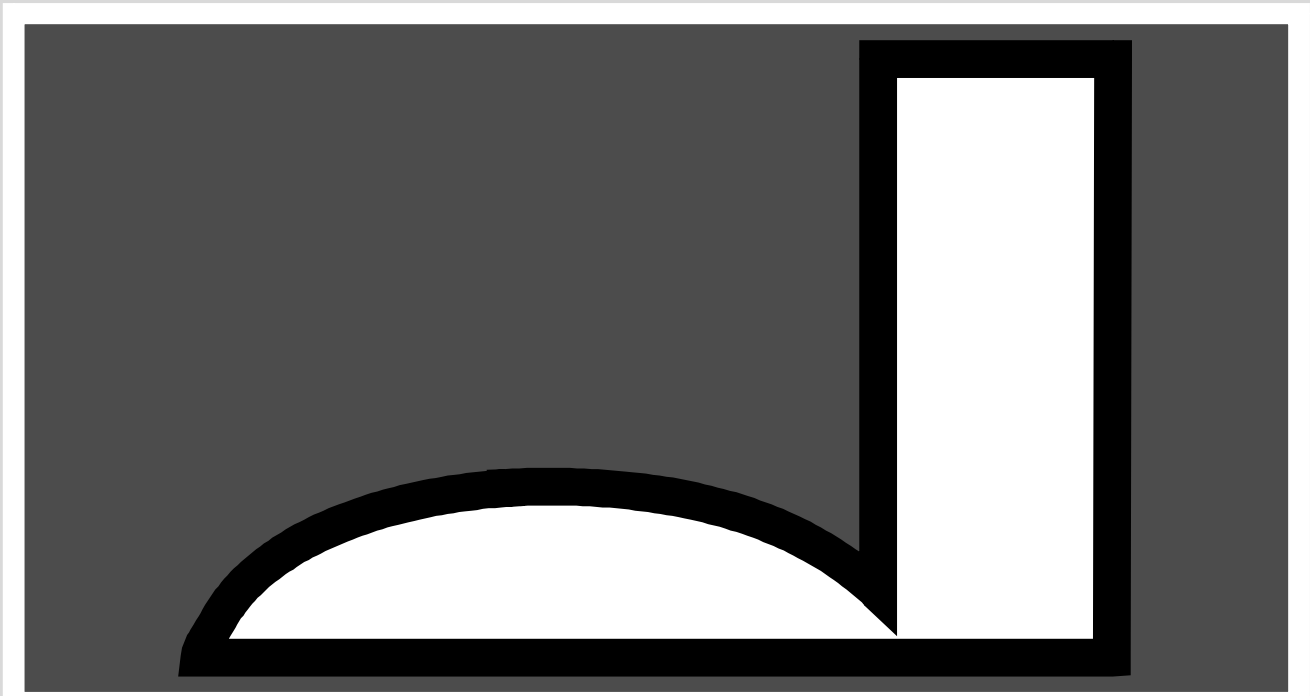
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL



DIÁRIO DO SENADO FEDERAL

EMENDAS

Nº 1 a 53, apresentadas à Medida Provisória nº 335, de 2006
Nº 1 a 231, apresentadas à Medida Provisória nº 339, de 2006
Nº 1 a 70, apresentadas à Medida Provisória nº 340, de 2006
Nº 1 a 84, apresentadas à Medida Provisória nº 341, de 2006
Nº 1 a 8, apresentadas à Medida Provisória nº 342, de 2006
Nº 1 a 18, apresentadas à Medida Provisória nº 345, de 2007
Nº 1 a 86, apresentadas à Medida Provisória nº 347, de 2007
Nº 1 a 35, apresentadas à Medida Provisória nº 348, de 2007
Nº 1 a 89, apresentadas à Medida Provisória nº 349, de 2007
Nº 1 a 37, apresentadas à Medida Provisória nº 350, de 2007
Nº 1 a 151, apresentadas à Medida Provisória nº 351, de 2007
Nº 1 a 54, apresentadas à Medida Provisória nº 352, de 2007
Nº 1 a 232, apresentadas à Medida Provisória nº 353, de 2007

VOLUME II

ANO LXII - SUP. AO Nº 007 - SÁBADO, 10 DE FEVEREIRO DE 2007 - BRASÍLIA-DF

MESA DO SENADO FEDERAL

Presidente	**3º Secretário**
Renan Calheiros – PMDB-AL	César Borges – PFL-BA
1º Vice-Presidente	**4º Secretário**
Tião Viana – PT-AC	Magno Malta – PR-ES
2º Vice-Presidente	
Álvaro Dias – PSDB-PR	**Suplentes de Secretário**
1º Secretário	**1ª -** Papaléo Paes – PSDB-AP
Efraim Morais – PFL-PB	**2º -** Antônio Carlos Valadares – PSB-SE
2º Secretário	**3º -** João Vicente Claudino – PTB-PI
Gerson Camata – PMDB-ES	**4º -** Flexa Ribeiro – PSDB-PA

