLAMENTAR

*Efraim Filho*





CONGRESSO NACIONAL

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 11:35h  
vfp / Matr.: 255170

MPV - 576

00013

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	Proposição MP 576/2012			
Autores ARNALDO JARDIM - PPS/SP				nº do prontuário
1.( ) Supressiva	2.( ) substitutiva	3.( X) modificativa	4.( ) aditiva	5.( ) Substitutivo global

TEXTO / JUSTIFICATIVA

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao inciso II do art.3º da Lei n.º 12.404, de 2011, constante no art. 2º da Medida Provisória nº 576, de 2012, a seguinte redação:

“Art. 3º.....  
.....  
.....

II – prestar serviços na área de estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento do setor de transportes do país, englobando todas as modalidades: rodoviário, ferroviário, dutoviário, aquaviário e aéreo.”(NR)

JUSTIFICATIVA

Propomos a alteração do dispositivo, visando ressaltar a importância da atuação da Empresa de Planejamento e Logística S.A. na integração de todos os modais de transporte que compõem a logística e infraestrutura nacional.

Sala das Sessões, em 22 de agosto de 2012.

  
Dep. ARNALDO JARDIM  
PPS/SP





CONGRESSO NACIONAL

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
 Recebido em 22 / 08 / 2012 às 11:35  
 /Matr.: 255170

MPV 576

00014

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	Proposição MP 576/2012
------	---------------------------

Autores ARNALDO JARDIM - PPS/SP	nº do prontuário
------------------------------------	------------------

1.( ) Supressiva	2.( ) substitutiva	3.( ) modificativa	4.(x)aditiva	5.( ) Substitutivo global
------------------	--------------------	--------------------	--------------	---------------------------

TEXTO / JUSTIFICATIVA

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se, onde couber, o seguinte artigo à Lei n.º 12.404, de 2011, constante no art.2º Medida Provisória n.º 576, de 2012.

“Art. Os contratos realizados pela EPL deverão ser divulgados no sítio eletrônico do Ministério dos Transportes, contemplando, entre outros, o objeto do contrato, os valores envolvidos e as empresas beneficiadas”. (NR)

JUSTIFICATIVA

A transparência é uma das armas fundamentais que a sociedade tem para a fiscalização da aplicação correta dos recursos públicos. De outra parte, cabe aos agentes públicos agir com transparência. Tal necessidade se faz mais presente quando se encontram envolvidos montantes significativos de recursos públicos. Diante disso, sugerimos que a EPL divulgue em meio eletrônico as principais informações sobre os contratos que forem realizados.

Sala das Sessões, em 22 de agosto de 2012.

Dep. ARNALDO JARDIM  
PPS/SP





CONGRESSO NACIONAL

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 11:35h  
Matr.: 255170

MPV 576

00015

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	Proposição MP 576/2012			
Autores ARNALDO JARDIM - PPS/SP			nº do prontuário	
1.( ) Supressiva	2.( ) substitutiva	3.( X) modificativa	4.( ) aditiva	5.( ) Substitutivo global

TEXTO / JUSTIFICATIVA

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao §1º do inciso XX do art.5ºº da Lei n.º 12.404, de 2011, constante no art. 2º da Medida Provisória nº 576, de 2012, a seguinte redação:

“Art. 5º.....  
.....  
XX -.....  
.....

§ 1º Os estudos e pesquisas desenvolvidos pela EPL poderão subsidiar a formulação, o planejamento e a implementação de ações do Ministério dos Transportes, da Secretaria Especial de Portos e da Secretaria de Aviação Civil, no âmbito da política traçada para o setor.”(NR)

JUSTIFICATIVA

A alteração sugerida visa acrescer um modal de transporte que desde 2007, com a criação da Secretaria Especial de Portos, ficou desvinculada do Ministério dos Transportes. A infraestrutura marítima passou a ser regida pela nova pasta, vinculada à Presidência da República. O mesmo pode se dizer da Secretaria de Aviação Civil, que desde o ano de 2011, com status de ministério passou a coordenar as políticas do setor.

Sala das Sessões, em 22 de agosto de 2012..

Dep. ARNALDO JARDIM  
PPS/SP





Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
 Recebido em 22/08/2012 às 14:25  
 Mouta /Matr.: 47263

CONGRESSO NACIONAL

MPV 576

00016

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

22/08/2012	Proposição Medida Provisória nº 576 / 2012			
Autor Deputado HENRIQUE EDUARDO ALVES – PMDB/RN			Nº Prontuário	
1 <input type="checkbox"/> Supressiva    2. <input type="checkbox"/> Substitutiva    3 <input type="checkbox"/> Modificativa    4. <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva    5. <input type="checkbox"/> Substitutivo Global				
Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Inclua-se, onde couber, o seguinte dispositivo:

“Art. \_\_\_\_\_. Fica autorizado o Poder Executivo a proceder à duplicação da BR-304, no trecho Natal-Mossoró.”

JUSTIFICAÇÃO

O governo federal lançou, no dia 15/8, o Programa de Investimentos em Logística que prevê, numa primeira etapa, aplicação de R\$ 133 bilhões em nove<sup>1</sup> trechos de rodovias (7,5 mil Km) e em 12 trechos de ferrovias (10 mil Km). O objetivo do programa é aumentar a escala dos investimentos públicos e privados em infraestrutura de transportes e promover a integração de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, reduzindo custos e ampliando a capacidade de transporte, além de viabilizar a articulação com as diversas cadeias produtivas, aumentar a eficiência e a competitividade do País. Do valor total a ser investido, R\$ 42 bilhões serão aplicados na duplicação e construção de rodovias. R\$ 91 bilhões serão destinados ao modal ferroviário.

Na solenidade de lançamento do programa, a presidenta Dilma Rousseff afirma que, naquele momento, se iniciava “a construção de um Brasil mais rico, mais forte, mais completo e mais competitivo”. De fato, o programa inaugura um novo marco nos

1. <sup>1</sup> BR-101 BA
2. BR-262 ES/MG
3. BR-153 TO/GO
4. BR-050 GO/MG
5. BR-163 MT
6. BR-163 MS, BR-262 MS, BR-267 MS
7. BR-060 DF/GO, BR-153 GO/MG, BR-262 MG
8. BR-116 MG
9. BR-040 DF/GO/MG

1



investimentos em infraestrutura viária no País e irá alavancar, sem dúvida, o sistema de logística de transportes, reduzindo o oneroso Custo Brasil.

Todavia, os nove trechos incluídos no programa não contemplam investimentos em rodovias no Rio Grande do Norte. Por essa razão, apresentamos a presente emenda, propondo a duplicação da BR-304, entre Natal e Mossoró, principal eixo viário do Estado e estratégico dentro do contexto da economia potiguar.

A BR-304 interliga Natal e Fortaleza e passa por Mossoró, que está localizada entre as duas capitais. As duas primeiras são reconhecidas por sua vocação turística e Mossoró, além do turismo, destaca-se na economia por ser um polo aglutinador de produção de sal, grande produtor de petróleo, cimento e cerâmica. Outro destaque de Mossoró é a fruticultura irrigada, sendo o maior produtor de melão do Brasil. A condição de área livre da praga *Anastrepha Grandis* (mosca das frutas), proporciona a Mossoró a abertura de outros mercados consumidores, a exemplo dos Estados Unidos, Japão e União Europeia. As exportações das frutas de Mossoró são hoje realizadas em sua grande maioria pelo Terminal de Pecém, em Fortaleza/CE, acarretando enormes prejuízos à economia do Rio Grande do Norte, que deixa de arrecadar impostos e de receber incentivos do Governo Federal, já que o registro das exportações das frutas potiguares fica no Ceará, como se a produção do Rio Grande do Norte fosse reconhecida oficialmente como do Estado vizinho. Daí ser fundamental a duplicação da BR-304, pois, com melhor trafegabilidade, as exportações poderão ser efetuadas pelo Porto de Natal.

Além disso, a duplicação da BR-304 trará os seguintes benefícios para a região: infraestrutura rodoviária adequada; redução no custo operacional dos veículos e, conseqüentemente, dos custos de transportes; segurança dos usuários com a redução do número de acidentes; redução no tempo de viagem dos usuários e de cargas; promoção da expansão econômica regional, facilitando o escoamento da produção para o País e exterior; fomento e ampliação da integração dos grandes centros consumidores; incremento do potencial de turismo inter-regional, nacional e internacional, o que possibilitará maior dinamismo econômico na região.

A duplicação da rodovia faz-se urgente, pois atende a um tráfego sempre crescente e possui importância estratégica para a região, tanto em termos de circulação de produtos como de pessoas. Ademais, possibilitará a abertura de oportunidades de novos negócios na região sob sua influência, proporcionando também maior importância logística para os transportes regionais.

Diante do exposto, solicito dos Ilustres Pares a aprovação da emenda que ora apresento.

  
Deputado **HENRIQUE EDUARDO ALVES** - PMDB/RN





CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas

Recebido em 22/08/2012 às 15:10

*[Assinatura]*

Matr.: 254736

MPV 576

00017

21/08/2012

Proposição

Medida Provisória nº 576 / 2012

Autor

Deputado Paulo Pereira da Silva

*Paulinho de Souza*

Nº Prontuário

*PDT - SP*

1  Supressiva 2.  Substitutiva 3.  Modificativa 4.  \*Aditiva 5.  Substitutivo Global

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
--------	---------	------------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

Art. X Acresça-se à Lei nº 8.352 de 28 de dezembro de 1991, o seguinte artigo:

“Art. 2-À Fica criado o Fundo de Investimento do FAT, FI-FAT, caracterizado pela aplicação da diferença entre o montante total dos recursos, descontado o somatório do montante do repasse ao BNDES, previsto no art. 239 da Constituição Federal, com a parcela da reserva mínima prevista no § 2º do art. 9º da Lei nº 8.019 de 11 de abril de 1990.

§1º O FI-FAT será destinado a investimentos em todos os setores, incluindo os não cobertos pelo FI-FGTS, voltados para implantação, ampliação, recuperação e modernização nos setores de infraestrutura, insumos básicos e bens de capital sob encomenda, que proporcionem a geração de empregos.

§ 2º O FI-FAT terá patrimônio próprio, segregado do patrimônio do FAT e será disciplinado por instrução da Comissão de Valores Mobiliários-CVM.

§ 3º A administração e a gestão do FI-FAT será da Caixa Econômica Federal, Banco do Brasil ou BNDS, cabendo ao Comitê de Investimentos-CI, a ser constituído pelo CODEFAT, a aprovação dos investimentos e a decisão de escolha de um ou mais administrador e gestor.

*[Assinatura]*  
SENADO FEDERAL  
F. 63  
MPV 576/12  
SACM

§ 4º Caberá ao CODEFAT a definição dos limites financeiros, taxas de juros das aplicações, taxas mínimas de retorno dos investimentos e condições da gestão, podendo trocar o gestor dentre os autorizados no parágrafo anterior.

§ 5º Na hipótese de extinção do FI-FAT, o seu patrimônio total será revertido para o patrimônio do FAT."

Art. XX Acresça-se ao art. 19 da Lei nº 7.998 de 11 de janeiro de 1990, o seguinte inciso:

"Art. 19.....

.....

XVIII - com relação ao Fundo de Investimentos do FAT-FI-FAT:

- a) aprovar a política de investimentos do FI-FAT, por proposta do Comitê de Investimento;
- b) decidir sobre reinvestimento ou distribuição dos resultados positivos do FI-FAT em cada exercício;
- c) estabelecer o valor de remuneração da administração e gestão do FI-FAT, inclusive a taxa de risco;
- d) definir a forma de deliberação de funcionamento e a composição do Comitê de Investimento, que deverá obrigatoriamente ter a participação do administrador;
- e) definir a exposição máxima de risco dos investimentos do FI-FAT;
- f) estabelecer o limite máximo de participação dos recursos do FI-FAT por setor, por empreendimento e por classe de ativo, observados os requisitos técnicos aplicáveis;
- g) aprovar o regulamento e suas modificações do FI-FAT, mediante proposição do administrador;
- h) autorizar a integralização de cotas ao FI-FAT, definindo todos os parâmetros aplicáveis;



- a) todas as demais deliberações, não previstas nos itens anteriores afetas a administração do FI-FAT.

### JUSTIFICAÇÃO

Os recursos dos trabalhadores devem ter uma destinação que vise a preservação do seu patrimônio.

Este Fundo, a exemplo do FI-FGTS, terá uma rentabilidade maior, para compensar os subsídios para outros programas de governo, como o Minha Casa Minha Vida, que acabam sangrando o FGTS, em detrimento do patrimônio dos trabalhadores.

Ante o exposto, solicito apoio dos nobres pares na aprovação deste emenda.

22 De Agosto de 2012

ASSINATURA

DEPUTADO: Paulo Pereira da Silva  
PDT-SP





CONGRESSO NACIONAL

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 15:15  
Matr.: 254736

MPV 576

00018

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 22/08/2012 Medida Provisória nº 576 / 2012

Autor: Deputado José de Filippi Nº do Prontuário

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. X Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo Global

Página 1-2 Artigo 2º Parágrafo Inciso Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

À Medida Provisória nº 576, de 15 de agosto de 2012.

Dê-se ao Art. 2º da MP nº 576, de 15 de agosto de 2012, a seguinte nova redação.

"Art. 2º. ....

".....

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 de 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 estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento do setor de transportes de cargas e passageiros no País." (NR)

"....."

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta modifica o artigo 2º da MP 576/2012, especialmente acrescentado um inciso no artigo 3º da Lei 12.404, de 04 de maio de 2011, ora alterada pela presente Medida Provisória.



Constata-se nos centros urbanos a condição caótica da mobilidade urbana em todo território nacional. É fácil encontrar brasileiros que gastam mais de duas horas em transporte coletivo entre a residência e o trabalho, chegando ao absurdo destes brasileiros passarem mais de 40 dias por ano no trajeto residência-trabalho-residência, geralmente em modal lento, lotado e em péssimas condições.

Nota-se que os municípios das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, não conseguem por si só equacionar o problema da mobilidade, necessitando se consorciarem e de um ação concreta da União em conjunto com os Estados, para planejar e promover o desenvolvimento dos serviços de mobilidade urbana por meio de estudos, pesquisas, construção de infraestrutura, operação e exploração do serviço, administração e gestão de patrimônio, desenvolvimento tecnológico e atividades destinadas à absorção e transferência de tecnologias.

Em países como EUA, França e Reino Unido, existem órgãos colegiados entre cidades e Estados com a participação do Governo Federal para planejar e executar políticas de Mobilidade Urbana, e em nosso país tal iniciativa poderá em muito alavancar as ações do PAC da Mobilidade, cujo investimento da União é na ordem de R\$22 bilhões.

Deputado José de Filippi

PARLAMENTAR

Deputado José de Filippi (PT-SP)



Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 15:22  
/Matr.: 255770



CONGRESSO NACIONAL

MPV 576

00019

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 22/08/2012	proposição Medida Provisória nº 576/2012
--------------------	---

autor Deputado Ronaldo Caiado DEM/GO	Nº do prontuário
---	------------------

1 Supressiva	2. substitutiva	3. <input checked="" type="checkbox"/> modificativa	4. aditiva	5. Substitutivo global
--------------	-----------------	---	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

O § 4º do art. 15 da Lei nº 12.404, de 2011, com a redação dada pelo art. 2º da Medida Provisória nº 576, de 2012, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“§ 4º Nas contratações de que trata o caput, a EPL **deverá** exigir como critérios de seleção títulos acadêmicos e atestados de experiência profissional referentes à área na qual o candidato pretende desempenhar suas atividades.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A contratação de pessoal, ainda que por prazo determinado, deve se dar com base na experiência pregressa do candidato e na sua área de expertise. Sem isso, corre-se o risco da EPL se tornar verdadeiro cabide de empregos, preenchido com base em critérios meramente políticos.

PARLAMENTAR

*Ronaldo Caiado*





CONGRESSO NACIONAL

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 15:23  
Metr.: 255170

MPV 576

00020

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 22/08/2012	proposição Medida Provisória nº 576/2012
--------------------	---

autor Deputado Ronaldo Caiado DEM/GO	Nº do prontuário
---	------------------

1 Supressiva	2 substitutiva	3. <input checked="" type="checkbox"/> modificativa	4. aditiva	5. Substitutivo global
--------------	----------------	---	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

O parágrafo único do art. 14 da Lei nº 12.404, de 2011, com a redação dada pelo art. 2º da Medida Provisória nº 576, de 2012, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“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, **verificados o conhecimento e a experiência prévia na área de atuação da empresa**, 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)

JUSTIFICATIVA

A cessão de servidores à EPL, e consequente desfalque em outras áreas do governo, somente se justifica caso o pessoal cedido tenha conhecimento e experiência prévios na área de atuação da empresa. Caso contrário, a cessão pode atender unicamente a critérios políticos.

PARLAMENTAR

*Ronaldo Caiado*



Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 15:24  
no /Matr.: 255170



CONGRESSO NACIONAL

MPV 576

00021

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 22/08/2012	proposição Medida Provisória nº 576/2012
--------------------	---

autor Deputado Ronaldo Caiado DEM/GO	Nº do prontuário
---	------------------

1 Supressiva	2 substitutiva	3 <input checked="" type="checkbox"/> modificativa	4 aditiva	5 Substitutivo global
--------------	----------------	--	-----------	-----------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

O caput do art. 14 da Lei nº 12.404, de 2011, com a redação dada pelo art. 2º da Medida Provisória nº 576, de 2012, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“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, com número total de vagas limitado a 50 (cinquenta).

.....” (NR)

JUSTIFICATIVA

A responsabilidade fiscal deve estar presente em qualquer ação do Estado. Nesse sentido, julgamos que, no caso da nova estatal, é conveniente limitar o número de cargos efetivos a serem preenchidos, mesmo que por concurso. Uma empresa enxuta pode, perfeitamente, cumprir com suas atribuições. De se notar, inclusive, que, além do concurso, há outras formas de contratação de pessoal previstas para a EPL.

PARLAMENTAR





CONGRESSO NACIONAL

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 15:25  
WP /Matr.: 255170

MPV 576

00022

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 22/08/2012	Proposição Medida Provisória nº 576, de 2012
--------------------	---

autor Deputado Ronaldo Caiado – Democratas/GO	Nº do prontuário
--	------------------

1 <input checked="" type="checkbox"/> Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutivo global
--	-----------------	-----------------	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o art. 15 da Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011, com a redação dada pelo art. 2º da Medida Provisória nº 576, de 2012.

**JUSTIFICATIVA**

O art. 15 da MP nº 576, de 2012, equipara a Empresa de Planejamento e Logística – EPL, empresa pública constituída sob a forma de sociedade anônima de capital fechado, às pessoas jurídicas referidas no art. 1º da Lei nº 8.745, de 9 de dezembro de 1993, notadamente autarquias e fundações públicas, para fins de contratação de pessoal técnico e administrativo por tempo determinado.

Por sua vez, o parágrafo único do art. 14 da referida MP autoriza a cessão de servidores e empregados públicos à EPL, pelo prazo de 48 meses.