LIDERANÇAS

MAIORIA (PMDB) – 20	BLOCO DE APOIO AO GOVERNO (PT/PTB/PR/PSB/PC do B/PRB/PP)- 25	LIDERANÇA PARLAMENTAR DA MINORIA (PFL/PSDB) – 30
LÍDER **(vago)** VICE-LÍDERES **(vago)** **LÍDER DO PMDB – 20** **Valdir Raupp** VICE-LÍDERES DO PMDB **(vago)**	**LÍDER** **Ideli Salvatti – PT** VICE-LÍDERES (vago) **LÍDER DO PT – 11** **Ideli Salvatti** VICE-LÍDERES DO PT (vago) **LÍDER DO PTB – 4** **Epitácio Cafeteira** VICE-LÍDER DO PTB Sérgio Zambiazi **LÍDER DO PR – 4** **João Ribeiro** VICE-LÍDER DO PR (vago) **LÍDER DO PSB – 3** **Renato Casagrande** VICE-LÍDER DO PSB (vago) **LÍDER DO PC do B – 1** **(vago)** **LÍDER DO PRB – 1** **(vago)** **LÍDER DO PP – 1** **(vago)**	**LÍDER** **(vago)** VICE-LÍDERES (vago) **LÍDER DO PFL – 17** **José Agripino** VICE-LÍDERES DO PFL **(vago)** **LÍDER DO PSDB – 13** **Arthur Virgílio** VICE-LÍDERES DO PSDB **(vago)**
LÍDER DO PDT – 4 **Jefferson Péres** VICE-LÍDER DO PDT (vago)	**LÍDER DO P-SOL – 1** **(vago)** **LÍDER DO PRTB – 1** **(vago)**	**LÍDER DO GOVERNO** **(vago)** VICE-LÍDERES DO GOVERNO **(vago)**

EXPEDIENTE

Agaciel da Silva Maia Diretor-Geral do Senado Federal **Júlio Werner Pedrosa** Diretor da Secretaria Especial de Editoração e Publicações **José Farias Maranhão** Diretor da Subsecretaria Industrial	**Raimundo Carreiro Silva** Secretário-Geral da Mesa do Senado Federal **Ronald Cavalcante Gonçalves** Diretor da Subsecretaria de Ata **Denise Ortega de Baere** Diretora da Subsecretaria de Taquigrafia

Impresso sob a responsabilidade da Presidência do Senado Federal. (Art. 48, nº 31, RISF)

CONGRESSO NACIONAL
SECRETARIA DE COMISSOES
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES MISTAS

EMENDAS APRESENTADAS PERANTE A COMISSÃO MISTA DESTINADA A EXAMINAR E EMITIR PARECER DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº. 351, ADOTADA EM 22 DE JANEIRO DE 2007 E PUBLICADA NO MESMO DIA E ANO, QUE " CRIA O REGIME ESPECIAL DE INCENTIVOS PARA O DESENVOLVIMENTO DA INFRA-ESTRUTURA - REIDI, REDUZ PARA VINTE E QUATRO MESES O PRAZO MÍNIMO PARA UTILIZAÇÃO DOS CRÉDITOS DA CONTRIBUIÇÃO PARA O PIS/PASEP E DA CONTRIBUIÇÃO PARA O FINANCIAMENTO DA SEGURIDADE SOCIAL - COFINS DECORRENTES DA AQUISIÇÃO DE EDIFICAÇÕES, AMPLIA O PRAZO PARA PAGAMENTO DE IMPOSTOS E CONTRIBUIÇÕES E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS" :

CONGRESSISTAS	EMENDA NºS
Deputado Afonso Hamm	41, 42, 150
Deputado Abelardo Lupion	31, 139
Deputado Albano Franco	22
Deputada Aline Corrêa	56
Senador Álvaro Dias	27, 64, 65, 66
Deputado Antonio Carlos Mendes Thame	107, 108, 129, 130, 134
Deputado Arnaldo Jardim	64, 65, 66
Senador Augusto Botelho	21
Deputada Bel Mesquita	123
Deputado Beto Albuquerque	101
Deputado Bruno Araújo	131
Deputado Carlos Melles	116, 117
Deputado Cezar Silvestre	70, 71, 81
Deputado Chico da Princesa	37, 38, 39
Deputado Damião Feliciano	04, 08, 10
Deputado Darcísio Perondi	120, 121
Deputado Duarte Nogueira	83
Deputado Eduardo Gomes	11, 57, 58, 67, 68, 69, 72,75, 76, 77, 78, 140

Deputado Eduardo Sciarra	18, 30, 43, 44
Deputada Elcione Barbalho	122
Deputada Fátima Pelaes	124
Senador Flexa Ribeiro	145
Deputado Gervásio Silva	82
Deputado Jorge Bittar	33, 40, 59, 60, 73
Deputado José Carlos Aleluia	141
Deputado José Pimentel	02, 142
Deputado Julio Smeghini	74
Senadora Kátia Abreu	147, 148, 149, 151
Deputado Leonardo Vilela	20, 132, 143, 144
Senadora Lúcia Vânia	99, 100
Deputado Luiz Carlos Hauly	03, 51, 52, 53, 54, 55
Deputado Luis Carlos Heinze	34, 45, 46, 47, 48, 49
Deputado Luiz Carlos Setim	109
Deputado Luiz Paulo Vellozo Lucas	19, 92
Deputada Marinha Raupp	119
Deputado Mário Negromonte	110, 111
Deputado Miro Teixeira	80
Deputado Milton Monti	16
Deputado Mauro Nazif	93, 94, 95, 96, 97, 113
Deputado Nelson Marquezelli	133, 137, 138
Deputado Odair Cunha	112, 114
Deputado Paulo Piau	50
Deputado Pedro Chaves	17
Deputado Ratinho Junior	104, 105, 106
Deputado Renato Molling	09, 61, 62, 63
Deputado Roberto Santiago	12
Deputado Rômulo Gouveia	13, 135, 136
Deputado Ronaldo Caiado	23, 24, 25, 26, 88
Deputada Rose de Freitas	15
Deputado Sandro Mabel	01, 28, 79

Deputado Sebastião Madeira	05
Senador Sergio Zambiasi	89
Deputado Tarcísio Zimmermann	87
Deputado Vaccarezza	115, 118
Deputado Valdir Collato	29, 32
Deputado Vanderlei Macris	06, 07, 90, 91
Deputado Virgílio Guimarães	146
Deputado Vital do Rego Filho	98
Deputado Waldir Neves	102, 103
Deputado Wilson Braga	125, 126, 127, 128
Deputado Wilson Santiago	14, 35
Deputado Zonta	36

SSACM

TOTAL DE EMENDAS: 151

MPV-351

00001

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
06/02/2007	**Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007.**

Autor	Nº do prontuário
DEP. SANDRO MABEL	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Inclua-se o seguinte artigo à Medida Provisória n.º 351, de 22 de janeiro de 2007, renumerando-se os demais:

Art. 1º O art. 25 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991 passa a vigorar com a seguinte redação:

" Art. 25.....

§ 9º. A contribuição de que trata o *caput* não incidirá sobre as receitas decorrentes das operações de:

I - exportação de mercadorias para o exterior;

II - vendas a empresa comercial exportadora com o fim específico de exportação.

§10. A incidência da contribuição fica suspensa no caso de aquisição de produtos rurais destinados a exportação para o exterior ou para o emprego como insumo ou matéria-prima na fabricação de produtos destinados ao exterior.

§11. Nas hipóteses dos §§ 9º, inciso II e do § 10, a pessoa jurídica exportadora que houver adquirido *referidos produtos, com o fim específico* de exportação para o exterior ou para o emprego na produção de bens destinados ao mercado exterior, que, no prazo de 12 (doze) meses, contados da data de aquisição, não comprovar o seu embarque para o exterior, ficará sujeita ao pagamento da contribuição que deixou de ser descontadas na forma do art. 30, incisos III e IV desta lei, acrescidas de juros de mora e multa, de mora ou de ofício, calculados na forma da legislação que rege a cobrança do tributo não pago.

§12. Na hipótese de a pessoa jurídica adquirir produtos rurais com suspensão da contribuição social de que trata este artigo exportar para o exterior somente parte dos produtos adquiridos ou industrializados, a não incidência alcança exclusivamente a receita auferidas nessas operações, cujo valor será identificado pelo método de:

I - apropriação direta, por meio de sistema de contabilidade de custos integrada e coordenada com a escrituração; ou

II - rateio proporcional, aplicando-se às aquisições, relativos aos produtos rurais, a relação percentual existente entre a receita auferida no mercado internacional e a receita bruta total, auferida no ano-calendário, apurado por produto rural adquirido.

§13. A suspensão de que trata o §10 converterá em não-incidência na medida em que os produtos objetos do benefício fiscal forem sendo exportados, observado o prazo previsto no §11.

JUSTIFICATIVA

A contribuição social do produtor rural é desonerada quando exportada *in natura* e onerada quando se agrega valor, como por exemplo, o caso da soja em grão, cujas exportações evoluíram 595%, contra 27% de farelo de soja e 86% de óleo, somente no período de 1996 a 2006.

Esta emenda procura corrigir a distorção tributária que incentiva as exportações de grão e desestimula as exportações de produtos agrícolas com valor agregado.

Por ser medida de justiça, acredito no apoio de meus pares.

PARLAMENTAR

Brasília – DF, 06 de fevereiro de 2007.

SANDRO MABEL
PR/GO

MPV-351

00002

PROPOSIÇÃO Nº
MP 351/2007

Acrescenta artigo a presente Medida Provisória

AUTOR: **José Pimentel (PT/CE)** PÁGINA:1/4

EMENDA ADITIVA

Acrescentem-se os seguintes art. à MP 351/2007

Art. 1°. A Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 91. Ficam reduzidas a O (zero) as alíquotas da contribuição para o PIS/PASEP e COFINS incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de álcool para fins carburantes, realizada por distribuidor e revendedor varejista." (NR)

Art. 2°. A Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/PASEP e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidirão, uma única vez, sobre a receita bruta auferida, pelo produtor ou importador, com a venda de álcool para fins carburantes, às alíquotas de (inserir alíquota *ad valorem* da Contribuição para o PIS/PASEP) e (inserir alíquota *ad valorem* da COFINS), respectivamente.