Verifica-se, desta forma, que o caput do art. 1º da Lei nº 8.745, de 1993, não prevê expressamente a contratação temporária no âmbito das empresas públicas. Ademais, a alegada necessidade de contratação para fins de funcionamento inicial da EPL poderá ser suprida por meio da cessão de servidores e empregados públicos integrantes da própria Administração.

Em consequência, ao suprimir o art. 15 da MP nº 576, de 2012, a presente emenda atende às necessidades de pessoal decorrentes da criação da EPL sem, no entanto, infringir o preconizado no art. 1º da Lei nº 8.745, de 1993, e o princípio de responsabilidade fiscal que deve nortear as ações de Governo.

PARLAMENTAR

*Ronaldo Caiado*





CÂMARA DOS DEPUTADOS

# Medida Provisória nº 576, de 15 de agosto de 2012

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 15:30  
w/p Matr.: 255170

**MPV 576**

**00023**

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.

## Emenda Aditiva Nº

O art. 5º, da Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos:

“Art. 5º .....

XXI - elaborar estudos visando à concessão e operação, para transporte de cargas e passageiros, do trecho ferroviário Brasília - Luziânia (NR);

XXII - elaborar estudos visando à concessão e operação, para transporte de cargas e passageiros, do trecho ferroviário Brasília - Anápolis - Goiânia (NR);

XXIII - elaborar estudos visando à ampliação do Veículo Leve sobre Trilhos - VLT do Terminal da Asa Norte à cidade de Planaltina de Goiás (NR);

.....”

## Justificação

A presente emenda pretende elencar dentre as competências da EPL a elaboração de estudos com a finalidade de implantação de dois importantes trechos ferroviários para o desenvolvimento econômico e social da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE/DF.

Handwritten mark



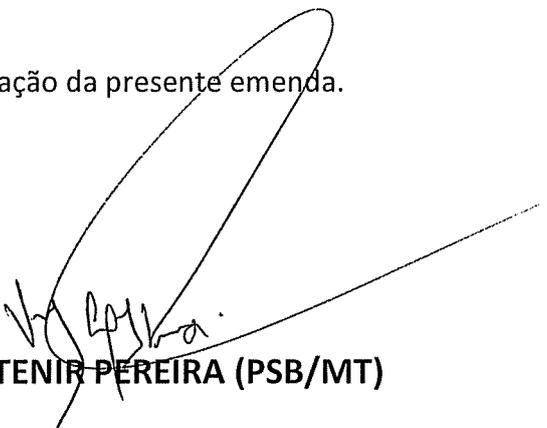
A linha férrea entre Brasília e Luziânia (GO), em linha regular mista de transporte de passageiros e cargas, irá integrar ainda mais a região, beneficiando cerca de 500 mil moradores do Entorno Sul do Distrito Federal.

Já a ferrovia Brasília-Anápolis-Goiânia, trecho que compreende cerca de 190 km, deverá ser conectada à Ferrovia Norte Sul para servir no escoamento da produção de grãos da região. De acordo com projeções do IPEA, a região por onde passará a ferrovia possui hoje 7 milhões de habitantes e, em 15 anos, deverá ser a segunda conurbação do país, abrigando 20 milhões de habitantes.

Da mesma forma visa a ampliar o trecho do VLT de Brasília do Terminal da Asa Norte até a cidade de Planaltina de Goiás, num total de 36,4 Km, atendendo a 50 mil pessoas dia, potencialmente.

Por estas razões, peço a aprovação da presente emenda.

Sala das sessões,



**Deputado VALTENIR PEREIRA (PSB/MT)**





Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
 Recebido em 22/08/2012 às 15:55  
 /Matr.: 255170

**Congresso Nacional**

**MPV 576**

**00024**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>Data:</b>	<b>Proposição:</b> MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 16 DE AGOSTO DE 2012
--------------	---

<b>Autor:</b> Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	<b>Nº do Prontuário</b>
--	-------------------------

Supressiva  
  Substitutiva  
  Modificativa  
 Aditiva  
  Substitutiva Global  

<b>Artigo:</b>	<b>Parágrafo:</b>	<b>Inciso:</b>	<b>Alínea:</b>	<b>Pág.</b>
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

**EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se, onde couber:

Art. XX O artigo 74 da Lei nº 9.430 de 27 de dezembro de 1996, passa a vigorar com a seguinte redação:

*Art. 74. O sujeito passivo que apurar crédito, inclusive os judiciais com trânsito em julgado, relativo a tributo, contribuição sociais e previdenciárias administrado pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, passível de restituição ou de ressarcimento, poderá utilizá-lo na compensação de débitos próprios relativos a quaisquer tributos e contribuições sócias e previdenciárias administrados por aquele Órgão. (Redação dada pela Lei nº 10.637, de 2002) (Vide Decreto nº 7.212, de 2010)*

Art. XX Fica Revogado o Parágrafo Único do art. 26 da Lei 11.457, de 16 de março de 2007.

**JUSTIFICAÇÃO**

O objetivo das alterações proposta aos artigos 74º da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996, por conseguinte a revogação do Parágrafo Único do art. 26 da Lei 11.457/2007, é justamente valer a efetiva desoneração dos setores produtivos, autorizando e flexibilizando as compensações tributárias com todos os impostos e contribuições sociais e previdenciárias administrados pela Secretária da Receita Federal do Brasil.

Somente desta forma se opera a não cumulatividade dos PIS e COFINS, frente ao elevado acúmulo de crédito suportado pelos Contribuintes, que





**Congresso Nacional**



**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>Data:</b>	<b>Proposição:</b> MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 16 DE AGOSTO DE 2012
--------------	---

<b>Autor:</b> Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	<b>Nº do Prontuário</b>
--	-------------------------

Supressiva  
 Substitutiva  
 Modificativa  
 Aditiva  
 Substitutiva Global  

<b>Artigo:</b>	<b>Parágrafo:</b>	<b>Inciso:</b>	<b>Alínea:</b>	<b>Pág.</b>
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

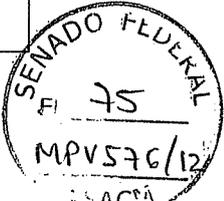
consequência disso é a redução nos investimento de capital.

A presente emenda visa mitigar a limitação encontrada na Lei 9.430/96 para compensar não só os impostos e contribuições, mas também a Contribuição previdenciária com os saldos acumulados do PIS e da COFINS, e outros impostos.

A aprovação desta emenda é de crucial importância, frente à elevada demora na devolução dos créditos acumulados. A Compensação dos débitos da contribuição previdenciária não implica em redução de sua arrecadação, ao contrario, constitui em estímulo para reduzir a carga suportada e amenizar o acúmulo de crédito suportados pelas empresas empregadoras, cuja compensação é uma das modalidades de extinção do crédito tributário prevista no Código Tributário Nacional (Lei 5.172/1966, art. 156, II).

Com essas justificativas é que se propõe referida alteração.

**Assinatura:**





Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas

Recebido em 22/08/2012 às 15:55

no /Matr.: 255770

**Congresso Nacional**

**MPV 576**

**00025**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**Data:**

**Proposição:**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 16 DE AGOSTO DE 2012**

**Autor:**

**Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS**

**Nº do Prontuário**

Supressiva  Substitutiva  Modificativa  Aditiva  Substitutiva Global

**Artigo:**

**Parágrafo:**

**Inciso:**

**Alinea:**

**Pág.**

**EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se, onde couber:

*Art. xx O credito presumido de PIS e COFINS apurados na forma do § 3o do art. 8º da Lei no 10.925, de 23 de julho de 2004, e do art. 47 da Lei 12.546 de 14 de dezembro de 2011, serão excluídos da base de cálculo do IRPJ e CSSL, promovendo a neutralidade fiscal, por não integrar o custo de aquisição, e terão tratamento de subvenção tributária quando do seu ressarcimento ou compensação.*

**JUSTIFICAÇÃO**

Os valores a titulo de credito presumido previsto no art. 8º da Lei 10.925/04 e do art. 47 da Lei 12.546/2011, não fazem parte do custo da aquisição da mercadoria, os créditos presumidos são créditos fictícios lançados na contabilidade dos Contribuintes para fazer frente e reduzir os débitos do contribuinte.

Origem da divergência de interpretação da legislação tributária: A divergência de entendimentos da SRRF tem como argumento o § 10 do artigo 3º da Lei nº 10.833/2003 (combinado com o inciso II do artigo 15 da Lei nº 10.833/2003), o qual dispõe que o valor dos créditos apurados no regime não-cumulativo do PIS/PASEP e da COFINS não constitui receita bruta da pessoa jurídica, servindo somente para dedução do valor devido da contribuição.

Outro argumento que deu margem à divergência é o fato de considerar que os créditos do PIS/PASEP e da COFINS no regime não-cumulativo têm caráter de subvenção.

De modo resumido, o cerne das divergências de entendimento das SRRF está vinculado à exclusão ou não do lucro real ou líquido, para fins de determinação da base de cálculo, respectivamente, do IRPJ e da CSSL, do valor dos créditos relativos ao PIS/PASEP e à COFINS, apurados na forma do artigo 3º das Leis nºs 10.637/02





**Congresso Nacional**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>Data:</b>	<b>Proposição:</b> MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 16 DE AGOSTO DE 2012
--------------	---

<b>Autor:</b> Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	<b>Nº do Prontuário</b>
--	-------------------------

Supressiva    Substitutiva    Modificativa    Aditiva    Substitutiva Global  

<b>Artigo:</b>	<b>Parágrafo:</b>	<b>Inciso:</b>	<b>Alinea:</b>	<b>Pág.</b>
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

e 10.833/03.

Importante pontuar que os créditos referidos são aqueles apurados na forma do art. 3º da Lei 10.637/02 e 10.833/03, em nenhum momento é referido aos créditos presumidos do art. 8º da Lei 10.925/04, e, por conseguinte do art. 47 da Lei 12.546/2011, por eles não fazerem parte do custo de aquisição das mercadorias, sendo eles meramente créditos fictícios, para fazer frente aos débitos, não podendo de forma alguma ser estornado do custo, até porque não estão embutidos no referido custo de aquisição das mercadorias e insumos.

Atualmente a insegurança jurídica é grande em relação a tais créditos, visto que tanto na Solução de Divergência nº 09 de 05 de dezembro de 2006 da Secretaria da Receita Federal Coordenação-Geral de Tributação, quanto ao Ato Declaratório Interpretativo SRF nº 3 de 2007 e Interpretação Técnica do Ibracon, a questão ainda é controversa, e somente são tratados os créditos do art. 3º da Lei 10.637/2002 e art. 3º da Lei 10.833/2003.

É urgente a medida para recompor o verdadeiro resultado nos balanços das Empresas, uma vez que tais créditos sendo eles contabilizados como redutor do custo, cujo custo não integram, distorcem completamente o resultado.

Assim, por exemplo, no caso de receita de venda, o montante de PIS/PASEP e COFINS calculado sobre essa receita deve ser demonstrado como dedução de vendas, os créditos sobre os estoques vendidos como redutor do custo das vendas e os créditos sobre despesas financeiras decorrentes de empréstimos e financiamentos de pessoa jurídica em conta redutora dessas despesas, integrando o resultado operacional, novamente não estão inclusos os créditos apurados na forma do art. 8º da Lei 10.925/2004 e art. 47 da Lei 12.546/2011 por serem eles créditos fictícios para a empresa fazer frente aos seus débitos, e por não integrar o custo de aquisição das mercadorias.

Com essas justificativas é que se propõe referida alteração.

Assinatura:





Congresso Nacional

MPV 576

00026

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data:

Proposição:

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 16 DE AGOSTO DE 2012

Autor:

Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS

Nº do Prontuário

 Supressiva
  Substitutiva
  Modificativa
  Aditiva
  Substitutiva Global
 

Artigo:

Parágrafo:

Inciso:

Alinea:

Pág.

## EMENDA ADITIVA

Inclua-se onde couber:

Art. XX A Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, fica acrescido o Art. 47-A com a seguinte redação:

Art. 47-A O saldo do crédito presumido apurado, nos termos do art. 47 desta Lei poderá:

I - ser compensado com débitos próprios, vencidos ou vincendos, relativos a tributos administradas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, observada a legislação específica aplicável à matéria;

II - ser ressarcido em dinheiro, observada a legislação específica aplicável a matéria.

III - O prazo para o ressarcimento previsto no inciso II será de 90 dias da data do pedido formulado.

§1º O disposto neste artigo aplica-se aos créditos presumidos que tenham sido apurados em relação a todos os custos, despesas e encargos vinculados à receita auferida com a venda no mercado interno, isentas, alíquota zero e suspensão ou com a exportação.

## JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da alteração proposta ao artigo 47 da Lei 12.546, de 14/12/2011, é permitir a utilização dos créditos presumidos de Pis/Cofins acumulados com qualquer imposto ou contribuição sociais e previdenciárias administrado pela Receita Federal do Brasil.





**Congresso Nacional**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>Data:</b>	<b>Proposição:</b> MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 16 DE AGOSTO DE 2012
--------------	---

<b>Autor:</b> Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	<b>Nº do Prontuário</b>
--	-------------------------

Supressiva     Substitutiva     Modificativa     Aditiva     Substitutiva Global   

<b>Artigo:</b>	<b>Parágrafo:</b>	<b>Inciso:</b>	<b>Alínea:</b>	<b>Pág.</b>
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

As Empresas Agroindustriais e Fabricante Biodiesel grandes fomentadores da economia e responsável pelo superávit primário na balança comercial, vem encontrando serias dificuldades para usufruir dos créditos acumulados do PIS e COFINS, frente a grave crise que vem enfrentando o setor pela seca e elevação dos preços das commodities, matéria prima básica para suas atividades, se faz necessário medidas urgentes para compensar o setor, como a aprovação desta emenda a MP 576/2012.

O acúmulo de crédito é notório e desde o início da não-cumulatividade do PIS e COFINS as Agroindústrias vem sofrendo, não encontram em suas operações forma de escoar o crédito presumido, uma vez que seus produtos, em sua maioria, são exportados e/ou tributados com a suspensão nas contribuições para o PIS/Pasep e da COFINS, ou, por unidade de medida como no caso do Biodiesel.

Desta forma o benefício criado para o desenvolvimento das Agroindústrias e da indústria de Biodiesel acaba não se materializando e a alteração proposta busca a otimização pretendida quando da criação do mesmo.

No entanto os créditos acumulados além de não se materializar as Agroindústrias são obrigadas a pagar IRPJ e CSSL sobre os créditos acumulados, pois a Secretária da Receita Federal exige que seja contabilizado como redutor do custo destas mercadorias, conseqüentemente elevando o resultado (gerando lucro fictício) agravando ainda mais o caixa das Empresas.

Não se pode olvidar que a medida é necessária e urgente, os argumentos aqui expendidos são relevantes, visto que tais créditos não são corrigidos quando estes se conseguem restituir ou compensar.

Pugna-se pela aprovação desta emenda.

Assinatura:





**Congresso Nacional**

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 15:55  
w0 /Matr.: 255790

**MPV 576**  
**00027**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**Data:** **Proposição:**  
**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 16 DE AGOSTO DE 2012**

**Autor:** **Nº do Prontuário**  
**Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS**

Supressiva  Substitutiva  Modificativa  Aditiva  Substitutiva Global

**Artigo:** **Parágrafo:** **Inciso:** **Alínea:** **Pág.**

**EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se, onde couber:

Art. XX A Lei nº 12.546 de 14 de dezembro 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. XX O art. 7º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar acrescido do Inciso "§ 6º", com a seguinte redação:

Art. 7º .....

§ 6º A Contribuição prevista no Caput é regime facultativo e optativo, e sua opção será mensal, podendo, no entanto optar pela nova sistemática para todo o ano calendário, ainda, solicitar no decorrer no ano calendário sua exclusão do regime facultativo.

Art. XX O art. 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar acrescido do Inciso "I" com a seguinte redação:

Art. 8º .....

I – A Contribuição prevista no Caput é regime facultativo e optativo, e sua opção será mensal, podendo, no entanto optar pela nova sistemática para todo o ano calendário, ainda, solicitar no decorrer no ano calendário sua exclusão do regime facultativo.

**JUSTIFICAÇÃO**

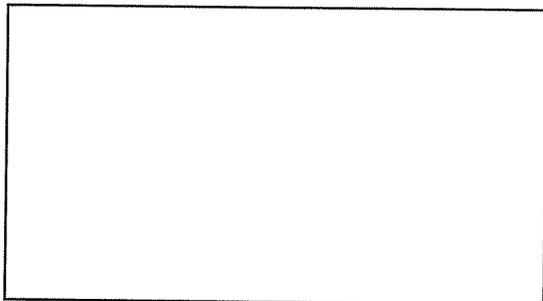
O objetivo das alterações proposta aos artigos 7º e 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, é flexibilizar o conteúdo da norma, para que os Contribuintes possam fazer seus cálculos e optar qual é a melhor forma de efetuar a contribuição.





**Congresso Nacional**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**



<b>Data:</b>	<b>Proposição:</b> MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 16 DE AGOSTO DE 2012
--------------	---

<b>Autor:</b> Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	<b>Nº do Prontuário</b>
--	-------------------------

Supressiva     Substitutiva     Modificativa     Aditiva     Substitutiva Global   

<b>Artigo:</b>	<b>Parágrafo:</b>	<b>Inciso:</b>	<b>Alínea:</b>	<b>Pág.</b>
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

Considerando que o objetivo da mudança da contribuição patronal sobre a folha de salário para o faturamento é reduzir a carga tributária, ou seja, a redução do custo, importa que para algumas Empresas com automatização maior a mudança ocorreu uma elevação da carga tributária.

Por conseguinte foram incluso no anexo a Lei 12.546/2011 vários setores da econômica que tem elevado automatização de sua linha de produção, visando evitar futuros embates jurídicos faz-se necessário flexibilizar a norma, deixando a cargo de cada Empresa realize seus cálculos e opte pela melhor forma de tributação.

Importe que a mudança é benéfica e salutar para que as empresas voltem a empregar e produzir mais com menor carga tributária, e em momento algum traz qualquer prejuízo para o erário público, pois, aquelas que não aderirem a opção continuarão na mesma sistemática de recolhimento da contribuição patronal.

O que não pode é elevar a carga tributária para determinadas Empresa com automatização maior que outras que empregam não investiram tanto em tecnologia, para os desiguais requer tratamento desigual, e o conteúdo programático da Lei 12.546/11 visa desonerar e para desonerar é preciso flexibilizar para que cada Empresa opte pela forma mais adequada para recolher a contribuição patronal, seja com base no faturamento, seja com base na folha de salário.

Com essas justificativas é que se propõe referida alteração.

Assinatura:





**Congresso Nacional**

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas

Recebido em 22/08/2012 às 15:55

wp

Matr.: 255170

**MPV 576**

**00028**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>Data:</b>	<b>Proposição:</b> MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 16 DE AGOSTO DE 2012
--------------	---

<b>Autor:</b> Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	<b>Nº do Prontuário</b>
--	-------------------------

Supressiva  
 Substitutiva  
 Modificativa  
 Aditiva  
 Substitutiva Global  

<b>Artigo:</b>	<b>Parágrafo:</b>	<b>Inciso:</b>	<b>Alínea:</b>	<b>Pág.</b>
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

**EMENDA ADITIVA**

Inclua-se onde couber:

*Art. XX O art. 56-A e 56-B da Lei nº 12.350, de 20 de dezembro de 2012, passam a vigorar com a seguinte redação:*

Art. 56-A O saldo de créditos presumidos apurados a partir do ano-calendário de 2006 na forma do § 3º do art. 8º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, existentes na data de publicação desta Lei, poderá:

.....