Parágrafo único. O disposto no *caput* deste artigo aplicar-se-á, inclusive, quando o importador for também distribuidor de combustíveis.

Art. 3°. O importador ou produtor de álcool para fins carburantes poderá optar por regime especial de apuração e pagamento da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, no qual os valores das contribuições são fixados, respectivamente, em (inserir alíquota *ad rem* da contribuição para o PIS/PASEP) e (inserir alíquota *ad rem* da COFINS) por metro cúbico.

§ 1° A opção prevista neste artigo será exercida, segundo termos e condições estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, até o último dia útil do mês de novembro de cada ano-calendário, produzindo efeitos, de forma irretratável, durante todo o ano-calendário subseqüente ao da opção.

§ 2° Excepcionalmente, para o ano de 2007, a opção poderá ser exercida a qualquer tempo a partir da publicação desta Lei, produzindo efeitos, de forma irretratável, a partir do primeiro dia do quarto mês subseqüente ao de publicação desta Lei.

§ 3° A pessoa jurídica que iniciar suas atividades no transcorrer do ano poderá efetuar a opção de que trata o *caput* deste artigo no mês em que começar a produzir ou importar álcool para fins carburantes, produzindo efeitos, de forma irretratável, a partir do primeiro dia desse mês.

§ 4° A opção a que se refere este artigo será automaticamente prorrogada para o ano-calendário seguinte, salvo se a pessoa jurídica dela desistir, nos termos e condições estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, até o último dia útil do mês de novembro do ano-calendário, hipótese em que a produção de efeitos se dará a partir do dia 1° de janeiro do ano-calendário subseqüente.

Art. 4°. Fica o Poder Executivo autorizado a a fixar coeficiente de redução das alíquotas previstas no art. 3 desta Lei, o qual poderá ser alterado, a qualquer tempo, para mais ou para menos.

Parágrafo único. A fixação e a alteração, pelo Executivo, dos coeficientes de que trata o *caput* deste artigo não podem resultar em alíquotas efetivas superiores àquelas previstas no *caput* do art. 3° desta Lei.

Art. 5°. O § 1° do art. 2° das Leis n° 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e n° 10.833, de 29 de dezembro de 2003 fica acrescido do seguinte inciso:

(...)

XI – na legislação específica, relativamente ao álcool para fins carburantes.

Art. 6°. A contribuição para o PIS/PASEP-Importação e a COFINS-Importação, instituídas pelo art. 1° da Lei n 10.865, de 30 de abril de 2004, incidirão às alíquotas previstas no *caput* do art. 3° desta Lei, independentemente de o importador haver optado pelo regime especial de apuração ali referido, observado o disposto no art. 4° desta Lei.

Art. 7°. As pessoas jurídicas sujeitas à apuração da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, nos termos dos arts. 2° e 3° das Leis n°s 10.637, de 2002, e 10.833, de 2003, poderão, para fins determinação dessas contribuições, descontar crédito em relação aos pagamentos efetuados nas importações de álcool para fins carburantes.

Parágrafo único. O crédito será calculado mediante:

I - aplicação dos percentuais de 1,65% (um inteiro e sessenta e cinco centésimos por cento) para a contribuição para o PIS/PASEP e de 7,60% (sete inteiros e seis décimos por cento) para a COFINS sobre a base de cálculo de que trata o art. 7° da Lei n° 10.865, de 2004, no caso de importação de álcool para fins carburantes para ser utilizado como insumo; ou

II - a multiplicação do volume importado pelas alíquotas referidas no art. 3° desta Lei, com a redução prevista no art. 4°, no caso de álcool para fins carburantes destinado à revenda.

Art. 8°. A Secretaria da Receita Federal expedirá normas complementares a esta Lei, podendo estabelecer a obrigatoriedade de instalação de medidor de vazão do volume de álcool para fins carburantes produzido.

Art. 9°. Na hipótese de inoperância do medidor de vazão de que trata o artigo anterior, a produção por ele controlada será imediatamente interrompida.

§ 1° O contribuinte deverá comunicar à unidade da Secretaria da Receita Federal com jurisdição sobre seu domicílio fiscal, no prazo de 24h (vinte e quatro horas), a interrupção da produção de que trata o *caput* deste artigo.

§ 2° O descumprimento das disposições deste artigo ensejará a aplicação de multa:

I - correspondente a 100% (cem por cento) do valor comercial da mercadoria produzida no período de inoperância, não inferior a R$ 5.000,00 (cinco mil reais), sem prejuízo da aplicação das demais sanções fiscais e penais cabíveis, no caso do disposto no *caput* deste artigo; e

II - no valor de R$ 5.000,00 (cinco mil reais), sem prejuízo do disposto no inciso 1 deste parágrafo, no caso de falta da comunicação da inoperância do medidor na forma do § 1° deste artigo.