I - ser compensado com débitos próprios, vencidos ou vincendos, relativos a tributos e Contribuições Sociais e Previdenciárias administradas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, observada a legislação específica aplicável à matéria;

III – O prazo para o ressarcimento previsto no inciso II será de 90 dias da data do pedido formulado.

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se aos créditos presumidos que tenham sido apurados em relação a todos os custos, despesas e encargos vinculados à receita auferida com a venda no mercado interno, isentas, alíquota zero e suspensa ou com a exportação, observada o disposto nos §§ 8º e 9º do art. 3º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e nos §§ 8º e 9º do art. 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003.

Art. 56-B A pessoa jurídica, inclusive cooperativa, que até o final de cada trimestre-calendário, não conseguir utilizar os créditos presumidos apurados na forma do inciso II do § 3º do art. 8º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, poderá:

.....





**Congresso Nacional**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>Data:</b>	<b>Proposição:</b> <b>MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 16 DE AGOSTO DE 2012</b>
--------------	--

<b>Autor:</b> <b>Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS</b>	<b>Nº do Prontuário</b>
---	-------------------------

Supressiva  
  Substitutiva  
  Modificativa  
  Aditiva  
  Substitutiva Global  

<b>Artigo:</b>	<b>Parágrafo:</b>	<b>Inciso:</b>	<b>Alínea:</b>	<b>Pág.</b>
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

I - efetuar sua compensação com débitos próprios, vencidos ou vincendos, relativos a tributos e Contribuições previdenciárias administradas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, observados a legislação específica aplicável à matéria; (Incluído pela Lei nº 12.431, de 2011).

III – O prazo para o ressarcimento previsto no inciso II será de 90 dias da data do pedido formulado.

Parágrafo único. O disposto no caput aplica-se aos créditos presumidos que tenham sido apurados em relação a todos os custos, despesas e encargos vinculados à receita auferida com a venda no mercado interno ou com a exportação de farelo de soja classificado na posição 23.04 da NCM, observado o disposto nos §§ 8º e 9º do art. 3º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002.

**JUSTIFICAÇÃO**

O objetivo da alteração proposta ao artigo 56-A e 56B da Lei 12.350, de 20/12/2012, é permitir a utilização dos créditos presumidos de Pis/Cofins acumulados com qualquer imposto ou contribuições Sociais e Previdenciária administrado pela Receita Federal do Brasil.

As empresas fabricantes Óleo de soja e farelo não encontram em suas operações forma de escoar o crédito presumido uma vez que seus produtos, em sua maioria, são tributados com a suspensão nas contribuições para o PIS/Pasep e a COFINS ou por unidade de medida como no caso do Biodiesel .

Desta forma o benefício criado para o desenvolvimento da indústria acaba





**Congresso Nacional**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>Data:</b>	<b>Proposição:</b> MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 16 DE AGOSTO DE 2012
--------------	---

<b>Autor:</b> Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	<b>Nº do Prontuário</b>
--	-------------------------

Supressiva    Substitutiva    Modificativa    Aditiva    Substitutiva Global  

<b>Artigo:</b>	<b>Parágrafo:</b>	<b>Inciso:</b>	<b>Alínea:</b>	<b>Pág.</b>
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

não se materializando e a alteração proposta busca a otimização pretendida quando da criação do mesmo.

Atualmente as empresas estão suportando enormes acúmulos de créditos, refletindo diretamente em seus balanços, pois tais créditos atualmente a Secretária da Receita Federal do Brasil veda o seu ressarcimento, por conseguinte exige que seja adicionada a base de calculo do IRPJ e CSSL, ou seja, além de não poder usufruir plenamente do crédito é obrigada a pagar imposto sobre esse montante.

Inúmeras demandas judiciais já se encontram em andamento sobre os créditos referidos, visando antecipar e solucionar a questão a presente emenda é de vital importância sua aprovação, dessa forma evitara enxurradas de demandas judiciais abarrotando os tribunais, gerando enormes custos tanto para o poder público como o setor privado, que não vê alternativa a não ser recorrer ao judiciário.

A aprovação desta emenda constituirá um passo importante para reduzir o acumulo de creditos, agilizar a devolução dos valores pleiteados e restabelecer os investimentos nos processos produtivos, para acelerar o crescimento.

Sendo assim, propomos a aprovação da presente emenda a fim de propor ajustes as leis básicas que permitirão a compensação dos créditos com os débitos e contribuições sociais e previdenciárias administrado pela Secretária da Receita Federal do Brasil.

Assinatura:





Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
 Recebido em 22 / 08 / 2012 às 15:55  
 W.P. / Matr.: 255170

**Congresso Nacional**

**MPV 576**  
  
**00029**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**Data:** \_\_\_\_\_ **Proposição:**  
**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 16 DE AGOSTO DE 2012**

**Autor:**  
**Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS** **Nº do Prontuário**

Supressiva  Substitutiva  Modificativa  Aditiva  Substitutiva Global

**Artigo:** \_\_\_\_\_ **Parágrafo:** \_\_\_\_\_ **Inciso:** \_\_\_\_\_ **Alínea:** \_\_\_\_\_ **Pág.** \_\_\_\_\_

**EMENDA ADITIVA**

Inclua-se onde couber:

*Art. XX O art. 29 da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:*

*"Art. 29. As matérias-primas, os produtos intermediários e os materiais de embalagem, destinados a estabelecimento que se dedique, preponderantemente, à elaboração de produtos classificados nos Capítulos 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 23 (exceto códigos 2309.10.00 e 2309.90.30 e Ex-01 no código 2309.90.90), 28, 29, 30, 31, e 64, no código 2209.00.00, 2501.00.00 e 3826.00.00 Ex 01, e nas posições 21.01 a 21.05.00, da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI, inclusive aqueles a que corresponde a notação NT (não tributados), sairão do estabelecimento industrial com suspensão do referido imposto."*

**JUSTIFICAÇÃO**

O objetivo da alteração proposta ao artigo 29 da Lei 10.637, de 30/12/2002, é a inclusão do NCM 3824.90.29 (Biodiesel) no rol dos produtos ali mencionados, tendo em vista a seguinte finalidade:

Considerando-se que a introdução do biodiesel na matriz energética do Brasil se deu através da Lei 11.097, de 13 de janeiro de 2005, regulamentada através do Decreto 5.448, de 20 de maio de 2005, portanto, superveniente à Lei acima mencionada;

Considerando-se a produção de biodiesel por empresas com atividade de esmagamento de soja, com conseqüente produção de óleo de soja (Posição





**Congresso Nacional**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>Data:</b>	<b>Proposição:</b> MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 16 DE AGOSTO DE 2012
--------------	---

<b>Autor:</b> Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	<b>Nº do Prontuário</b>
--	-------------------------

Supressiva    Substitutiva    Modificativa    Aditiva    Substitutiva Global  

<b>Artigo:</b>	<b>Parágrafo:</b>	<b>Inciso:</b>	<b>Alínea:</b>	<b>Pág.</b>
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

do NCM nº 15) e de Farelo de Soja (Posição do NCM nº 23);

Considerando-se o disposto no § 2º do caput do artigo 29 da referida Lei, abaixo transcrito, que determina o percentual de preponderância para usufruir da suspensão ali estabelecida:

*“§ 2º O disposto no caput e no inciso I do § 1º aplica-se ao estabelecimento industrial cuja receita bruta decorrente dos produtos ali referidos, no ano-calendário imediatamente anterior ao da aquisição, houver sido superior a 60% (sessenta por cento) de sua receita bruta total no mesmo período.”*

Por fim, considerando-se que o biodiesel produzido e comercializado por empresas dessa atividade, passou a ter peso significativo no percentual de faturamento de referidas empresas;

Necessário se faz a inclusão do biodiesel naquele rol, de forma que as empresas com essa atividade possam continuar usufruindo do benefício da suspensão do IPI aos insumos adquiridos para a produção de óleos e farelos e, conseqüentemente, para a produção de biodiesel.

Importante esclarecer que igualmente aos produtos ali, já relacionados, em especial os óleos (posição NCM 15) e os farelos (posição NCM 23), o biodiesel (posição NCM 3826.00.29 – Ex 01) também tem a sua saída tributada pela alíquota zero, estando assim, a sua inclusão, em plena consonância ao objetivo da disposição legal, que é a de desonerar a incidência do tributo na aquisição dos insumos, para depois se acumular no estabelecimento industrial em função de suas saídas, tributado à alíquota zero.

Com essas justificativas é que se propõe referida alteração.

Assinatura:





Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
 Recebido em 22/08/2012 às 15:55  
 wp Matr.: 255770

**Congresso Nacional**

**MPV 576**

**00030**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>Data:</b>	<b>Proposição:</b> MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 16 DE AGOSTO DE 2012
--------------	---

<b>Autor:</b> Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	<b>Nº do Prontuário</b>
--	-------------------------

Supressiva  
  Substitutiva  
  Modificativa  
 Aditiva  
  Substitutiva Global  

<b>Artigo:</b>	<b>Parágrafo:</b>	<b>Inciso:</b>	<b>Alínea:</b>	<b>Pág.</b>
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

**EMENDA ADITIVA**

Inclua-se onde couber:

Art. XX O artigo 45 da Lei 11.457/2007, passa a vigorar acrescido do inciso I, com a seguinte redação:

Art.45.....

I – O sujeito passivo que apurar crédito, inclusive o reconhecido por decisão judicial transitada em julgado, relativo a tributo administrado pela RFB, passível de restituição ou de ressarcimento, poderá utilizá-lo na compensação de débitos próprios, vencidos ou vincendos, relativos a tributos administrados pela RFB, inclusive as contribuições previdenciárias e as contribuições recolhidas para outras entidades ou fundos.

Art. XX Fica revogado o artigo 48, inciso II da referida lei.

Art. XX Fica revogado o caput do artigo 34 e 44 a 48 da IN 900/2008.

**JUSTIFICAÇÃO**

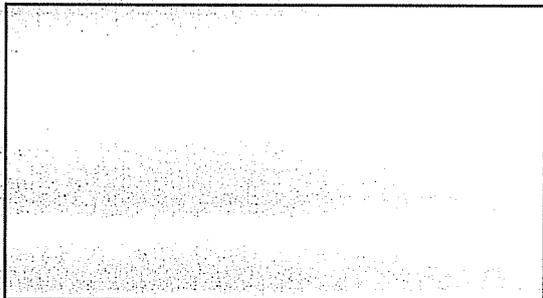
CONSIDERANDO que o setor produtivo, das empresas optantes pelo regime de tributação pelo lucro real, é extremamente onerado com o acúmulo de créditos operacionais, decorrentes de incentivos fiscais concedidos, os quais não têm qualquer perspectiva de redução e não sofrem incidência de correção monetária.

CONSIDERANDO que em 2007 através da Lei 11.457 foi criada a denominada "Super-Receita" pelo qual restou extinta a Secretaria da Receita Previdenciária do Ministério da Previdência Social, no que a relação dos contribuintes quanto as relações tributárias, incluindo as contribuições previdenciárias restou unificada na Receita Federal do Brasil.





**Congresso Nacional**



**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>Data:</b>	<b>Proposição:</b> MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 16 DE AGOSTO DE 2012
--------------	---

<b>Autor:</b> Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	<b>Nº do Prontuário</b>
--	-------------------------

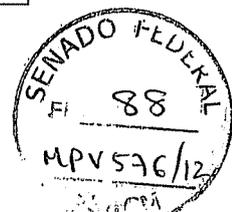
Supressiva  
  Substitutiva  
  Modificativa  
 Aditiva  
 Substitutiva Global  

<b>Artigo:</b>	<b>Parágrafo:</b>	<b>Inciso:</b>	<b>Alínea:</b>	<b>Pág.</b>
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

CONSIDERANDO a necessidade de pagamento das contribuições previdenciárias através da utilização de capital de giro das empresas para saldar tal compromisso, ainda que detenha saldo credor de créditos de PIS e COFINS e, caso não pago o contribuinte fica sujeito a juros legais bem como impossibilitado na obtenção de certidão negativa perante a RFB causando entrave a operação.

A presente alteração se impõe como forma de manter hígido o desenvolvimento-econômico sem prejuízo do cumprimento das obrigações pelo setor produtivo, em respeito aos direitos constitucionais de seus colaboradores.

Assinatura:





**Congresso Nacional**

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 15:55

Matr. 255176

**MPV 576**

**00031**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>Data:</b>	<b>Proposição:</b> MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 16 DE AGOSTO DE 2012
--------------	---

<b>Autor:</b> Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	<b>Nº do Prontuário</b>
--	-------------------------

Supressiva  
 Substitutiva  
 Modificativa  
 Aditiva  
 Substitutiva Global  

<b>Artigo:</b>	<b>Parágrafo:</b>	<b>Inciso:</b>	<b>Alínea:</b>	<b>Pág.</b>
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

**EMENDA ADITIVA**

Inclua-se onde couber:

“Os incisos III e IV do parágrafo 3º do artigo 8º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

§

3º

III - 80% (oitenta por cento) daquela prevista no art. 2º das Leis nºs 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e 10.833, de 29 de dezembro de 2003, para os produtos classificados no código 20.09 da TIPI;

IV - 35% (trinta e cinco por cento) daquela prevista no art. 2º das Leis nºs 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e 10.833, de 29 de dezembro de 2003, para os demais produtos.”

**JUSTIFICAÇÃO**

A proposta de concessão de crédito presumido do Pis e da Cofins de 80% para as aquisições de frutas dos produtores rurais somente restabelece os percentuais originalmente existentes na lei (Art. 3º, §§ 5º e 6º da Lei n. 10.833/2003), que foram reduzidos para 35% (Art. 8º, § 3º, inciso III da Lei n. 10.925/2004) onerando significativamente a cadeia de produção dos sucos e prejudicando de forma significativa o preço pago ao produto do pequeno produtor rural.

Assinatura:





Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 15:55  
/Matr.: 255170

**Congresso Nacional**

**MPV 576**

**00032**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**Data:**

**Proposição:**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 16 DE AGOSTO DE 2012**

**Autor:**

**Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS**

**Nº do Prontuário**

Supressiva  Substitutiva  Modificativa  Aditiva  Substitutiva Global

**Artigo:**

**Parágrafo:**

**Inciso:**

**Alinea:**

**Pág.**

**EMENDA ADITIVA**

Inclua-se onde couber:

Art. XX As disposições dos artigos 3º e 5º da Lei 12.619, de 30 de abril de 2012, produzirão efeitos após 1 (um) ano contado da data da publicação da Lei.

**JUSTIFICAÇÃO**

A Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências.

O art. 12 do Projeto encaminhado à sanção da Presidente Dilma Rousseff estabelecia o seguinte:

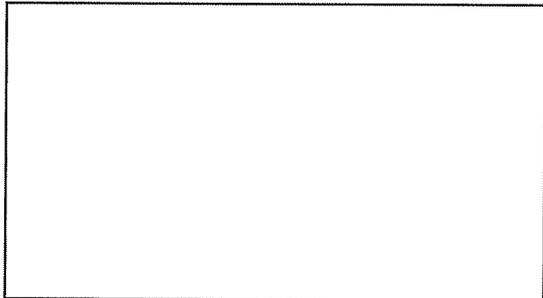
"Art. 12. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, ressalvadas as disposições do art. 5º, que entrarão em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias da data de sua publicação oficial."

Conforme descrito na Mensagem nº 151, de 30 de abril de 2012, o veto à cláusula de vigência foi necessário para que se tivesse prazo mínimo para avaliação dos efeitos e adaptação a todos os dispositivos da norma, conforme exigido pelo art. 8º, caput, da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, dando-se aos destinatários da Lei o prazo de que trata o art. 1º do Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942, a Lei de





**Congresso Nacional**



**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>Data:</b>	<b>Proposição:</b> MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 16 DE AGOSTO DE 2012
--------------	---

<b>Autor:</b> Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	<b>Nº do Prontuário</b>
--	-------------------------

Supressiva  
 Substitutiva  
 Modificativa  
 Aditiva  
 Substitutiva Global  

<b>Artigo:</b>	<b>Parágrafo:</b>	<b>Inciso:</b>	<b>Alínea:</b>	<b>Pág.</b>
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

Introdução às normas do Direito Brasileiro, ou seja, deu-se aos destinatários o prazo de 45 (quarenta e cinco) dias após a publicação da Lei.

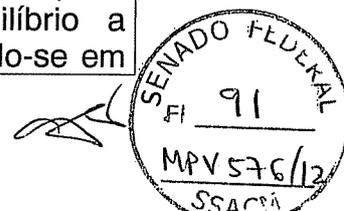
Há que se levar em conta, contudo, que a Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, modifica substancialmente o exercício da profissão do motorista profissional ao alterar o regime de trabalho desses profissionais, que agora devem respeitar a determinação de número máximo de horas trabalhadas em alternância às horas de descanso e repouso. É fato, todavia, que o país carece de instalações adequadas para abrigar os motoristas e, sem elas, estes ficam expostos a situações de perigo e se encontram em situação de não conformidade involuntária à lei, pois esta veda a parada em locais inadequados para o fim, como os acostamentos.

Igualmente preocupante é a carência de motoristas profissionais habilitados e treinados para conduzir veículos de carga e ônibus em viagens de longo curso. Em 21 de dezembro passado o telejornal Bom Dia Brasil registrava que o "setor de transporte tem 40 mil vagas a serem preenchidas". O Jornal Nacional apontava em 17/12/2010 que "falta de motoristas prejudica o setor de transporte de carga". O jornal o Estado de São Paulo noticiou em 10/10/2010 que "no setor rodoviário, falta até motorista de caminhão".

O programa de treinamento de motoristas profissionais para executar o transporte de cargas requer de 148 a 208 horas, distribuídas no módulo básico, intermediários e de especialização. (<http://www.sestsenat.org.br/Paginas/Index.aspx>)

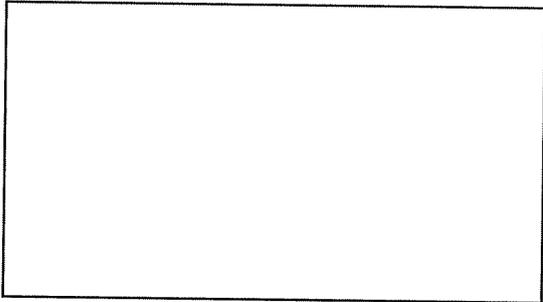
A solução desse problema requer, portanto, tempo adequado para tomada de providências devidas no que se refere à orientação dos profissionais, recrutamento e formação de mão de obra, e criação de pontos de parada e descanso adequados para acolhimento dos motoristas.

Além disso, a mudança na jornada de trabalho do motorista profissional reduz a disponibilidade efetiva de serviços de transporte no país, especialmente de cargas, fato que coloca em delicado equilíbrio a capacidade do país de escoar adequadamente sua produção. Tendo-se em





**Congresso Nacional**



**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>Data:</b>	<b>Proposição:</b> MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 16 DE AGOSTO DE 2012
--------------	---

<b>Autor:</b> Deputado JERÔNIMO GOERGEN - PP/RS	<b>Nº do Prontuário</b>
--	-------------------------

Supressiva  
 Substitutiva  
 Modificativa  
 Aditiva  
 Substitutiva Global  

<b>Artigo:</b>	<b>Parágrafo:</b>	<b>Inciso:</b>	<b>Alínea:</b>	<b>Pág.</b>
----------------	-------------------	----------------	----------------	-------------

mente a atividade agrícola, essa mudança vem simultaneamente ao momento no qual aquela alcança safras recordes sucessivas e, por consequência, exige aumentos correspondentes na capacidade de transporte rodoviário, especialmente porque os investimentos previstos em outros modais de transporte, a exemplo do ferroviário e hidroviário, ainda não foram plenamente realizados de forma a dotar o setor produtivo de alternativas eficientes e de baixo custo.

A Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012 impõe, portanto, um peso econômico elevado ao setor produtivo do país ao não comportar um prazo adequado para treinamento de novos motoristas profissionais, bem como para aquisição de novos caminhões. Sem esse prazo, o setor produtivo deverá enfrentar sérias dificuldades de transporte relacionadas à baixa disponibilidade de transporte rodoviário de cargas e ao seu custo proibitivo decorrente do reduzido prazo para adaptação.

É fato que a Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012 é positiva tanto para os trabalhadores, quanto para os usuários do transporte, pois regulamenta o exercício da profissão do motorista com o intuito de reduzir acidentes nas rodovias brasileiras.

Contudo, são por razões de preservação da integridade física dos motoristas, da necessidade do país dispor de instalações adequadas para que estes possam cumprir a lei e para prevenir custos elevados e desnecessários ao setor produtivo nacional que se justifica a modificação do prazo para entrada em vigor da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012.

Assinatura:



Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas

Recebido em 22/08/2012 às 16h06

Valéria / Mat. 46957



CONGRESSO NACIONAL

MPV 576

00033

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA  
21/08/2012

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 2012

AUTOR  
DEP. ÂNGELO AGNOLIN – PDT/TO

Nº PRONTUÁRIO

TIPO  
1 ( ) SUPRESSIVA 2 ( ) SUBSTITUTIVA 3 (X) MODIFICATIVA 4 ( ) ADITIVA 5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA

ARTIGO

PARÁGRAFO

INCISO

ALÍNEA

Dê-se ao § 2º, do art. 15 da Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011, constante do art. 2º da Medida Provisória nº 576, de 2012, a seguinte redação:

Art. 2º .....

Art. 15 .....

§ 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 realizadas após o prazo de **24 (vinte e quatro) meses**, contado da data da instalação da EPL.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe a redução de 36 meses para 24 meses do prazo para as contratações temporárias, visando maior celeridade para a realização de concurso público.

ASSINATURA



Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 16:06  
Valéria / Mat. 46957



CONGRESSO NACIONAL

MPV 576

00034

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA  
21/08/2012

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 2012

AUTOR  
DEP. ÂNGELO AGNOLIN - PDT/TO

Nº PRONTUÁRIO

TIPO  
1 ( ) SUPRESSIVA 2 ( ) SUBSTITUTIVA 3 ( ) MODIFICATIVA 4 (x) ADITIVA 5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	-----------	--------	--------

Acrescente-se ao art. 5º da Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011, constante do art. 2º da Medida Provisória nº 576, de 2012, o seguinte inciso XXI:

"Art. 2º .....  
.....  
Art. 5º .....

**XXI - Elaborar estudos especiais sobre a demanda global e intermodal dos transportes por regiões, no sentido de subsidiar a incorporação desse elemento na formulação de políticas públicas voltadas para a eliminação das desigualdades regionais.**

JUSTIFICAÇÃO

A disponibilidade de estudos técnicos especializados sobre a demanda global e intermodal dos transportes em cada região do País constitui, na nossa opinião, subsídio indispensável para a formulação de políticas públicas direcionadas para as regiões mais carentes, no intuito de reduzir as desigualdades regionais.

Estamos, pois, propondo seja acrescentada, entre as competências da Empresa de Planejamento e Logística S.A. - EPL, a elaboração de estudos especiais sobre a demanda que mencionamos para subsidiar as políticas públicas voltadas para a redução das desigualdades regionais.

ASSINATURA



MPV 576

00035



CONGRESSO NACIONAL

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA 21/08/2012	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 2012
--------------------	-----------------------------------

AUTOR DEP. ÂNGELO AGNOLIN – PDT/TO	Nº PRONTUÁRIO
---------------------------------------	---------------

TIPO				
1 ( ) SUPRESSIVA	2 ( ) SUBSTITUTIVA	3 (x) MODIFICATIVA	4 ( ) ADITIVA	5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	-----------	--------	--------

Dê-se ao art. 7º da Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011, constante do art. 2º da Medida Provisória nº 576, de 2012, a seguinte redação:

“Art. 2º .....

Art. 7º É **dispensável** de licitação a contratação da EPL por órgãos ou entidades da administração pública com vistas à realização de atividades pertinentes ao seu objeto.”

## JUSTIFICAÇÃO

Entendemos que a dispensa ou não de licitação para a contratação da Empresa de Planejamento e Logística S.A. – EPL por órgãos ou entidades da administração pública, com vistas à realização de atividades pertinentes ao seu objeto, deva ser decidida de acordo com o momento em que essa contratação seja necessária.

Da forma como está, ainda que o órgão ou entidade da administração pública entenda necessária uma licitação em determinado momento, até mesmo para reduzir o custo do contrato, isso não seria possível, pois a expressão “dispensada” do texto do art. 7º já eliminaria, por si só, essa possibilidade.

A emenda procura corrigir esse engessamento do texto, substituindo a expressão citada pela expressão “dispensável”, o que permitirá contrato sem licitação, sem, contudo, impedir esse procedimento nos casos em que seja do interesse da administração pública.

Não obstante a expressão que pretendemos substituir já conste do texto original da Lei nº 12.404/11, ainda é tempo de o Congresso Nacional manifestar-se sobre essa questão.

ASSINATURA





Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
 Recebido em 22/08/2012 às 16h06  
 Valéria / Mat. 46957

**MPV 576**

**00036**

CONGRESSO NACIONAL

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

DATA 21/08/2012	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 2012
--------------------	-----------------------------------

AUTOR <b>DEP. ÂNGELO AGNOLIN – PDT/TO</b>	Nº PRONTUÁRIO
--	---------------

TIPO
1 ( ) SUPRESSIVA    2 ( ) SUBSTITUTIVA    3 ( ) MODIFICATIVA    4 (x) ADITIVA    5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	-----------	--------	--------

Acrescente-se ao art. 14 da Lei nº 12.404, de 2011, constante do art. 2º da Medida Provisória nº 576, de 2012, os seguintes parágrafos 2º, 3º e 4º, renumerando-se o atual parágrafo único como §1º:

“Art. 2º .....

Art. 14 .....

§1º 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.

§2º Fica garantido aos ex-empregados das extintas Geipot e Rede Ferroviária S.A. – RFFSA, transferidos para a Valec na forma da Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008, o direito de opção pela transferência para a EPL, no prazo de até 90 dias contados da data de publicação desta Lei.

§ 3º Efetivada a opção, a transferência de que trata o parágrafo 2º dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual.

§ 4º Os empregados transferidos na forma deste artigo não terão os seus valores remuneratórios reduzidos no ato da sucessão.” (NR)

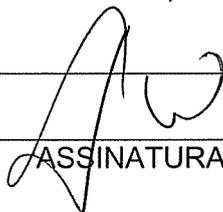


## JUSTIFICAÇÃO

A transformação da ETAV na EPL, por meio da MP 576, teve o objetivo , segundo o Governo Federal, de racionalizar a atuação da empresa, resgatando parte do papel desempenhado pela extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, no que tange ao planejamento integrado do setor de transportes, e, desse modo, deveria aproveitar a qualificação do pessoal das empresas extintas, hoje contratados pela Valec.

Os quadros de pessoal da Valec foram inicialmente constituídos com o pessoal da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, e com o pessoal da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, essa última extinta em 2008.

Considerando que a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT constitui o regime jurídico do pessoal da Valec, assim como será o da EPL, entendemos seja oportuno garantir aos ex-empregados do Geipot e da RFFSA, transferidos para a Valec na forma da Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008, o direito de opção por nova transferência, agora para a EPL, a fim de melhor qualificá-la, e, ao mesmo tempo, permitir àqueles empregados a busca por trabalho mais apropriado às suas vocações.



ASSINATURA





Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 15:55  
wfp / Matr.: 255170

MPV 576

MEDIDA PROVISÓRIA 576/2012

00037

EMENDA ADITIVA

Inclua-se item III no Art. 3º da Lei Nº 12.404 de 2011, modificada pelo Art. 2º da MP 576/2012:

“Art. 3º a EPL tem por objetivo:

I - .....

II - .....

III – Orientar suas ações no sentido de reduzir as desigualdades regionais, priorizando investimentos estruturantes para as regiões Nordeste e Norte”.

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda objetiva garantir que os investimentos em infraestrutura a serem implantados no país tenham a prioridade de reduzir as desigualdades regionais das regiões Nordeste e Norte, em relação às regiões mais desenvolvidas do país, conforme estabelece o Art. 43 da Constituição Federal.

Como se sabe, as regiões deprimidas como o Norte e o Nordeste necessitam que os investimentos públicos, principalmente em infraestrutura, sejam ali priorizados, uma vez que o tratamento igual, por si só, é aprofundador das desigualdades.

Deputado Zezéu Ribeiro  
PT/Bahia

SENADO FEDERAL  
Fl. 98  
MPV 576/12  
SSACM

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas	
Recebido em	22 / 08 / 2012 às 15:50
	Matr.: 255170

MEDIDA PROVISÓRIA 576/2012

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se parte do parágrafo único do Art. 2º da Lei Nº 12.404 de 2011, modificada pelo Art. 2º da MP 576/2012, passando o mesmo a ter a seguinte redação :

“Art. 2º .....  
.....  
.....”

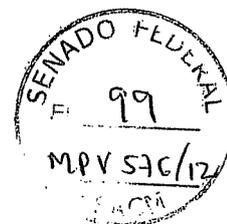
Parágrafo único. A EPL terá sede e foro em Brasília, Distrito Federal, podendo estabelecer outros escritórios em face da necessidade de expansão dos negócios da empresa.

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda objetiva estabelecer o caráter nacional da empresa e evita que a prévia localização dos escritórios promova o engessamento da sua administração, a qual poderá, no decorrer do seu funcionamento ou na definição do seu planejamento estratégico, escolher melhor as sedes para os seus escritórios.

A indicação dos escritórios nesta MP, como está posta, deve ter sido feita em função da estrutura da empresa que está sendo extinta e que tinha seus objetivos voltados apenas para os dois estados indicados. No caso do caráter nacional da empresa que está sendo criada, esta proposição não faz sentido.

  
Deputado Zezéu Ribeiro  
PT/Bahia



Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
 Recebido em 22/08/2012 às 16:57  
 Matr.: 255770

MPV 576



CONGRESSO NACIONAL

00039

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA 21/08/2012	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 2012
--------------------	-----------------------------------

AUTOR <b>DEP. ANDRÉ FIGUEIREDO – PDT/CE</b>	Nº PRONTUÁRIO
--	---------------

( X ) SUPRESSIVA ( ) SUBSTITUTIVA ( ) MODIFICATIVA ( ) ADITIVA ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	-----------	--------	--------

Suprima-se o §4º do art. 5º da Lei nº 12.404, de 2011, constante do art. 2º da Medida Provisória nº 576, de 2012.

**JUSTIFICAÇÃO**

O dispositivo que se pretende suprimir estabelece que “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.”

Esclareça-se, primeiro, que na legislação societária brasileira a figura da "subsidiária integral" consiste empresa sob o controle acionário exclusivo de uma companhia brasileira, daí a Constituição Federal estabelecer, no inciso XX do art. 37 que depende de autorização legislativa, **em cada caso**, a criação de subsidiárias de empresa pública, assim como a participação de qualquer delas em empresa privada.

Como o §4º do art. 5º da Lei nº 12.404, de 2011, com redação dada pelo art. 2º da Medida Provisória nº 576, de 2012, não autoriza a criação de uma subsidiária concreta; ao mesmo tempo em que autoriza a EPL participar como sócia ou acionista minoritária em outras sociedades sem especificar quais, o dispositivo deve ser suprimido por **flagrante inconstitucionalidade**.

ASSINATURA



Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 16:58  
/Matr.: 255170



CONGRESSO NACIONAL

MPV 576

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00040

DATA 21/08/2012	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 2012
--------------------	-----------------------------------

AUTOR <b>DEP. ANDRÉ FIGUEIREDO – PDT/CE</b>	Nº PRONTUÁRIO
--	---------------

TIPO 1 (X) SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 ( ) ADITIVA 5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL
--

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	-----------	--------	--------

Suprima-se o art. 6º da Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011, e seu parágrafo único, ambos alterados pelo art. 2º da Medida Provisória nº 576, de 2012, para que deixem de constar da referida lei.

**JUSTIFICAÇÃO**

O art. 6º da Lei nº 12.404/11 que a presente emenda propõe revogar estabelece a adoção de procedimento simplificado, disciplinado em regulamento próprio, para a seleção das instituições científicas e tecnológicas, e outras que menciona, para fins de realização e promoção de pesquisas tecnológicas e de inovação; planejamento e promoção das atividades de absorção e transferência de tecnologia no âmbito do transporte ferroviário de alta velocidade; e promoção da capacitação e do desenvolvimento de atividades de pesquisa e desenvolvimento nas instituições científicas e tecnológicas, organizações de direito privado sem fins lucrativos, entre outros.

Considerando que essas atividades, de competência da Empresa de Planejamento e Logística - EPL, realizadas por outras instituições deverão implicar custos relevantes para a empresa pública, não há, no nosso entendimento, justificativa para que a seleção dessas instituições seja da forma como estabelece o artigo que pretendemos suprimir da Lei nº 12.404/11.

Ademais, a retirada pretendida não causará vácuo legislativo porque as hipóteses insertas nos dispositivos mencionados estão reguladas pela Lei nº 8.666/93 – Lei das Licitações.

ASSINATURA





MPV 576

CONGRESSO NACIONAL  
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00041

Data	Proposição <b>Medida Provisória nº 576/12</b>
------	--

Autor <b>Deputado FRANCISCO ARAÚJO</b>	Nº do prontuário
<input type="checkbox"/> Supressiva <input type="checkbox"/> Substitutiva <input type="checkbox"/> Modificativa <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva <input type="checkbox"/> Substitutivo global	

Página	Artigo 1º	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	-----------	-----------	--------	--------

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se onde couber:

Art. a EPL disponibilizará, em seu sítio oficial, informações gerenciais e administrativas referentes a sua atuação, bem como dos contratos firmados e demais instrumentos congêneres necessários ao desempenho de suas atividades.

JUSTIFICAÇÃO

A alteração da Lei nº 12.404, de 4 de maio e 2011, de que trata o art. 1º da MP 576 impõe uma série de atividades de elevada significância que vão desde o desenvolvimento de tecnologias em transporte até a execução, fiscalização e administração de obras de infra e superestrutura de transporte. Dessa forma, tendo em vista o grande leque de ações que serão implementadas pela EPL, considera-se essencial a divulgação dos trabalhos da empresa.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	<b>Deputado FRANCISCO ARAÚJO</b>	<b>RR</b>	<b>PSD</b>

DATA	ASSINATURA
22/08/12	

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
 Recebido em 22/08/2012 às 17:22  
 /Matr.: 220842





CONGRESSO NACIONAL  
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 576

00042

Data	Proposição <b>Medida Provisória nº 576/12</b>
------	--

Autor <b>Deputado GUILHERME CAMPOS</b>	Nº do prontuário
<input type="checkbox"/> Supressiva <input type="checkbox"/> Substitutiva <input type="checkbox"/> Modificativa <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva <input type="checkbox"/> Substitutivo global	

Página	Artigo 1º	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	-----------	-----------	--------	--------

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescenta-se parágrafo ao Art. 14 da Lei 12.404, de 4 de maio de 2011, alterada pelo Art. 2º da MP 576/12, que passa a vigorar com a seguinte redação:

§ A EPL deverá implantar programa especial de contratação prioritária de jovens oriundos de escolas técnicas e universitárias cujos programas sejam afetos ao objeto de exploração da empresa.

JUSTIFICAÇÃO

Uma das formas de fomentar o fortalecimento da tecnologia da indústria nacional é por meio de incentivos na formação profissional de jovens oriundos de escolas técnicas e universitárias no sentido de gerar oportunidade para a formação de futuros especialistas em técnicas necessárias ao desenvolvimento de novas tecnologias. Isso ocorrerá com estímulos a estudos e pesquisas que abordem o conteúdo compatível com as atividades que irão demandar técnicas especializadas. O estímulo pode ser oferecido por intermédio da concessão de bolsas de estágios e pela viabilização do programa primeiro emprego, para jovens que cursem disciplinas relacionadas ao tema. Dessa forma, soa como bastante pertinente incrementar o desenvolvimento tecnológico ao mesmo tempo em que se poderá gerar emprego e renda, especialmente aos mais carentes, e assim valorizar a educação e o futuro do País. Vê-se, pois, que a criação da EPL poderá significar a oportunidade de criação de empregos para aqueles jovens oriundos de escolas técnicas e universidades cujas áreas de atuação sejam voltadas para o desenvolvimento tecnológico.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	<b>Deputado GUILHERME CAMPOS</b>	<b>SP</b>	<b>PSD</b>

DATA	ASSINATURA
22/08/12	

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
 Recebido em 22/08/2012 às 17:22  
 Matr.: 220842





CONGRESSO NACIONAL  
APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 576

00043

Data	Proposição <b>Medida Provisória nº 576/12</b>
Autor <b>Deputado GUILHERME CAMPOS</b>	Nº do prontuário
<input type="checkbox"/> Supressiva <input type="checkbox"/> Substitutiva <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa <input type="checkbox"/> Aditiva <input type="checkbox"/> Substitutivo global	

Página	Artigo 1º	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	-----------	-----------	--------	--------

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Dê-se a seguinte redação ao parágrafo único do Art. 14 da Lei n. 12.404, de 4 de maio de 2011, alterada pelo Art. 2º da MPV 576/12:

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, condicionada à anuência do referido servidor, assegurados aos servidores e empregados públicos todos os direitos e vantagens a que fariam jus no órgão ou entidade de origem, com direito de opção de retorno ao órgão cedente antes de expirar o prazo da cessão." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Até que a EPL possa realizar concurso público para a formação de seu quadro de servidores, considera-se necessária a cessão de servidores e empregados públicos no início das atividades que serão desenvolvidas pela nova empresa. No entanto, a experiência relacionada a cessões anteriores tem revelado inúmeros problemas que comprometem a situação funcional dessas pessoas. Diante disso, faz-se respeitoso garantir a essas pessoas a livre opção de querer ser cedido, bem como retornar ao órgão cedente antes de esgotado o prazo de cessão.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	<b>Deputado GUILHERME CAMPOS</b>	<b>SP</b>	<b>PSD</b>

DATA	ASSINATURA
22/08/12	

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 14:25  
  
/Matr.: 220892



Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
 Recebido em 22/08/2012 às 17:30  
 Matr.: 47263



CONGRESSO NACIONAL

MPV 576

00044

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 22/08/2012	Medida Provisória nº 576
--------------------	--------------------------

Autor <b>Senador Gim Argello (PTB/DF)</b>	Nº do Prontuário
--	------------------

1.  Supressiva 2.  Substitutiva 3.  Modificativa 4.  Aditiva 5.  Substitutivo Global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se à Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011, na forma da Medida Provisória nº 576, de 15 de agosto de 2012, o seguinte artigo 5º-A.