Art. 10. A redação do art. 91 da Lei n° 10.833 de 29 de dezembro de 2003, conforme redação previstas nos arts. 1 a 9 desta Lei produzem efeitos a partir do primeiro dia do quarto mês subseqüente ao de publicação desta Lei.

Art. 11. Ficam revogados, a partir do primeiro dia do quarto mês subseqüente ao de publicação desta Lei:

I - o art. 5° e o parágrafo único do art. 6° da Lei n° 9.718, de 27 de novembro de 1998; e

II - os incisos II e III do art. 42 da Medida Provisória n° 2.158-35, de 24 de agosto de 2001

III – o inciso IV do § 3° do art. 1º das Leis 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e n° 10.833, de 29 de dezembro de 2003.

JUSTIFICAÇÃO

A redação atual do art. 01 da Lei 10.833 condiciona sua vigência à publicação de um decreto do Poder Executivo, que estabelece as condições para sua vigência. Já são decorridos mais de três anos da vigência da lei sem que este decreto tenha sido publicado e o governo e a sociedade se beneficiado do saneamento do mercado de combustíveis.

Com a abertura do mercado de combustíveis na década de 90, o número de distribuidoras que operam no mercado saltou, em menos de dez anos, de 10 para mais de 150. As condições de mercado passaram a apresentar sérias distorções ao longo dos últimos anos, contribuindo para o desordenamento do mercado de álcool. Estima-se que mais de 50% da arrecadação potencial prevista de PIS/COFINS incidente na comercialização do álcool hidratado pelas distribuidoras seja sonegada, e que pouco mais de 10 das 150 distribuidoras que operam na sua comercialização sejam contribuintes regulares destas contribuições.

Para contornar o problema, várias medidas foram tomadas pelo governo federal para garantir uma tributação adequada. Entre estas, destaca-se a incidência monofásica dos principais combustíveis (gasolina e diesel), concentrando toda a tributação (CIDE e PIS/COFINS) no primeiro elo de comercialização, exceção feita ao álcool hidratado.

Com a publicação deste artigo, acabará o último foco ainda existente que permite a sonegação de tributos federais na comercialização dos combustíveis automotivos, e em especial para o álcool hidratado que está tendo uma participação crescente e expressiva na frota automotiva, decorrente do recente lançamento dos veículos *flex-fuel*.

DATA

ASSINATURA PARLAMENTAR

Dep. José Pimentel

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

1 MPV-351

00003

2 DATA 06/02/2007

3 PROPOSIÇÃO Medida Provisória n.º 351, de 22 de janeiro de 2007

4 AUTOR Dep. Luiz Carlos Hauly – PSDB/PR

5 Nº PRONTUÁRIO 454

6

1- [X] SUPRESIVA 2- [ ] SUBSTITUTIVA 3- [ ] MODIFICATIVA 4- [ ] ADITIVA 9- [ ] SUBSTITUTIVO GLOBAL

0	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

EMENDA ADITIVA

Fica revogado o parágrafo único do art. 2º da MP 351, de 2007.

JUSTIFICATIVA

A Lei Complementar nº 123, de 2006 foi um grande avanço da sociedade brasileira, atingindo o contingente de quase 98% das empresas brasileiras.

Assim, face à existência de inúmeros projetos previstos no REIDI, que possam abranger obras de pequeno e médio porte compatíveis com o capital das empresas optantes do SIMPLES, é de suma importância assegurar que as mesmas possam participar desses investimentos.

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

MPV-351

00004

COMISSÃO MISTA DO CONGRESSO NACIONAL DESTINADA A EMITIR PARECER À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351, DE 22 DE JANEIRO DE 2007

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351, DE 22 DE JANEIRO DE 2007

Cria o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura - REIDI, reduz para vinte e quatro meses o prazo mínimo para utilização dos créditos da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS decorrentes da aquisição de edificações, amplia o prazo para pagamento de impostos e contribuições e dá outras providências.

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se o § 1º do art. 2º da Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007, renumerando-se o atual § 2º para parágrafo único.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória (MP) nº 351, de 22 de janeiro de 2007, está inserida no recentemente lançado Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). De um modo geral, o programa tem por objetivo propiciar que o País cresça em um ritmo mais acelerado. Visto que, na atual conjuntura, o Estado não dispõe de todos os recursos necessários para o alcance desse objetivo, a participação do setor privado é extremamente necessária. Nesse contexto, o Poder Executivo editou a medida provisória em tela, que contempla uma série de incentivos fiscais destinados a aumentar o investimento privado.

A MP, no entanto, não permite que as microempresas e empresas de pequeno porte optantes pelo Simples ou pelo Simples Nacional obtenham os benefícios por ela instituído. Certamente, esse é um ponto que merece ser revisto.