“Art. 5º-A. Para os fins desta Lei, o prazo para análise do pedido de licenciamento ambiental, contado do protocolo do requerimento até seu deferimento ou indeferimento, não poderá ser superior a quatro meses.

§ 1º Nos casos em que houver necessidade de elaboração de estudo de impacto ambiental e relatório de impacto ambiental – EIA/RIMA ou de realização de audiência pública, o prazo previsto no *caput* não poderá ser superior a oito meses.

§ 2º O empreendedor deverá atender à solicitação de esclarecimentos e complementações, formuladas pelo órgão ambiental competente, no prazo máximo de dois meses, a contar do recebimento da respectiva notificação

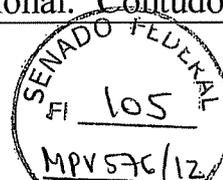
§ 3º A contagem dos prazos previstos no *caput* e no § 1º será suspensa durante a elaboração dos esclarecimentos e complementações solicitados pelo órgão ambiental competente ao empreendedor.

§ 4º Os prazos estipulados neste artigo poderão ser alterados, desde que justificados e com a concordância do empreendedor e do órgão ambiental competente.

§ 5º O não cumprimento dos prazos estipulados neste artigo sujeitará o licenciamento à ação do órgão que detenha competência para atuar supletivamente e o empreendedor ao arquivamento de seu pedido de licença, conforme o caso.”

JUSTIFICAÇÃO

As atividades de planejamento e logística do setor de transportes são fundamentais para a promoção do desenvolvimento nacional. Contudo, esse



*[Assinatura manuscrita]*

desenvolvimento não pode dar-se a qualquer preço. É preciso que ele atenda a requisitos de sustentabilidade ambiental. Desse modo, os empreendimentos referentes ao setor não devem ser dispensados do licenciamento ambiental.

Entretanto, tendo em vista o caráter simultaneamente estratégico e urgente das medidas necessárias para a eliminação das restrições logísticas ao desenvolvimento, o processo de licenciamento ambiental desses empreendimentos precisa ser ágil.

A Lei Complementar nº 140, de 8 de dezembro de 2011, veio, em boa hora, disciplinar as competências da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios em relação ao licenciamento ambiental. Contudo, não tratou dos prazos relativos ao processo de licenciamento. Estes prazos continuam os mesmos fixados na Resolução nº 237, de 19 de dezembro de 1997, do Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA).

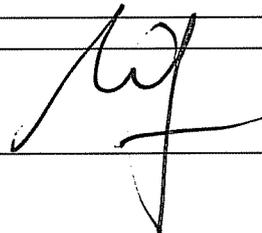
Consideramos que os prazos estabelecidos pelo Conama não são realistas em face das necessidades prementes de desenvolvimento do País. O licenciamento ambiental é imprescindível, mas não pode transformar-se, na prática, em obstáculo injustificado à implantação dos empreendimentos e das atividades necessárias à eliminação dos gargalos enfrentados pelo setor de transportes.

Propomos a presente emenda no intuito de conciliar a necessidade fundamental de licenciamento ambiental com as demandas prementes da promoção do desenvolvimento nacional.

Sala das Sessões,

PARLAMENTAR

Senador Gim Argello (PTB/DF)





CONGRESSO NACIONAL

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 17:30  
Matr.: 47263

MPV 576

00045

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 22/08/2012	Medida Provisória nº 576			
Autor Senador Gim Argello (PTB/DF)			Nº do Prontuário	
1. <u>Supressiva</u> 2. <u>Substitutiva</u> 3. <u>Modificativa</u> 4. <u>x</u> <u>Aditiva</u> 5. <u>Substitutivo Global</u>				
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se a seguinte alteração àquelas promovidas pelo art. 3º da Medida Provisória nº 576, de 2012, na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

Art. 3º .....

“Art. 11-A. O usufruto dos índios sobre as terras que tradicionalmente ocupam:

I – não impede a expansão estratégica da malha viária, que será implementada independentemente de consulta às comunidades indígenas envolvidas ou à FUNAI, desde que considerada relevante à política de defesa nacional, a critério do Ministério da Defesa e do Conselho de Defesa Nacional;

II – não impede a instalação, pela União Federal, de estradas e vias de transporte, além das construções necessárias à prestação de serviços públicos pela União, especialmente os de saúde e educação.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como objetivo acrescentar, às alterações promovidas pelo art. 3º da Medida Provisória nº 576, de 2012, na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a inclusão do art. 11-A na Seção I do Capítulo IV, que trata dos princípios gerais.

O principal objetivo é assegurar a possibilidade de expansão estratégica da malha viária em terras ocupadas por índios, independentemente de consulta às comunidades afetadas ou à FUNAI, desde que referida expansão seja do interesse da política de defesa nacional, a critério do Ministério da Defesa e do Conselho de Defesa Nacional, consoante o disposto nos incisos III e IV do § 1º do art. 91 da Constituição Federal e no inciso II do art. 11 da Lei nº 10.233, de



2001.

Ademais, a emenda objetiva assegurar a instalação de estradas e vias de transporte necessárias à prestação de serviços públicos pela União, especialmente os de saúde e educação.

A alteração proposta segue fielmente, no que concerne ao sistema viário nacional, as condicionantes V e VII formuladas pelo Supremo Tribunal Federal no julgamento, em 19.03.2009, da Petição nº 3.388/RR – Caso Terra Indígena Raposa Serra do Sol.

Sala das Sessões,

PARLAMENTAR

Senador Gim Argello (PTB/DF)





Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
 Recebido em 22/08/2012 às 17:30  
 Menta Matr.: 47263

MPV 576

CONGRESSO NACIONAL

00046

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 22/08/2012	Medida Provisória nº 576
--------------------	--------------------------

Autor Senador Gim Argello (PTB/DF)	Nº do Prontuário
---------------------------------------	------------------

1.  Supressiva 2.  Substitutiva 3.  Modificativa 4.  Aditiva 5.  Substitutivo Global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescentem-se as seguintes alterações àquelas promovidas pelo art. 3º da Medida Provisória nº 576, de 2012, na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

Art. 3º .....

“Art. 34-A. ....  
 .....

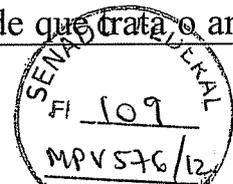
§ 3º Nas desapropriações em massa de bens imóveis necessários à prestação de serviço ou à execução de obra pública de que trata este artigo, será estimulada a adoção de mecanismo de conciliação administrativa envolvendo o desapropriante e os desapropriados a fim de viabilizar a célere solução dos conflitos e o pagamento imediato das indenizações.” (NR)

“Art. 35. ....  
 .....

§ 5º A cláusula relativa aos procedimentos e responsabilidades de que trata o inciso XII deste artigo tratará, expressamente, do estímulo à adoção de mecanismo de conciliação administrativa envolvendo o desapropriante e os desapropriados a fim de viabilizar a célere solução dos conflitos e o pagamento imediato das indenizações.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda objetiva fazer constar expressamente dos editais de licitação que precedem as concessões na área de transporte de que trata o art. 34-A da Lei nº 10.233, de 2001, e dos contratos de concessão de que trata o art.



*[Handwritten signature]*

35 da mesma lei, o estímulo à adoção de mecanismo de conciliação administrativa envolvendo o desapropriante e os desapropriados a fim acelerar a solução de eventuais conflitos e o pronto pagamento das indenizações.

É sabido que um dos principais gargalos à implementação de políticas públicas que requerem amplas extensões de terra, como ocorre no setor de transportes nos casos de expansão da malha rodoviária e ferroviária, é o processo judicial de desapropriação.

Não é raro constatar o transcurso de vários anos sem que a questão judicializada chegue a um final satisfatório, o que gera, como consequência, o retardamento indesejado da execução da política pública.

Os principais doutrinadores do Direito Civil e Processual Civil têm apontado essa anomalia. Alguns juízes, em seu cotidiano, têm atuado com coragem e perseverança na adoção de mecanismos alternativos, objetivando conferir maior celeridade a todo o processo de desapropriação, com vantagens claras para os particulares – beneficiados com o pronto recebimento das indenizações a que fizeram jus – e para o próprio Estado, que, assim, consegue levar a bom termo, e nos prazos previstos, as ações que pretende implementar.

Cito como exemplo a iniciativa do juiz federal no Rio Grande do Sul, Dr. Jurandi Borges Pinheiro, que implementou mecanismo conciliatório em procedimentos de desapropriação em massa de imóveis para a realização de obras públicas, tendo obtido resultados amplamente satisfatórios no que concerne à duração do processo.

Esse esforço, contudo, tem se mostrado insuficiente. O que a presente emenda almeja é mitigar a judicialização de demandas envolvendo desapropriações, fazendo, para tanto, constar expressamente da lei o estímulo à solução de conflitos baseada em mecanismo de conciliação administrativa.

Sala das Sessões,

PARLAMENTAR

Senador Gim Argello (PTB/DF)





CONGRESSO NACIONAL

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
 Recebido em 22/08/2012 às 17:30  
 Mat.: 47263

MPV 576

00047

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 22/08/2012	Medida Provisória nº 576
--------------------	--------------------------

Autor <b>Senador Gim Argello (PTB/DF)</b>	Nº do Prontuário
--	------------------

1.  Supressiva 2.  Substitutiva 3.  Modificativa 4.  Aditiva 5.  Substitutivo Global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Substitua-se por uma linha de pontos o texto proposto pelo art. 3º da MPV nº 576, de 2012, para o *caput* do art. 25 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

**JUSTIFICAÇÃO**

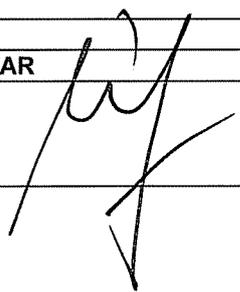
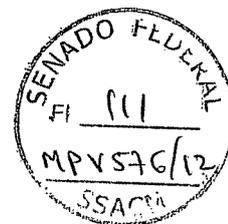
Trata-se, tão somente, de uma emenda de redação. A MPV nº 576, de 2012, não propôs mudanças efetivas na redação do *caput* do art. 25 da Lei nº 10.233, de 2001. Nesse caso, a técnica legislativa recomenda que, em lugar de repetir o texto mantido inalterado, apenas seja inserida uma linha pontilhada, sob pena de induzir-se o leitor ao falso entendimento de que aquela parte do dispositivo passaria a vigorar com nova redação.

São essas as razões pela qual esperamos contar com o apoio dos nobres Deputados e Senadores para a aprovação da emenda que ora apresentamos.

Sala das Sessões,

PARLAMENTAR

Senador Gim Argello (PTB/DF)



Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
 Recebido em 22/08/2012 às 17:30  
 /Matr.: 47263

CONGRESSO NACIONAL

MPV 576

00048

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 22/08/2012	Medida Provisória nº 576
--------------------	--------------------------

Autor <b>Senador Gim Argello (PTB/DF)</b>	Nº do Prontuário
--	------------------

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. x Aditiva 5. Substitutivo Global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Modifique-se a redação do inciso VI do art. 5º da Lei nº 12.404, de 4 maio de 2011, e insira-se um novo inciso II no § 2º do mesmo artigo, renumerando-se o atual inciso II como inciso III, conforme proposto pelo art. 2º da MPV nº 576, de 2012:

“Art. 5º .....

.....

VI – subsidiar a formulação, o planejamento e a implementação de ações no âmbito da política de transporte, de modo a propiciar a integração das diversas modalidades de transportes entre si e com outros empreendimentos de infraestrutura;

§ 2º .....

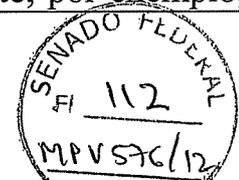
.....

II – com órgãos da administração pública responsáveis por empreendimentos que possam gerar sinergias na implantação de obras de infraestrutura de transportes;

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Muitas vezes, os empreendimentos na área de infraestrutura de transportes apresentam interfaces com intervenções realizadas por iniciativa de outros setores governamentais. Nesse sentido, fica evidente, por exemplo, que a



*[Assinatura manuscrita]*

criação de eclusas e vias navegáveis abre excelente oportunidade para a construção de hidelétricas. Essa possibilidade, entretanto, só pode ser concretizada se houver a necessária articulação com o Ministério das Minas e Energia.

Nosso objetivo, portanto, é dar à Empresa de Planejamento e Logística (EPL) competência para articular-se com os órgãos da administração pública que não lidem diretamente com transportes, com vistas ao máximo aproveitamento de eventuais sinergias em prol do desenvolvimento da infraestrutura do País.

São essas, portanto, as razões pela qual esperamos contar com o apoio dos nobres Deputados e Senadores para a aprovação da emenda que ora apresentamos.

Sala das Sessões,

PARLAMENTAR

Senador Gim Argello (PTB/DF)





CONGRESSO NACIONAL

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 17:30  
Marta /Matr.: 47263

MPV 576

00049

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 22/08/2012		Medida Provisória nº 576		
Autor <b>Senador Gim Argello (PTB/DF)</b>			Nº do Prontuário	
1. <u>Supressiva</u> 2. <u>Substitutiva</u> 3. <u>Modificativa</u> 4. <u>x</u> <u>Aditiva</u> 5. <u>Substitutivo Global</u>				
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Modifique-se a redação do inciso II do art. 3º, e insira-se um novo inciso XIX no art. 5º, renumerando-se os incisos subsequentes deste artigo, todos da Lei nº 12.404, de 4 maio de 2011, conforme proposto pelo art. 2º da MPV nº 576, de 2012:

“Art. 3º .....

II – prestar serviços na área de projetos, estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento do setor de transportes no País.”  
(NR)

“Art. 5º .....

XIX – elaboração de projetos básico e executivos de obras de infraestrutura de transportes;  
.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Tribunal de Contas da União (TCU), em diversas oportunidades em que foi convidado a enviar representantes às Casas do Congresso Nacional, reclamou da qualidade dos projetos básicos e executivos das obras de infraestrutura de transportes em nosso país, motivo pelo qual, inclusive, essa Corte teria sido levada a ordenar a suspensão das obras até que esses importantes



*[Assinatura]*

instrumentos sejam aperfeiçoados.

A existência de projetos bem elaborados é condição fundamental não só para a boa execução das obras, mas também para a redução de custos e, principalmente, para a celeridade da execução – um problema que reputamos da maior importância.

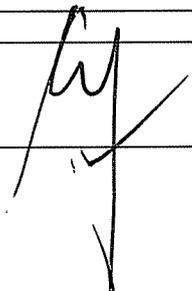
Nosso objetivo, portanto, é o de permitir à Empresa de Planejamento e Logística (EPL) atuar na elaboração de projetos, de forma a elevar a qualidade desses documentos.

Por essa razão, esperamos contar com o apoio dos nobres Deputados e Senadores para aprovação da emenda que ora apresentamos.

Sala das Sessões,

PARLAMENTAR

Senador Gim Argello (PTB/DF)





Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
 Recebido em 22/08/2012 às 17:30  
 Mista Matr.: 47263

CONGRESSO NACIONAL

MPV 576

00050

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 22/08/2012	Medida Provisória nº 576
--------------------	--------------------------

Autor <b>Senador Gim Argello (PTB/DF)</b>	Nº do Prontuário
--	------------------

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4.  Aditiva 5. Substitutivo Global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Insira-se onde couber o seguinte artigo à MPV 576/2012, 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.

Art. Dê-se ao artigo 24 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, a redação seguinte:

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

(...)

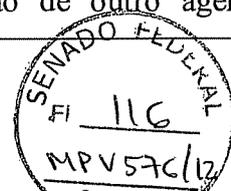
XVII - exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no art. 21 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, nas rodovias federais por ela administradas.

JUSTIFICAÇÃO

O DNIT exerce as atribuições previstas no artigo 21 do CTB em todas as rodovias federais, inclusive as concedidas, pois não há no ordenamento jurídico disposição expressa de que as atribuições do artigo 21 do CTB serão exercidas pela ANTT nas rodovias concedidas, salvo no caso da fiscalização de pesos e dimensões dos veículos.

Dessa forma, o DNIT sobrecarrega-se com atribuições que poderiam ser descentralizadas para a ANTT, com considerável ganho de eficiência e efetividade, para maximizar a atuação do Estado no controle do trânsito nas rodovias, o que terá reflexo direto na diminuição dos acidentes e vítimas do trânsito, se a proposta apresenta acima for aprovada.

A presença do Estado aumentaria consideravelmente com a atuação de outro agente



fiscalizador do cumprimento da legislação de trânsito, observado o fato de que vivemos em um país de dimensões continentais como o Brasil.

A ANTT poderia também atuar junto à própria concessionária da rodovia, no uso de suas competências regulatórias, para viabilizar a instalação de equipamentos que poderão ser utilizados para reprimir infrações, para a elaboração de programas de educação etc., contribuindo para um trânsito mais cada vez mais seguro.

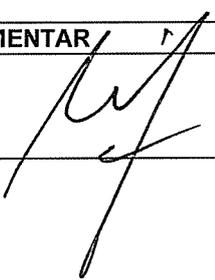
Na mesma vereda, a atuação da ANTT nas rodovias federais concedidas tem perfeita harmonia com a atuação dos demais órgãos, especialmente a Polícia Rodoviária Federal. Até mesmo porque as competências de cada órgão estarão devidamente delimitadas por dispositivos legais diferentes – arts. 20 e 21 do Código de Trânsito.

A Polícia Rodoviária conservará suas atuais competências e jurisdição – as rodovias e estradas federais. Já as competências previstas no artigo 21 do Código de Trânsito Brasileiro ficarão a cargo da Agência Nacional de Transportes Terrestres, nas rodovias federais concedidas, e do Departamento Nacional de Infra-Estrutura Rodoviária, nas demais vias federais.

Sala das Sessões,

PARLAMENTAR

Senador Gim Argello (PTB/DF)





CONGRESSO NACIONAL

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 17:41  
/Matr.: 220842

MPV 576

00051

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 22/08/12	proposição Medida Provisória nº 576/2012
------------------	---

autor Deputado Hugo Leal – PSC/RJ	nº do prontuário
--------------------------------------	------------------

1  Supressiva    2  Substitutiva    3  Modificativa    4  Aditiva    5  Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se aos dispositivos abaixo contidos no Art. 2º da MP 576, de 2012, a seguinte redação:

Art. 2º .....

“Art. 5º .....

IV - participar das atividades relacionadas ao setor de transportes, nas fases de projeto, fabricação e implantação da política formulada para a administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade e ampliação, visando garantir a absorção e a transferência de tecnologia; de acordo com os princípios da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001. Tal ampliação se dará mediante construção de novas vias e terminais.

VIII - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias;

IX - gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União;

§ 3º No exercício das atribuições previstas nos incisos VIII e IX relativas a vias navegáveis e instalações portuárias, a EPL observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha.

Art. 6º Na contratação de programas, projetos e obras decorrentes do exercício direto das atribuições previstas nos incisos VIII e IX



art. 5º, a EPL deverá zelar pelo cumprimento das boas normas de concorrência, fazendo com que os procedimentos de divulgação de editais, julgamento das licitações e celebração dos contratos se processem em fiel obediência aos preceitos da legislação vigente, revelando transparência e fomentando a competição, em defesa do interesse público.

Parágrafo único. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT fiscalizará exclusivamente o cumprimento das condições e especificações técnicas contratuais, visando a modicidade e qualidade da obra, relatando as ocorrências à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

.....

Acrescente-se a MP 576, de 2012, o seguinte artigo:

**“Art. 6º.** Os parágrafos 1º e 2º do art. 80; os incisos III a IX do artigo 82 e artigos 84 a 86 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam conter a seguinte redação (NR):

.....;

Art. 80. Ao DNIT compete expedir atos normativos e regulamentos técnicos, de Metrologia e Avaliação da Conformidade de projetos, obras e demais serviços ligados a infraestrutura de todos os meios de transporte.

§ 1 Os regulamentos técnicos deverão dispor sobre características técnicas de insumos, produtos finais e serviços, voltados ao setor de infraestrutura de transporte, que não constituam objeto da competência de outros órgãos e de outras entidades da Administração Pública Federal, no que se refere a aspectos relacionados com segurança, prevenção de práticas enganosas de comércio, proteção da vida e saúde humana, animal e vegetal, e com o meio ambiente.

§ 2o Os regulamentos técnicos deverão considerar, quando couber, o conteúdo das normas técnicas adotadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas.

.....

Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação:

.....

III - elaborar e expedir, com exclusividade, regulamentos técnicos na área de planejamento e metrologia abrangendo o controle das quantidades e qualidade de materiais utilizados, as características regionais, geológicas e mercadológicas, cabendo-lhe determinar a forma de indicação das referidas quantidades, bem como os desvios tolerados; (NR)

IV - exercer, com exclusividade, o poder de polícia administrativa na área de Metrologia Legal do setor de infraestrutura de

transporte;(NR)

VI - exercer o poder de polícia administrativa na área de Avaliação da Conformidade, em relação as especificações técnicas do projeto de infraestrutura de transporte por ele regulamentados ou por competência que lhe seja delegada;

VII - executar, coordenar e supervisionar as atividades de Metrologia Legal do setor de infraestrutura de transporte em todo o território brasileiro, podendo celebrar convênios com órgãos e entidades congêneres dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios para esse fim.

VIII – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições técnicas regulamentadas acerca dos projetos, obras e demais serviços ligados a infraestrutura de todos os meios de transporte, devendo informar a ANTT quando comprovado tais infrações.

IX - fornecer ao Ministério dos Transportes informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga e de delegação dos segmentos da infraestrutura viária para o planejamento de competência da Empresa de Planejamento e Logística S.A – EPL;

.....  
Art. 84. As pessoas naturais e as pessoas jurídicas, nacionais e estrangeiras, que atuem no mercado para elaborar projetos de infraestrutura de transporte, fabricar, importar, processar, montar, acondicionar ou comercializar bens, mercadorias e produtos e prestar serviços, sendo estes voltados ao setor de infraestrutura de transporte, ficam obrigadas à observância e ao cumprimento dos deveres instituídos por esta Lei e pelos atos normativos e regulamentos técnicos expedidos pelo DNIT.

Art. 85. É assegurado ao agente público fiscalizador acesso à empresa sob fiscalização, a qual se obriga a prestar, para tanto, as informações necessárias, desde que com o objetivo de verificação do controle metrológico e da qualidade de produtos ou serviços voltados ao setor de infraestrutura de transporte, bem assim o ingresso nos locais de armazenamento, transporte, exposição ou venda de produtos.

Art. 86 Constituir-se-á em infração a esta Lei, ao seu regulamento e aos atos normativos baixados pelo DNIT a ação ou omissão contrária a qualquer dos deveres jurídicos instituídos por essas normas nos campos da Metrologia Legal e da Certificação Compulsória da Conformidade de projetos, obras e de serviços.

Parágrafo único. Será considerada infratora das normas legais mencionados no caput deste artigo a pessoa natural ou a pessoa jurídica, nacional ou estrangeira, que, no exercício das atividades previstas no art. 84, deixar de cumprir os deveres jurídicos pertinentes a que estava obrigada.”



## JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória (MP) 576 que cria a nova Empresa de Planejamento e Logística (EPL), a vincula ao Ministério dos Transportes e estabelece que a empresa será responsável pelo planejamento, pelo desenvolvimento, pela prestação de serviços e pelas pesquisas na área. A EPL também será responsável pelo financiamento do trem de alta velocidade (TAV) e substituirá a Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade (Etav).

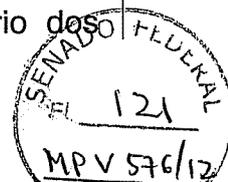
A empresa será organizada sob forma de sociedade anônima de capital fechado, sendo, portanto, regida pelo regime jurídico das empresas privadas, onde o controle de 51% das ações ordinárias é da União. A nova estatal também vai gerir as parcerias público privadas (PPPs), que vão viabilizar os investimentos do pacote estabelece as regras para garantias ao financiamento do trem-bala que ligará o Rio de Janeiro a Campinas (SP).

As atribuições da EPL são detalhadamente descritas, como no Artigo 3º, por exemplo, que institui que a EPL terá a função de promover a “integração das diversas modalidades de transportes”. Terá também como objetivo “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”.

A ideia por trás da criação da EPL é que ela passe a administrar todos os projetos de logística do país em substituição à Etav, cujo objetivo era administrar apenas a construção do trem de alta velocidade.

Contudo, uma análise mais objetiva da MP 576 original e do próprio enquadramento dessa nova empresa na atual estrutura administrativa do setor de transporte e infraestrutura de logística do Brasil pode levar a alguns problemas, seja no alcance dessa administração de todos os projetos do setor, seja de competência, o que resultaria em ineficiência e ingerência dos futuros investimentos destes mesmos projetos. Primeiro que a MP 576 liga várias vezes a EPL apenas ao setor ferroviário de alta velocidade, mas não a vincula de forma legal e mandatária aos setores rodoviários e ferroviários de baixa velocidade. Além disso, deve-se também observar as competências da EPL, que se comparadas às competências do Departamento Nacional de Infraestrutura de Trânsito (DNIT), podem gerar conflitos de competência administrativa.

A Lei 10.233 de 2001, criadora do DNIT, estabelece em um de seus dispositivos que constitui objetivo deste órgão DNIT “implementar, em sua esfera de atuação, a política formulada para a administração da infraestrutura do Sistema Federal de Viação, compreendendo sua operação, manutenção, restauração ou reposição, adequação de capacidade, e ampliação mediante construção de novas vias e terminais”. Aquela Lei também determina que é da esfera de atuação do DNIT a infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério dos



Transportes, onde se inclui as ferrovias e rodovias federais.

Não obstante, a Lei 10.233/2001 garante ao DNIT, na sua esfera de atuação, administrar os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias. Garante-lhe também capacidade de gerenciar projetos e obras de construção e ampliação de rodovias e ferrovias (e demais) decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

Somado a isso, cabe também lembrar o papel da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) neste contexto. Várias das ações da EPL deverá ser subordinadas a ações primárias da própria ANTT, como é o caso dos processos licitatórios dos contratos de concessão, autorização dos projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas e mesmo preços de tarifas.

Estabelece o Art. 25 da Lei 10.233/2001, que a ANTT tem atribuição específica no setor ferroviário e rodoviário no que tange publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão para construção e exploração de novas ferrovias e rodovias, com cláusulas de reversão à União dos ativos operacionais edificados e instalados; fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais de prestação de serviços ferroviários e de manutenção e reposição dos ativos arrendados.

Certamente, pelo princípio da especialidade, pode-se entender que a MP 576/2011 altera a competência do DNIT nos pontos aqui elencados e outros mais, transferindo à EPL competência de subsidiar a formulação, o planejamento e a implementação de ações no âmbito da política de transporte, de modo a propiciar a integração das diversas modalidades de transportes. O princípio da especialidade revela que a norma especial afasta a incidência da norma geral - *lex specialis derogat legi generali*. A norma se diz especial quando contiver os elementos de outra (geral) e acrescentar pormenores. Não há leis ou disposições especiais ou gerais, em termos absolutos. Resultam da comparação entre elas, da qual se aponta uma relação de espécie a gênero. A norma será preponderante quando especial.

Contudo, o que chama atenção aqui é que, para que a EPL atinja o propósito pretendido por ela, alterações, principalmente na competência do DNIT, seriam de suma importância. Não apenas isso, cabe lembrar que a EPL deverá realizar todas as contratações de acordo com a Lei 8.666/93 (vide art. 6º, parágrafo único da MP 576/2012), que é conhecidamente uma lei que não atinge as necessidades atuais do Estado Brasileiro por não ter acompanhado a evolução das formas de realização de processos licitatórios. E por fim, para que a EPL possa de fato atingir seu objetivo, com a atual legislação, uma série de acordos e convênios entre essa, DNIT e ANTT deverão ser consumados, de forma clara e objetiva (vide art. 5º, §2º, da MP 576 e artigos 82, inciso VIII, e 24, parágrafo único, inciso I, da Lei 10.233/2001).

Portanto, conclui-se que, caso seja mantida a MP 576/2012 nos termos e dispositivos por ela editados, a probabilidade de que suas ações sejam questionadas ou mesmo limitadas pela ação de outros agentes competentes no setor – DNIT e ANTT, o objetivo por ela pretendido dificilmente será alcançado. A exceção da criação da PPP

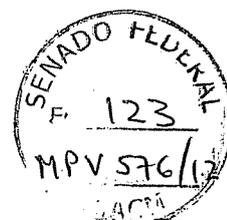


e do financiamento responsáveis pelo TAV Campinas-Rio de Janeiro, sem uma alteração na Lei 10.233/2001, a formulação, o planejamento, administração e a implementação de ações no âmbito da política de transporte podem sim ficar ainda mais complicadas e lentas do que já o são.

Assim, visando garantir que a EPL possa alcançar todo o potencial a ela designado e, de fato, possa ser responsável pela elaboração de um plano em nível nacional de integração logística, propõe-se presente emenda. Esta emenda pretende transferir a atual competência do DNIT para a EPL, transformando o primeiro em um agente regulador do setor de infraestrutura de transporte. Dessa maneira, a EPL ganha competência para não só conceber o plano de integração nacional dos meios de transporte, mas também geri-los. O DNIT ganha nova competência como órgão de regulador técnico do setor, importantíssimo para os almejos de crescimento com qualidade da infraestrutura de transporte no Brasil. Ao final, ambos ficam subjugados ao controle regulatório da ANTT e de sua pertinente fiscalização, que garantirá o funcionamento do setor e seu crescimento tão necessário à nossa economia e população.

PARLAMENTAR

Dep. Hugo Leal - PSC/RJ





CONGRESSO NACIONAL

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 18:00  
220830 Matr.: M...D

MPV 576

00052

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 22/08/2012 proposição Medida Provisória nº 576/2012

autor Deputado Filipe Pereira – PSC/RJ nº do prontuário

1  Supressiva 2.  Substitutiva 3.  Modificativa 4.  X Aditiva 5.  Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 11 da Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011, constante do art. 2º da Medida Provisória nº 576 de 2012, o seguinte parágrafo, numerado como § 1º, renumerando-se os demais:

“Art.2º.....  
.....

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

§ 1º Estende-se, para a composição do conselho e da diretoria referidos no caput deste artigo, os efeitos da Lei Complementar nº 135, de 2010.” (NR)

JUSTIFICATIVA

Entendemos que a iniciativa da sociedade brasileira na proposta de legislação que culminou na aprovação da chamara “Lei da Ficha Limpa” não deve limitar-se aos detentores de cargos eletivos. É relevante que os administradores públicos sejam, também, submetidos aos rigores que aquela medida..

Nesse passo, consideramos importante a aprovação desta emenda a qual solicitamos apoio dos nobres pares.

PARLAMENTAR





CONGRESSO NACIONAL

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 18:00  
Mauricio / Matr.: 220830

MPV 576

00053

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 22/08/2012	proposição Medida Provisória nº 576/2012
--------------------	---

autor Deputado Filipe Pereira – PSC/RJ	nº do prontuário
---	------------------

1  Supressiva    2.  Substitutiva    3.  Modificativa    4.  Aditiva    5.  Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 11 da Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011, constante do art. 2º da Medida Provisória nº 576 de 2012, a seguinte redação:

“Art.2º.....  
.....

**Art. 11.** A EPL será dirigida por um Conselho de Administração e por uma Diretoria Executiva, vedada a indicação de pessoa cujo nome tenha sido rejeitado pelo Senado Federal para ocupar cargo ou função na Administração Pública Federal, por período equivalente ao prazo de gestão previsto em estatuto.” (NR)

JUSTIFICATIVA

Na esteira do que a sociedade aponta como correto não faz sentido a indicação de um dirigente para ocupar uma função de relevância na Administração Pública, cujo nome tenha sido anteriormente rejeitado por uma das Casas do Poder Legislativo.

Nesse passo, consideramos importante a aprovação desta emenda a qual solicitamos apoio dos nobres pares.

PARLAMENTAR





CONGRESSO NACIONAL

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 18:00  
Matr.: 220830

MPV 576

00054

### APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

21/08/2012

Proposição

Medida Provisória nº 576 / 2012

Autor

Deputado FILIPPE PEREIRA - PSC/RJ

Nº Prontuário

1  Supressiva    2.  Substitutiva    3. \*  Modificativa    4.  Aditiva    5.  Substitutivo Global

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
--------	---------	------------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 11 da Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011, disposto no art. 2º da Medida Provisória nº 576 de 2012, a seguinte redação:

"Art. 2º.....

.....  
Art. 11. A EPL será dirigida por um Conselho de Administração e por uma Diretoria Executiva, sendo vedada a ocupação da Diretoria por pessoa cuja proposição de investidura em cargo, sujeito à aprovação pelo Senado Federal, tenha sido rejeitada, sendo essa relação válida pelo tempo do mandato a qual teria direito." (NR)

### JUSTIFICAÇÃO

Quando um indicado para cargo no qual o ingresso dependa da aprovação pelo Senado Federal, caso rejeitado, o mesmo não terá condições políticas de ocupar outro cargo, durante o período do respectivo mandato.

Não tem sentido permitir que empresas relevantes para o país, como a EPL, tenham em sua composição membros que tiveram seus nomes rejeitadas por uma das Casas do Poder Legislativo.



Ante o exposto, solicito apoio dos nobres pares na aprovação deste emenda.

ASSINATURA  
DEPUTADO



A rectangular box containing a handwritten signature in black ink. The signature is stylized and appears to be the name of the deputy.





CONGRESSO NACIONAL

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 18:01  
220830 /Matr.: *Moro*

MPV 576

00055

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 22/08/2012

Proposição: MP 576/2012

Autor: Senador Rodrigo Rollemberg – PSB-DF

N.º Prontuário:

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. XAditiva 5. Substitutiva/Global

Página: 1/2

Artigo: 5º

Parágrafo:

Inciso: XIX

Alínea:

TEXTO/ JUSTIFICATIVA

Insira-se o seguinte inciso XIX no art. 5º, renumerando-se os demais, da Lei nº 12.404, de 4 maio de 2011, conforme redação dada pelo art. 2º da MPV nº 576, de 2012:

“Art. 5º .....

XIX – elaborar estudos com vistas à implantação do transporte ferroviário:

- a) entre Brasília, DF, e Luziânia, GO, para o transporte de passageiros;
- b) entre Brasília, DF, e Goiânia, GO, para circulação de composições de média velocidade;
- c) entre a área central de Brasília, DF, e Planaltina, DF, para extensão do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) até esta cidade;

.....” (NR)

### JUSTIFICAÇÃO

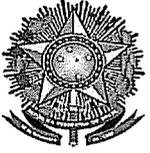
O crescimento constante do Distrito Federal tem ensejado mais ligações entre seu centro e as regiões vizinhas. A oferta de transporte – em especial daquele realizado sobre trilhos –, entretanto, está muito aquém das necessidades de sua população.

É necessário – entre outras – que haja ligações ferroviárias entre Luziânia, no estado do Goiás e Planaltina, no próprio Distrito Federal, com o centro de Brasília, de forma a proporcionar conforto, pontualidade e comodidade a todos aqueles que necessitam fazer esses trajetos de forma diária.

Assinatura

124





## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 22/08/2012

Proposição: MP 576/2012

Autor: Senador Rodrigo Rollemberg – PSB-DF

N.º Prontuário:

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4.X Aditiva 5. Substitutiva/Global

Página: 2/2

Artigo: 5º

Parágrafo:

Inciso: XIX

Alínea:

TEXTO/ JUSTIFICATIVA

Além disso, a ligação entre Goiânia e Brasília por um trem de média velocidade (que é uma hipótese mais fácil de ser obtida que um trem de alta velocidade) se justifica pelo fato de que essas cidades têm suas economias cada vez mais integradas. Essa ferrovia será capaz, portanto, de proporcionar ainda mais desenvolvimento para a região.

Ante o exposto, esperamos contar com o voto dos nobres colegas da Câmara e do Senado para aprovar a emenda que ora apresentamos.

Assinatura



P. 2905  


APRESENTAÇÃO DE EMENDAS		ETIQUETA	
		EMENDA nº	
Data	Proposição		
22/08/2012	Medida Provisória nº 576, de 2012		
Autor		Nº do prontuário	
DEP. MILTON MONTI PR/SP			
<input type="checkbox"/> 1. Supressiva	<input type="checkbox"/> 2. Substitutiva	<input type="checkbox"/> 3. Modificativa	<input checked="" type="checkbox"/> 4. Aditiva
			<input type="checkbox"/> 5. Substitutivo global
Página	Artigo X	Parágrafo	Inciso
			Alínea

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
Recebido em 22/08/2012 às 18:24  
Matr.: 47263

**EMENDA ADITIVA**

**MPV 576**

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo:

**00056**

“Art. Os Ministérios e Secretarias Especiais ligadas à Logística de Transportes passam a ter as seguintes configurações:

I – A Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República passa a ser denominada Ministério da Aviação.

II – A Secretaria de Portos da Presidência da República passa a ser denominada Ministério de Portos e Hidrovias.