As microempresas e empresas de pequeno porte são fundamentais para a economia brasileira. Elas são responsáveis pela grande maioria dos empregos, gerando renda para milhões de famílias brasileiras. Nesse contexto, é imprescindível que elas também possam participar do atual esforço de crescimento econômico proposto para a sociedade brasileira, visto que os incentivos fiscais por ele abrangidos podem fortalecê-las. Dessa forma, mais empregos e mais renda serão gerados, o que não só contribuirá para que sejam alcançados os objetivos do PAC mas também, para que seja aumentado o padrão de vida dos brasileiros.

Tendo em vista os relevantes objetivos sociais de que se reveste nossa emenda, estamos certos de que contaremos com o apoio de nossos ilustres Pares.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2007.

Deputado DAMIÃO FELICIANO

2007_278_Damião Feliciano2.doc

MPV-351

00005

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Sebastião Madeira	086

1 Supressiva 2. ( ) substitutiva 3. X modificativa 4. ( ) aditiva 5. ( ) substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se nova redação ao caput do art. 2º da presente Medida Provisória, e acrescente-se ao mesmo o § 3º, como se segue:

"Art. 2º. É beneficiária do REIDI a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infra-estrutura nos setores de transportes, portos, aeroportos, energia e saneamento básico.

.....

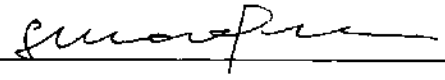
§3º Inclua-se nas obras mencionadas no caput deste artigo o Aeroporto de Renato Moreira, na cidade de Imperatriz, Estado do Maranhão"

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com a Infraero, o Aeroporto Renato Moreira, localizado na cidade de Imperatriz, experimentou um crescimento considerável no fluxo de passageiros, quando comparado aos aeroportos situados em cidades de mesma densidade demográfica.

Em razão desse incremento, é mister contemplar o mencionado aeroporto de instalações adequadas e seguras como forma de responder às necessidades de interiorização e desenvolvimento da cidade de Imperatriz.

PARLAMENTAR



MPV-351

00006

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 2007

autor	nº do protocolário
Dep. Vanderlei Macris	391

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se *nova redação ao caput do art. 2º da presente Medida Provisória, e acrescente-se* ao mesmo o § 3º, como se segue:

"Art. 2º. É beneficiária do REIDI a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infra-estrutura nos setores de transportes, portos, aeroportos, energia e saneamento básico.

.....

§3º Inclua-se nas obras mencionadas no caput deste artigo o Aeroporto Internacional de Viracopos"

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com a Infraero, o Aeroporto de Viracopos experimentou um crescimento de cerca de 60% nos dois últimos anos em termos de exportações.

Em razão desse incremento, que contempla basicamente produtos de alto valor agregado, bem como nas suas importações, foi elaborado o Plano Diretor do Aeroporto de Viracopos, cuja primeira etapa teve início em 1995, onde foram concluídas obras básicas.

Reveste-se, agora, de fundamental importância para a região, que a segunda etapa do Plano Diretor tenha continuidade, ampliando desta feita o terminal de passageiros, do sistema de transelevadores, a construção do anexo do serviço do terminal de cargas, construção de novo terminal para movimentação de carga expressa, construção de edifício para agentes de carga e de uma pista de taxi way.

PARLAMENTAR

MPV-351

00007

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. Vanderlei Macris	391.

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se nova redação ao Art. 2º da presente Medida Provisória, como se segue:

"Art. 2º. É beneficiária do REIDI a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infra-estrutura nos setores de transportes, portos, aeroportos, energia e saneamento básico".

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com a Infraero, o Aeroporto de Viracopos experimentou um crescimento de cerca de 60% nos dois últimos anos em termos de exportações.

Em razão desse incremento, que contempla basicamente produtos de alto valor agregado, bem como nas suas importações, foi elaborado o Plano Diretor do Aeroporto de Viracopos, cuja primeira etapa teve início em 1995, onde foram concluídas obras básicas.

Reveste-se, agora, de fundamental importância para a região, que a segunda etapa do Plano Diretor tenha continuidade, ampliando desta feita o terminal de passageiros, do sistema de transelevadores, a construção do anexo do serviço do terminal de cargas, construção de novo terminal para movimentação de carga expressa, construção de edifício para agentes de carga e de uma pista de taxi way.

PARLAMENTAR

MPV-351

00008

COMISSÃO MISTA DO CONGRESSO NACIONAL DESTINADA A EMITIR PARECER À MEDIDA PROVISÓRIA N° 351, DE 22 DE JANEIRO DE 2007

MEDIDA PROVISÓRIA N° 351, DE 22 DE JANEIRO DE 2007

Cria o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura - REIDI, reduz para vinte e quatro meses o prazo mínimo para utilização dos créditos da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS decorrentes da aquisição de edificações, amplia o prazo para pagamento de impostos e contribuições e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"Art. 2º É beneficiária do REIDI a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infra-estrutura nos setores de transportes, portos, energia, saneamento básico e saúde.

.....