III – O Ministério dos Transportes passa a ser denominado Ministério dos Transportes Terrestres.

§ 1º O Setor Aquaviário vinculado ao Ministério dos Transportes passará a ser vinculados ao Ministério de Portos e Hidrovias.

§ 2º - A ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários será vinculada ao Ministério de Portos e Hidrovias.

**JUSTIFICATIVA**

Há alguns anos o Governo Federal iniciou um processo de separação das atividades nos diversos modais de transporte. Em nossa opinião esse foi um movimento acertado e deve ser totalmente consolidado dando a cada órgão a sua atribuição específica, dividindo-se os modais em relação àqueles que executam transporte por via aérea, por via aquática ou por via terrestre.

As mudanças ocorridas até então deram agilidade na execução das tarefas de cada um dos Ministérios. Na administração pública, diferentemente

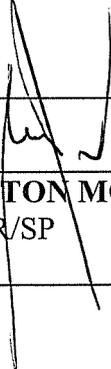


do que ocorre na iniciativa privada, quando a junção de várias atividades podem significar otimização, racionalização e eficiência, no setor público é diferente e tem um efeito contrário. Quando um órgão recebe muitas atribuições o histórico tem mostrado que essa estrutura acaba por se tornar demasiadamente pesada, pouco eficiente, ineficaz e de difícil gestão no cumprimento das metas governamentais.

Desta forma, a presente propositura visa dar racionalidade, agilidade e eficiência ao cumprimento e execução dos serviços e obras públicas em tempo hábil para atender a crescente demanda por melhorias nos modais de transporte brasileiros. Além disso, é notório que temos um déficit na infraestrutura de transporte em nosso País que precisa ser equacionado com a maior urgência possível, daí termos estruturas mais enxutas e ágeis para o cumprimento dessas importantíssimas tarefas.

Por fim, é desnecessário ressaltar a importância dos investimentos da infraestrutura de logística do País, que além de diminuir o chamado custo Brasil melhorando a competitividade dos nossos produtos, significarão investimentos públicos, geradores de emprego e renda, que contribuirão para o aquecimento da economia brasileira.

Diante do exposto, esperamos contar com a colaboração dos nobres pares no sentido da aprovação da presente Emenda.

  
\_\_\_\_\_  
DEP. MILTON MONTI  
PR/SP



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS		ETIQUETA	
		EMENDA nº	
-Data- 22/08/2012		Proposição Medida Provisória nº 576, de 2012	
Autor DEP. MILTON MONTI PR/SP		Nº do prontuário	
<input type="checkbox"/> 1. Supressiva <input type="checkbox"/> 2. Substitutiva <input checked="" type="checkbox"/> 3. Modificativa <input type="checkbox"/> 4. Aditiva <input type="checkbox"/> 5. Substitutivo global			
Página	Artigo X	Parágrafo	Alínea

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
 Recebido em 22/08/2012 às 18:24  
 MONTI Matr.: 47263

MPV 576

EMENDA MODIFICATIVA

00057

O art. 17, constante do art. 2º da MP nº 576, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 17 A EPL será vinculada ao Ministério da Casa Civil.”

### JUSTIFICATIVA

Entendemos que esta Empresa deve ser vincula ao Ministério da Casa Civil, porque, de acordo com nossas emendas apresentadas a esta medida provisória, esta Empresa deve ter funções apenas de planejamento, contratação de projetos e coordenação dos Ministérios ligados à logística de transportes e não deve ter funções de execução de obras e serviços, que devem ficar de responsabilidade dos respectivos Ministérios.

Razão pela qual, esperamos contar com a colaboração dos nobres pares no sentido da aprovação da presente Emenda.

  
 \_\_\_\_\_  
 DEP. MILTON MONTI  
 PR/SP



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS	ETIQUETA <b>EMENDA n°</b>
-------------------------	------------------------------

Data 22/08/2012	Proposição <b>Medida Provisória n° 576, de 2012</b>
--------------------	--

Autor <b>DEP. MILTON MONTI PR/SP</b>	N° do prontuário
---	------------------

<input checked="" type="checkbox"/> 1. Supressiva	<input type="checkbox"/> 2. Substitutiva	<input type="checkbox"/> 3. Modificativa	<input type="checkbox"/> 4. Aditiva	<input type="checkbox"/> 5. Substitutivo global
---	--	--	-------------------------------------	---

Página	Artigo X	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	----------	-----------	--------	--------

P. 2. 905

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas  
 Recebido em 22/08/2012 às 18:24  
 Monte Matr.: 47263

**MPV 576**

**EMENDA SUPRESSIVA**

**00058**

Suprima-se os incisos VIII, IX, XIV do artigo 5° e os artigos 16, 17 e 18, todos constantes do art. 2° da MP n° 576, de 2012.

### JUSTIFICATIVA

Não obstante meritória a criação da Empresa de Planejamento e Logística S.A. – EPL, creio que seria importante que esse novo órgão governamental pudesse, além de tratar especificamente do Trem de Alta Velocidade, tratasse apenas do planejamento e da coordenação dos Ministérios ligados à infraestrutura e não tivesse funções na execução das obras e serviços.

Em outra Emenda de minha autoria, apresenta a esta Medida Provisória, propus que três Ministérios distintos, dos Transportes Terrestres, de Portos e Hidrovias e da Aviação fossem responsáveis para a execução das obras e serviços relacionados cada um à sua área, de acordo com a exposição de motivos ali apresentada.

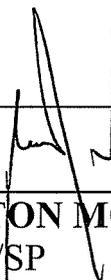
Na complementação dessa proposta entendemos necessária a criação desta Empresa Pública para realizar o planejamento, acompanhamento e interligação das ações governamentais de todos os Ministérios ligados à logística de transportes, mesmo que a execução das obras e serviços seja realizada em ministérios distintos. Isso garantirá que as ações governamentais tenham unidade em sua execução para que todos os modais de transporte estejam plenamente interligados.

Daí o pedido de supressão dos artigos e incisos da citada MP, para que este novo organismo não tenha funções de execução, que devem



ficar a cargo dos Ministérios específicos. Como é de conhecimento geral, todo organismo público frente à estrutura pública brasileira, quando lhe é atribuída funções em demasia, a experiência tem mostrado que passa-se a ter aquilo que costumeiramente é chamado de “mastrodonte”, com pouca operosidade e eficiência.

Diante do exposto, esperamos contar com a colaboração dos nobres pares no sentido da aprovação da presente Emenda.

  
\_\_\_\_\_  
DEP. MILTON MONTI  
PR/SP





APRESENTAÇÃO  
EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576/2012			
AUTOR Sra. Dep. ROSE DE FREITAS - PMDB			Nº PRONTUÁRIO	
TIPO 1 ( ) SUPRESSIVA    2 ( ) SUBSTITUTIVA    3 ( ) MODIFICATIVA    4 (X) ADITIVA    5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Altere-se o Projeto de Lei de Conversão à Medida Provisória nº 576, de 15 de agosto de 2012, onde couber, o que segue:  
(...)

Art. 1º O art. 328 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

“Art. 328. ....

§ 1º Terão prioridade de pagamento os encargos referentes à comissão de leiloeiro e aos serviços de remoção e guarda do veículo ou animal, por serem despesas acessórias à realização do leilão.

§ 2º Em caso de concessão do serviço público de remoção e guarda de veículos e animais a empresa privada receberá o valor inerente às tarifas e encargos referentes ao serviço prestado, bem como em sua forma de atualização e revisão, devendo portanto constar do competente edital de licitação.

§ 3º Na hipótese de o veículo apreendido ser objeto de furto ou roubo, e não for identificado o proprietário, será leiloado como sucata, após a retirada de sua identificação.

§ 4º Na hipótese de veículo apreendido em outro Estado da Federação diferente de seu registro, aplicar-se-á a norma para leilão definida no Estado onde ocorreu a apreensão, solicitando ao Estado de origem a baixa do veículo.

ASSINATURA  
\_\_\_\_\_  
131





CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

### APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO <b>MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576/2012</b>
------	--

AUTOR <b>Sra. Dep. ROSE DE FREITAS - PMDB</b>	Nº PRONTUÁRIO
--	---------------

TIPO				
1 ( ) SUPRESSIVA	2 ( ) SUBSTITUTIVA	3 ( ) MODIFICATIVA	4 (X) ADITIVA	5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	-----------	--------	--------

.....continuação (pg 2).....

§ 5ºO CONTRAN estabelecerá, em até noventa dias após a publicação desta lei, os critérios para se considerar o proprietário como não identificado.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A proposta objetiva viabilizar os serviços de remoção e guarda de veículos e animais apreendidos, sem gerar nenhum ônus para a sociedade ou para os proprietários de veículos automotores que respeitam as leis e cumprem com suas obrigações.

As regras do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, no seu art. 328, determina que os veículos e animais apreendidos e não reclamados por seus proprietários, no prazo de noventa dias, serão leiloados e, do valor arrecadado, serão deduzidas as multas, tributos e demais encargos legais. Caso ainda sobre algum valor, este será depositado à conta do ex-proprietário.

Grande parte das vezes em que os veículos são levados a leilão e o valor arrecadado sequer é suficiente para quitar as multas e débitos existentes. Por essa razão, muitos são os proprietários que não os reclamam, abandonando seus bens. Sendo assim, muitas vezes o órgão ou a empresa que realizou a remoção e a guarda do veículo, e que incorreu em despesas efetivas para executar tais serviços, fica sem receber os valores que lhe são devidos.

Com a alteração que propomos, o montante arrecadado com a realização dos leilões deverá ser aplicado prioritariamente no pagamento

ASSINATURA	
------------	--





CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

### APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO <b>MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576/2012</b>
------	--

AUTOR <b>Sra. Dep. ROSE DE FREITAS - PMDB</b>	Nº PRONTUÁRIO
--	---------------

TIPO				
1 ( ) SUPRESSIVA	2 ( ) SUBSTITUTIVA	3 ( ) MODIFICATIVA	4 (X) ADITIVA	5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	-----------	--------	--------

.....continuação (pg 3).....

das despesas efetivamente realizadas, que são as de comissão do leiloeiro público e as de remoção e guarda dos bens. O restante deverá custear as multas, tributos e demais encargos referentes ao veículo e, se ainda houver saldo, este será depositado à conta do ex-proprietário.

Propusemos que, caso o órgão com circunscrição sobre a via decida conceder os serviços de remoção e guarda de veículos à iniciativa privada, por meio de licitação, os valores das tarifas e encargos a serem cobrados, bem como sua forma de atualização e revisão, deverão ser fixados já no processo licitatório.

Também importante é o que se refere aos veículos apreendidos oriundos de furto ou roubo. A identificação dos proprietários de tais veículos muitas vezes é impossível, face à retirada ou adulteração das placas, números de chassis e outras marcas identificadoras. Nesses casos, objetivando evitar o acúmulo de automóveis e motocicletas que hoje ocorre nos pátios de recolhimento, muitos inclusive apodrecendo a céu aberto, propomos que, caso não seja possível identificar o proprietário após a realização de todos os procedimentos a serem estabelecidos pelo CONTRAN para tanto, a identificação dos veículos seja retirada e estes então sejam leiloados como sucata.

Assim, por entendermos que a proposta aqui apresentada vem aprimorar e modernizar as atuais regras do Código de Trânsito Brasileiro, contamos com o apoio dos nobres Pares para a discussão e aprovação do presente projeto de lei.

ASSINATURA	
------------	--





CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

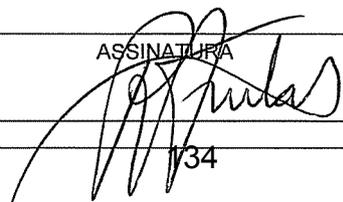
### APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO <b>MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576/2012</b>
------	--

AUTOR <b>Sra. Dep. ROSE DE FREITAS - PMDB</b>	Nº PRONTUÁRIO
--	---------------

TIPO  
 1 ( ) SUPRESSIVA    2 ( ) SUBSTITUTIVA    3 ( ) MODIFICATIVA    4 (X) ADITIVA    5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	-----------	--------	--------

	ASSINATURA 
--	---





APRESENTAÇÃO  
EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576/2012			
AUTOR Sra. Dep. Rose de Freitas			Nº PRONTUÁRIO	
TIPO 1 () SUPRESSIVA    2 () SUBSTITUTIVA    3 () MODIFICATIVA    4 (x) ADITIVA    5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

**EMENDA ADITIVA**

Altere-se e inclua-se no Projeto de Lei de Conversão à Medida Provisória nº 576, de 15 de agosto de 2012, onde couber, o que segue:

Art. \_\_\_\_ O art. 80 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte:

“Art. 80 .....”

“§ 3º Os veículos de transporte de carga estacionados, por qualquer razão, na pista de rolamento ou nos acostamentos, serão sinalizados distintamente, conforme o peso e a periculosidade da carga transportada, na forma da regulamentação do CONTRAN.”

Art. \_\_\_\_ O art. 225 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 225 .....”

“III – tiver estacionado o veículo de transporte de carga, por qualquer razão, na pista de rolamento; Infração – gravíssima Penalidade – multa”

**JUSTIFICAÇÃO**

São muitos os acidentes de trânsito, principalmente em rodovias, que ocorrem pelo engavetamento de veículos, quando um deles se encontra estacionado na pista de rolamento ou nos acostamentos das rodovias, sem a devida sinalização ou luzes de advertência, e o outro, surpreendido, vem a chocar-se contra a traseira do primeiro por não ter tido quando envolvem caminhões parados o tempo de desviar. Esses sinistros, na grande maioria, são fatais, sobretudo e automóveis.

...continuação – pg.2

ASSINATURA	
------------	--





CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

### APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO <b>MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576/2012</b>			
AUTOR <b>Sra. Dep. Rose de Freitas</b>			Nº PRONTUÁRIO	
TIPO 1 ( ) SUPRESSIVA    2 ( ) SUBSTITUTIVA    3 ( ) MODIFICATIVA    4 (x) ADITIVA    5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

A violência do choque é proporcional ao peso do veículo de transporte de carga, e a tragédia será ampliada e de maiores repercussões se o carregamento for de produtos perigosos. Assim, devemos tomar todas as medidas para evitar que uma situação como essa venha a ocorrer.

O Código de Trânsito Brasileiro, no seu art. 80, dispõe sobre sinalização de trânsito e atribui ao CONTRAN a responsabilidade da edição de normas e especificações devidas. Esse artigo trata a matéria de forma geral, o que não impede, no entanto, que diante de tantas fatalidades como as que mencionamos, seja nele fixada a questão da sinalização para os veículos de transporte de cargas estacionados nas pistas de rolamento ou nos acostamentos.

Da mesma forma, será necessário ampliar a abrangência da infração prevista no art. 225, pela falta de sinalização, incluindo explicitamente, os transportes de carga.

Com base em tais razões, encaminhamos o presente projeto de lei, o qual também classifica como gravíssima a infração prevista no inciso III que acrescentamos ao art. 225 do Código de Trânsito.

____/____/____	ASSINATURA 	SENADO FEDERAL FI 140 
----------------	----------------	------------------------------



CONGRESSO NACIONAL

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas

Recebido em 22/08/2012 às 18:15

Matr.: 220830

MPV 576

00061

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO <b>MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576/2012</b>			
AUTOR <b>Sr. Dep. Danilo Forte</b>			Nº PRONTUÁRIO	
TIPO 1 ( ) SUPRESSIVA    2 ( ) SUBSTITUTIVA    3 ( ) MODIFICATIVA    4 (x) ADITIVA    5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

**EMENDA ADITIVA**

Altere-se e inclua-se no Projeto de Lei de Conversão à Medida Provisória nº 576, de 15 de agosto de 2012, onde couber, o que segue:

Art. \_\_\_\_ O art. \_\_\_\_ da Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte:

"Art. \_\_\_\_ Fica o cessionário que for autorizado a explorar a malha viária na região nordeste, correspondente às rodovias federais a seguir relacionadas, a executar as duplicações:

BR 222 – Trecho Terezina-PI a Fortaleza-CE;  
BR 304 – Trecho Aracati-CE a Natal-RN;  
BR 101 – Trecho Recife-PE a Salvador-BA.

**JUSTIFICAÇÃO**

Levando em consideração os índices de crescimento da região nordeste à taxa de 7% ao ano, enquanto as demais regiões crescem em torno de 2.7%, no mesmo período, não poderia de maneira alguma ficar de fora dos projetos de investimentos de Logística, implementados pelo Governo Federal, através do incentivo das Parcerias Públicos Privadas – PPPs.

De fundamental importância, será a interligação, por via terrestre, das capitais do nordeste, visto que ao serem ligadas por rodovias duplicadas de Terezinha até Salvador, passando por Fortaleza, dentre outras vantagens, destacam-se a implementação de um dos mais importantes roteiros turísticos do Brasil, bem como far-se-á a interligação dos maiores portos e aeroportos da região nordeste.

Em relação ao Turismo a ser implementado, os principais seriam: o de negócios; o de entretenimento; o gastronômico; entre outros, proporcionando assim mais um ramo de atividade que estaria fomentando o crescimento e o desenvolvimento da Região.

ASSINATURA

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_





CONGRESSO NACIONAL

### APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

DATA	PROPOSIÇÃO <b>MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576/2012</b>
------	--

AUTOR <b>Sr. Dep. Danilo Forte</b>	Nº PRONTUÁRIO
---------------------------------------	---------------

TIPO  
 1 ( ) SUPRESSIVA    2 ( ) SUBSTITUTIVA    3 ( ) MODIFICATIVA    4 (x) ADITIVA    5 ( ) SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
--------	--------	-----------	--------	--------

O retorno econômico e social resultante destas interligações dos principais portos e aeroportos da região Nordeste do Brasil, são representativos, visto que a possibilidade da melhora na logística da região, que em 2011, movimentou mais de 32 milhões de toneladas de carga – cerca de 20% do agronegócio, considerando saída de grãos e entrada de insumos, como fertilizantes.

A Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), que administra os portos no Estado, prevê para os próximos 10 anos investimentos na ordem de R\$ 2 bilhões em infraestrutura, além de ser vista a rede portuária do nordeste como uma das soluções para o escoamento da Produção agrícola nacional.

Os trechos das rodovias a serem duplicados consistem nos trechos da BR 222, que liga Teresina (no Estado do Piauí), até Fortaleza (no Estado do Ceará), BR 304 que interliga Aracati (no Estado do Ceará), até Natal (no Rio Grande do Norte), e por fim o trecho da BR 101, que liga Recife a Salvador.

ASSINATURA	
------------	--



Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas

Recebido em 22/08/2012 às 19:30

Marta /Matr.: 47263

MPV 576

00062



CONGRESSO NACIONAL

### APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 22/08/2012	proposição <b>Medida Provisória nº 576, de 2012.</b>
--------------------	---

Autor <b>Deputado Darcísio Perondi / PMDB / RS</b>	nº do prontuário
---	------------------

1.  Supressiva    2.  Substitutiva    3.  Modificativa    4.  Aditiva    5.  Substitutivo global

Página 1/1	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
------------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

#### EMENDA ADITIVA

Inclua-se o inciso XXI e XXII abaixo, na redação do Artigo 5º, da Medida Provisória 576/12:

Artigo 5º .....

XXI – promover os estudos necessários, bem como os projetos básicos de engenharia e a contratação dos serviços para a duplicação da BR 386 no trecho Lajeado até Iraí no Rio Grande do Sul;

XXII - promover os estudos necessários, bem como os projetos básicos de engenharia e a contratação dos serviços para a construção da ponte sobre o Rio Ibicuí na BR 472 no Rio Grande do Sul;

#### JUSTIFICATIVA

Trata-se de emenda que visa a duplicação da BR 386 no estado do Rio Grande do Sul entre os municípios de Lajeado e Iraí. Tal trecho se duplicado, além de poupar vidas em razão dos inúmeros acidentes que ocorrem no trecho, permitirá o escoamento da produção do Rio Grande do Sul, bem como permitirá a interiorização da produção ao longo do trecho, com o desenvolvimento dos municípios.

A emenda propõe, ainda, a construção da Ponte sobre o Rio Ibicuí, entre os municípios de Itaqui e Uruguaiana. A construção da ponte é extremamente necessária para o escoamento da produção.

PARLAMENTAR

Brasília, 22 de agosto de 2012

*Darcísio Perondi*  
Deputado Darcísio Perondi



# 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.

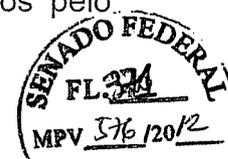
#### **Das emendas**

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.

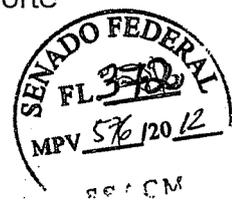
A Emenda nº 9, do Deputado Vanderlei Macris, altera o art. 34 da Lei nº 10.233/01, para estipular que nos editais de licitação de concessões rodoviárias haja dispositivo que exija a construção de locais seguros para o descanso dos motoristas, a intervalos inferiores a duzentos quilômetros. Prevê, ainda, 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.

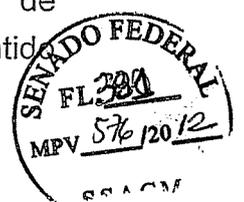


Em segundo lugar, atribui à EPL funções de planejamento, pesquisa e obtenção de licenciamento que, diferentemente das da ETAV, alcançam todo o setor de transportes.

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.

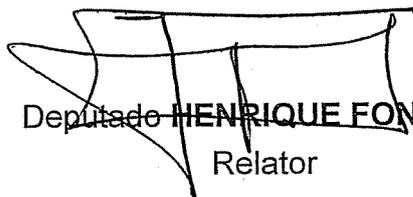


### Conclusão

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**  
**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”.

**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                    de                    de 2012.

  
 Deputado **HENRIQUE FONTANA**

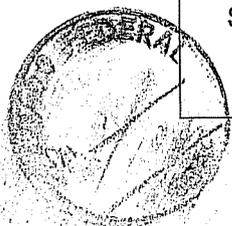


## ANEXO

## EMENDAS À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 2012

Emenda/Autor	Alteração	Voto	Razões do voto
Nº 1 Inácio Arruda	autoriza a prorrogação de atos concessórios de <i>drawback</i> vencidos em 2012 ou cujos prazos tenham sido prorrogados	Rejeitada	Matéria estranha ao escopo da Medida Provisória
Nº 2 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.	Rejeitada	Matéria estranha ao escopo da Medida Provisória
Nº 3 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.	Rejeitada	A EPL se sujeita ao regime jurídico próprio das empresas privadas. A aprovação de diretores da empresa pelo Senado Federal não se coaduna com os princípios constitucionais aplicáveis às empresas públicas.
Nº 4 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.	Rejeitada	Decidiu-se por não explicitar no corpo do PLV objetivos por demais específicos.
Nº 5 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	Rejeitada	Matéria estranha ao escopo da Medida Provisória

	serviços de advocacia e de propaganda e publicidade.		
Nº 6 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	Rejeitada	Idem Emenda nº 3
Nº 7 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	Rejeitada	O Congresso Nacional não pode ser chamado a opinar sobre a atuação do Poder Executivo. Tal requisito não encontra precedente em outras empresas públicas
Nº 8 Eduardo Cunha	trata do exercício da advocacia	Rejeitada	Matéria estranha ao escopo da Medida Provisória
Nº 9 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.	Rejeitada	A discussão a respeito de eventuais aperfeiçoamentos à Lei nº 12.619/12 – Lei do Tempo de Direção para Motoristas Profissionais – é bastante acalorada e deve ser retomada no Parlamento, se for o caso, em outra oportunidade.
Nº 10 Sarney Filho	autoriza o IBAMA a contratar pessoal por tempo determinado.	Rejeitada	Matéria estranha ao escopo da Medida Provisória
Nº 11 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	Aprovada	Apesar de o estudo ambiental já estar contemplado como parte do estudo de viabilidade técnico-econômica, a sua



	de transportes.		inclusão torna o dispositivo mais explícito.
Nº 12 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.	Rejeitada	Decidiu-se por não explicitar no corpo do PLV objetivos por demais específicos.
Nº 13 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.	Aprovada nos termos do PLV	A emenda aperfeiçoa a MP.
Nº 14 Guilherme Campos	acrescenta à Lei nº 12.404/11 dispositivo que obriga a divulgação, em sítio eletrônico do Ministério dos Transportes, dos contratos firmados pela EPL	Aprovada nos termos do PLV	Está em consonância com o princípio da publicidade e com as disposições da Lei nº 12.527, de 2011, Lei de Acesso à Informação.
Nº 15 Guilherme Campos	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.	Aprovada nos termos do PLV	Possui o mérito de ampliar o rol de entidades governamentais que podem recorrer a estudos e pesquisas da EPL. No entanto, se mostra mais conveniente estender o alcance aos demais órgãos e entidades do governo federal, no âmbito da política de logística e transporte.
Nº 16 Henrique Eduardo Alves	autoriza o Poder Executivo a duplicar rodovia entre Mossoró/RN e Natal/RN	Rejeitada	Decidiu-se por não explicitar no corpo do PLV objetivos por demais específicos.
Nº 17 Paulo Pereira da	altera a Lei nº 8.352/91, para criar e dispor sobre o Fundo de Investimento do FAT (Fundo de Amparo ao	Rejeitada	Matéria estranha ao escopo da Medida Provisória

Silva	Trabalhador).		
Nº 18 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.	Aprovada	Intervir em projetos de mobilidade urbana passa a ser uma possibilidade da EPL, não um dever. Trata-se, entretanto, de um instrumento adicional de que passa a dispor o governo e os entes federados para levar adiante projetos de grande complexidade no âmbito das regiões metropolitanas.
Nº 19 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.	Aprovada	Torna a seleção para a contratação temporária mais eficiente, contribuindo para evitar contratações políticas.
Nº 20 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.	Rejeitada	A comprovação de conhecimento e experiência prévia na área de atuação da empresa poderá inviabilizar a contratação de profissionais experientes em sua área de atuação.
Nº 21 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.	Rejeitada	Limitar a contratação de funcionários não se deve se dar por lei, mas como política de pessoal. Ademais, a limitação de empregados concursados pode dar margem a contratações por outras formas, o que pode levar a favorecimentos.



Nº 22 Ronaldo Caiado	suprime o art. 15 da Lei nº 12.404/11, que permite à EPL contratar pessoal técnico e administrativo por tempo determinado.	Rejeitada	A contratação temporária de pessoal técnico e administrativo é necessária para suprir o funcionamento inicial da empresa.
Nº 23 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	Rejeitada	Decidiu-se por não explicitar no corpo do PLV objetivos por demais específicos.
Nº 24 Jerônimo Goergen	altera a Lei nº 9.430/96, para dispor sobre compensação de débito tributário.	Rejeitada	Matéria estranha ao escopo da Medida Provisória
Nº 25 Jerônimo Goergen	acrescenta à MP dispositivo que cuida de crédito presumido de PIS e COFINS.	Rejeitada	Matéria estranha ao escopo da Medida Provisória
Nº 26 Jerônimo Goergen	acrescenta à MP dispositivo que cuida do saldo de crédito presumido de PIS e COFINS.	Rejeitada	Matéria estranha ao escopo da Medida Provisória
Nº 27 Jerônimo Goergen	altera a Lei nº 12.546/11, para dispor sobre contribuição tributária.	Rejeitada	Matéria estranha ao escopo da Medida Provisória
Nº 28 Jerônimo Goergen	altera a Lei nº 12.350/12, para dispor sobre utilização de créditos presumidos de PIS e COFINS.	Rejeitada	Matéria estranha ao escopo da Medida Provisória
Nº 29 Jerônimo	altera a Lei nº 10.637/02, para dispor sobre regime tributário do Biodiesel.	Rejeitada	Matéria estranha ao escopo da Medida Provisória



Goergen			
Nº 30 Jerônimo Goergen	altera a Lei nº 11.457/07, para dispor sobre compensação de débitos próprios junto à Receita Federal.	Rejeitada	Matéria estranha ao escopo da Medida Provisória
Nº 31 Jerônimo Goergen	altera a Lei nº 10.925/04, para dispor sobre crédito presumido de PIS E COFINS.	Rejeitada	Matéria estranha ao escopo da Medida Provisória
Nº 32 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	Rejeitada	Matéria estranha ao escopo da Medida Provisória
Nº 33 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	Rejeitada	A redução do prazo poderia prejudicar o funcionamento inicial da empresa.
Nº 34 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.	Aprovada nos termos do PLV	Contribui para a redução das desigualdades regionais.
Nº 35 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.	Rejeitada	A redação da MP é mais adequada.
Nº 36 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	Rejeitada	Ao tornar um direito dos servidores a opção, a emenda pode inviabilizar o funcionamento da Valec, no caso de uma adesão em

	transferência para a EPL por sucessão trabalhista. Assegura aos empregados transferidos na forma do artigo a não redução remuneratória		massa.
Nº 37 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.	Aprovada nos termos do PLV	Contribui para a redução das desigualdades regionais.
Nº 38 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	Rejeitada	Já houve entendimento por ocasião da discussão da MP que criou a ETAV sobre a criação das duas subsidiárias.
Nº 39 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.	Rejeição	A disposição que se pretende suprimir é a própria autorização legislativa de que trata o inciso XX do art. 37 da Constituição Federal.
Nº 40 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	Rejeição	A adoção de procedimento simplificado torna o processo mais ágil.



Nº 41 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.	Aprovada	Está em consonância com o princípio da publicidade e com as disposições da Lei nº 12.527, de 2011, Lei de Acesso à Informação.
Nº 42 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	Rejeitada	Embora louvável a iniciativa, a medida pode ser adotada como política de pessoal, não por determinação legal.
Nº 43 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.	Rejeitada	Limita o poder decisório da EPL nos casos de cessão de pessoal para a empresa.
Nº 44 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	Rejeitada	As regras e prazos de licenciamento ambiental devem ser analisados em contexto mais amplo, de sorte a não se criar, a depender da simples classificação dos empreendimentos – se de transportes, energia, saneamento etc. -, tratamentos legais diferenciados.
Nº 45	acrescenta artigo à Lei nº 12.404, de 2011, para	Rejeitada	Matéria estranha ao escopo da Medida



Gim Argello	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.		Provisória
Nº 46 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.	Rejeitada	Como no caso da emenda nº 44, tenta-se instituir orientações específicas – agora de desapropriação – para o setor de transportes. O melhor continua sendo tentar aperfeiçoar as regras gerais, em outro contexto.
Nº 47 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.	Aprovada	A técnica legislativa recomenda que os dispositivos não alterados sejam, no máximo, assinalados com linha pontilhada.
Nº 48 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	Aprovada nos termos do PLV	A atuação “holística” da EPL, tendo em vista a integração da política de transporte a outras políticas conduzidas pelo governo, é recomendável.
Nº 49 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.	Aprovada	Aperfeiçoa o texto da MP.

<p>Nº 50</p> <p>Gim Argello</p>	<p>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.</p>	<p>Rejeitada</p>	<p>Embora relacionada a transportes, a emenda cuida de matéria estranha à MP. A proposta não pode se beneficiar, portanto, do rito especial conferido às medidas provisórias, que se justifica em face da existência de requisitos de relevância e urgência.</p>
<p>Nº 51</p> <p>Hugo Leal</p>	<p>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.</p>	<p>Rejeitada</p>	<p>O DNIT ficaria encarregado, basicamente, de expedir normas e exercer controle metrológico e de qualidade, em relação a projetos e insumos de obras de infraestrutura. Se há deficiências na atuação do DNIT, o melhor é saná-las, em vez de simplesmente repassar as atribuições da autarquia para outra entidade, correndo-se o risco de ver adiante repetidas as mesmas falhas que hoje se lhe imputam.</p>
<p>Nº 52</p> <p>Filipe Pereira</p>	<p>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.</p>	<p>Rejeitada</p>	<p>Não houve intenção do legislador ordinário em ampliar o alcance da Lei da Ficha Limpa para além dos casos previstos. Adicione-se que o tema deve ser tratado no Parlamento com amplitude geral sem incidir, "casuisticamente", sobre a EPL.</p>



			Ademais encontra-se em estudo proposta de Decreto com a mesma finalidade, além de tratar –se de matéria privativa do Presidente da República.
Nº 53 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.	Rejeitada	Idem Emenda nº 3.
Nº 54 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.	Rejeitada	Idem Emenda nº 3.
Nº 55 Rodrigo Rolemberg	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.	Rejeitada	Decidiu-se por não explicitar no corpo do PLV objetivos por demais específicos.
Nº 56 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	Rejeitada	A discussão a respeito de reorganização administrativa do Poder Executivo, no que se refere à estrutura



	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.		encarregada de gerir e regular os transportes, deve se dar em outro contexto, se for o caso.
Nº 57 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.	Rejeitada	O assunto abrangido nos objetos da EPL tem conotação de atuação governamental no âmbito de implementação de uma política setorial – setor de transportes – o que justifica a supervisão pelo MT.
Nº 58 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 (retira competência para obter licença ambiental, desenvolver estudo de impacto socioambiental e executar, fiscalizar e administrar obras de transporte ferroviário de alta velocidade).	Rejeitada	A emenda vai na direção contrária da decisão de governo de ampliar o escopo de atuação da antiga ETAV, agora EPL, para que possa levar adiante, mesmo sem a adesão da iniciativa privada, o projeto do Trem de Alta Velocidade RJ/SP.
Nº 59 Rose de Freitas	inclui parágrafos ao art. 328 da Lei nº 9.503, de 1997, para tratar de procedimentos referentes ao veículos apreendidos ou removidos a qualquer título e os animais não reclamados por seus proprietários, de que trata o artigo.	Rejeitada	Matéria estranha ao escopo da Medida Provisória
Nº 60 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	Rejeitada	Matéria estranha ao escopo da Medida Provisória



	cargas estacionados em pista de rolamento ou em acostamentos.		
Nº 61 Danilo Fortes	inclui artigo à Lei nº 10.223, 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.	Aprovada nos termos do PLV	Atendida na forma da Emenda nº-37
Nº 62 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.	Rejeitada	Decidiu-se por não explicitar no corpo do PLV objetivos por demais específicos.





CONGRESSO NACIONAL  
SECRETARIA DE COMISSÕES  
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES MISTAS

**ATA DA 3ª. REUNIÃO DA COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR PARECER SOBRE A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 576, DE 2012, ADOTADA EM 15 DE AGOSTO DE 2012 e PUBLICADA EM 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”, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54ª LEGISLATURA, REALIZADA NO DIA 31 DE OUTUBRO DE 2012, ÀS 10h, NO PLENÁRIO Nº 6, DA ALA SENADOR NILO COELHO, ANEXO II, DO SENADO FEDERAL.**

Às dez horas e trinta e seis minutos do dia trinta e um de outubro de dois mil e doze, na Sala número seis da Ala Senador Nilo Coelho, sob a Presidência do Senador Clésio Andrade, reúne-se a Comissão Mista da Medida Provisória nº 576, de 2012, com a presença das Senadoras Ana Amélia, Ana Rita e Lídice da Mata, dos Senadores José Pimentel, Casildo Maldaner, Tomás Correia, Aloysio Nunes Ferreira, Walter Pinheiro, Luiz Henrique, Clésio Andrade, Armando Monteiro, Flexa Ribeiro, Randolfe Rodrigues, Jorge Viana, Paulo Davim, Jayme Campos, Álvaro Dias e Gim Argello; da Deputada Janete Rocha Pietá; e dos Deputados Henrique Fontana, Danilo Forte, Marcelo Castro, Zé Silva, Gonzaga Patriota, Felipe Bornier, Roberto Santiago, José de Filippi, Guilherme Campos, Arolde de Oliveira, Jerônimo Goergen, Glauber Braga, Arnaldo Jardim, Milton Monti, Esperidião Amin e Hugo Leal. Deixam de comparecer os demais membros. Havendo número regimental, o Senhor Presidente, Senador Clésio Andrade, declara aberta a reunião, que se destina à apresentação do relatório. O Presidente submete ao Plenário a dispensa da leitura da Ata da 2ª Reunião, que, por unanimidade, é dada como lida e aprovada. O Presidente concede a palavra ao Relator, Deputado Henrique Fontana, para a leitura do relatório. O Deputado Henrique Fontana tece considerações sobre as alterações incluídas no relatório. É lido o relatório, que conclui pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência, e de adequação orçamentária e financeira; e, no mérito, pela aprovação nos termos do Projeto de Lei de Conversão que apresenta, acatando, total ou parcialmente, as Emendas nºs 11, 13, 14, 15, 18, 19, 34, 37, 41, 47, 48, 49 e 61 e pela rejeição das demais emendas. O Presidente abre a discussão da matéria. Não havendo mais quem queira discutir, encerra-se a discussão. Abre-se a votação. O relatório é aprovado. O Presidente submete ao Plenário a dispensa da leitura da Ata da presente Reunião, que, por unanimidade, é dada como lida e aprovada. Fizeram uso da palavra a Senadora Ana Amélia, o Senador José Pimentel, o Deputado Milton Monti e o Deputado Esperidião Amin. Nada mais havendo a tratar, encerra-se a Reunião às onze horas e dezessete minutos, lavrando eu, Marcos Machado Melo, Secretário da Comissão, a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente, Senador Clésio Andrade, e publicada no Diário do Senado Federal, juntamente com o registro das notas taquigráficas.

**Senador Clésio Andrade**  
Presidente



## 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.

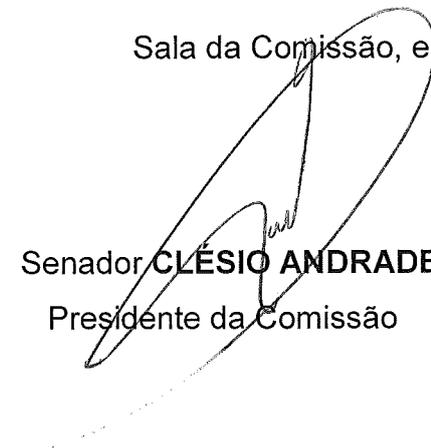
**Art. 5º** Ficam revogados:



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