§ 3º Para os efeitos desta Lei, serão considerados projetos de implantação de obras de infra-estrutura no setor de saúde a construção e a ampliação de hospitais e demais unidades hospitalares."

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória (MP) nº 351, de 22 de janeiro de 2007, está inserida no recentemente lançado Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). De um modo geral, o programa tem por objetivo propiciar que o País cresça em um ritmo mais acelerado. Visto que, na atual conjuntura, o Estado não dispõe de todos os recursos necessários para o alcance desse objetivo, a participação do setor privado é extremamente necessária. Nesse contexto, o Poder Executivo editou a medida provisória em tela, que contempla uma série de incentivos fiscais destinados a aumentar o investimento privado.

A MP, no entanto, somente beneficia diretamente quatro setores da economia — transportes, portos, energia e saneamento básico. É certo que as atividades já incluídas são cruciais para o bom funcionamento da economia e têm um efeito multiplicador importante, mas há outras que também têm essas características e, por essa razão, devem ser igualmente incentivadas. Por isso, resolvemos apresentar esta emenda, que tem por objeto incluir as obras de construção e ampliação de unidades hospitalares entre os projetos incentivados.

A importância do setor de saúde é inquestionável. Ele é responsável, entre outras coisas, pelo apaziguamento do sofrimento físico das pessoas, pela manutenção e recuperação da capacidade laborativa dos trabalhadores e, em grande parte, pela qualidade de vida geral da população. Afinal, estar em boas condições de saúde é imprescindível para se viver bem.

Apesar disso, temos deficiências notórias nesse setor. A população, principalmente a mais pobre, sofre muito com a carência e precariedade do atendimento hospitalar e, diariamente, sente seu padrão de vida, que já não é muito alto, deteriorando-se pela falta de investimento no setor de saúde.

Daí a importância de se fomentar a construção e a ampliação de unidades hospitalares. Tais atividades constituem-se em medidas fundamentais para melhorar a qualidade de vida da população brasileira, na medida em que haverá a possibilidade de ampliação e melhoria do atendimento médico-hospitalar, o que não só contribuirá para que sejam alcançados os objetivos do PAC mas também, para que seja aumentado o grau de desenvolvimento humano do Brasil. emenda, estamos certos de que contaremos com o apoio de nossos ilustres Pares.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2007.

2007_278_Damião Feliciano I.doc

Deputado DAMIÃO FELICIANO

MPV-351

00009

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 07/02/2007	Proposição: Medida Provisória nº 351/2007
Autor: Deputado Renato Molling	Nº do Prontuário

☐ Supressiva ☐ Substitutiva ☐ Modificativa ■ Aditiva ☐ Substitutiva Global ☐

Artigo: 2º	Parágrafo:	Incisos:	Alínea:	Pág. 1 de 1

Acresça-se onde couber, artigo com a seguiote redação, ao Artigo 2º da MPV 351, de 22 de janeiro de 2007, publicada no DOU de 22.01.2007, um parágrafo com a seguinte redação:

"Art. 2º .....

.....

Institui no âmbito dos tributos, PIS/COFINS, o princípio da compensação de débitos e créditos entre a União e as Pessoas Jurídicas sujeitas ao pagamento dos tributos nominados."

.....".

JUSTIFICATIVA

O objetivo principal desta proposta é diminuir o tempo de ressarcimento do tributo PIS/COFINS, o qual demora em média 6 (seis) meses. Diante desse contexto, outros tributos federais, como INSS, poderiam ser compensados no sentido de haver um encontro de contas para as Pessoas Jurídicas, as quais ficam com significativo desequilíbio tributário.

Assinatura:

MPV-351

00010

COMISSÃO MISTA DO CONGRESSO NACIONAL DESTINADA A EMITIR PARECER À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351, DE 22 DE JANEIRO DE 2007

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351, DE 22 DE JANEIRO DE 2007

Cria o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura - REIDI, reduz para vinte e quatro meses o prazo mínimo para utilização dos créditos da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS decorrentes da aquisição de edificações, amplia o prazo para pagamento de impostos e contribuições e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao § 2º do art. 2º da Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"Art. 2º .....

.....

§ 2º A permanência no REIDI fica condicionada à regularidade fiscal da pessoa jurídica em relação aos impostos e contribuições administradas pela Secretaria da Receita Federal do Ministério da Fazenda, cujos fatos geradores tenham ocorrido posteriormente à adesão ao referido regime especial de incentivos."

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória (MP) nº 351, de 22 de janeiro de 2007, está inserida no recentemente lançado Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). De um modo geral, o programa tem por objetivo propiciar que o País cresça em um ritmo mais acelerado. Visto que, na atual conjuntura, o Estado não dispõe de todos os recursos necessários para o alcance desse objetivo, a participação do setor privado é extremamente necessária. Nesse contexto, o Poder Executivo editou a medida provisória em tela, que contempla uma série de incentivos fiscais destinados a aumentar o investimento privado.

A MP, no entanto, condiciona a adesão ao regime especial de incentivos fiscais à regularidade fiscal dos interessados, a qual será avaliada em relação aos impostos e às contribuições administrados pela Secretaria da Receita Federal do Ministério da Fazenda.

Essa restrição, provavelmente, visa a evitar que maus contribuintes se beneficiem da nova legislação. Todavia, a forma pela foi qual ela foi engendrada pode limitar severamente a abrangência dos incentivos fiscais. A medida provisória não faz a necessária distinção entre sonegadores e inadimplentes, visto que os primeiros intencional e dolosamente lesam o Fisco, ao passo que os segundos, por razões várias, apenas deixam de recolher temporariamente algum tributo. Dessa forma, vários contribuintes, que poderiam contribuir para o aceleramento do crescimento da economia brasileira, ficariam de fora desse esforço.

Por essas razões, resolvemos propor a flexibilização da referida restrição. Pela nossa proposta, a regularidade fiscal das pessoas jurídicas interessadas em aderir ao regime especial de benefícios somente seria apreciada em relação a tributos cujos fatos gerados ocorressem após adesão ao citado regime. Entendemos que essa medida não se contrapõe aos objetivos do PAC, visto que os sonegadores nao mudarão seu comportamento lesivo aos cofres públicos para obterem apenas uma desoneração tributária parcial e os bons contribuintes, por seu turno, poderão aderir livremente ao regime especial de incentivos, sabendo que, para nele permanecer, deverão cumprir pontualmente suas obrigações tributárias.

Tendo em vista os relevantes objetivos sociais de que se reveste nossa emenda, estamos certos de que contaremos com o apoio de nossos ilustres Pares.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2007.

Deputado DAMIÃO FELICIANO

2007_278_Damião Feliciano3.doc

MPV-351

00011

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351 / 2007

autor	nº do prontuário

1 ☐ Supressiva 2 ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5 ☐ Substitutiva global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se o § 3º ao Art. 2º. da Medida Provisória 351 de 2007 com a seguinte redação:

Art. 2º. .....

§ 3º. Poderá ser beneficiária do REIDI a pessoa jurídica contratada diretamente pela pessoa jurídica referida no caput para execução da obra de infra-estrutura, por empreitada total para execução global da obra.

.....

JUSTIFICAÇÃO

O REIDI – Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura traz benefícios importantes, contudo limita a inserção de toda a cadeia da construção.

Considerando que em geral a execução das obras são contratadas por empreitada total, fazendo com que as compras e vendas sejam realizadas pela empresas contratada para a execução da obra, é fundamental permitir a suspensão do PIS e da COFINS para estas empresas, o que tornará mais justo a proposta, atendendo de forma mais abrangente o setor da construção e infra-estrutura.

PARLAMENTAR

DEP. EDUARDO GOMES

MPV-351

00012

COMISSÃO MISTA DO CONGRESSO NACIONAL DESTINADA A EMITIR PARECER À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351, DE 22 DE JANEIRO DE 2007

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351, DE 22 DE JANEIRO DE 2007

Cria o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura - REIDI, reduz para vinte e quatro meses o prazo mínimo para utilização dos créditos da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS decorrentes da aquisição de edificações, amplia o prazo para pagamento de impostos e contribuições e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao art. 2º da Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007, o seguinte parágrafo:

"Art. 2º .....

.....

§ 3º Para os efeitos desta Lei, os projetos de recuperação de mananciais de água potável e os projetos de remoção da população que reside nas proximidades dos referidos mananciais serão considerados projetos de implantação de obras de infra-estrutura no setor de saneamento básico."

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória (MP) nº 351, de 22 de janeiro de 2007, faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), recentemente lançado pelo Poder Executivo. Em linhas gerais, o objetivo do programa é fomentar um maior crescimento econômico. Como, na atual conjuntura, o Estado não dispõe de todos os recursos necessários, o alcance desse objetivo depende da participação do setor privado. Por isso, foi editada a medida provisória em tela, que traz uma série de incentivos fiscais destinados a aumentar o investimento.

A MP, todavia, beneficia diretamente apenas quatro setores da economia — transportes, portos, energia e saneamento básico. Visto que a relação dos setores beneficiados é um tanto genérica, entendemos que a inclusão de outros setores ou a especificação de subsetores aperfeiçoam o texto legal ora em apreciação no Congresso Nacional.

É certo que as atividades já incluídas são fundamentais para a economia e têm um efeito multiplicador importante, mas há outras que merecem tratamento idêntico. Entendemos que a recuperação de mananciais de água potável, bem a como as atividades de remoção da população que vive nas proximidades desses mananciais, estão entre as atividades que devem ser beneficiadas pela medida provisória em questão.

Tais atividades estão intimamente relacionadas com a saúde e a qualidade de vida da população brasileira. Os mananciais brasileiros, principalmente os que abastecem as grandes cidades, estão severamente ameaçados pela ocupação desordenada do solo, porque, a cada dia, é maior o número de pessoas que, sem qualquer tipo de planejamento, passam a viver e trabalhar nas proximidades dos sobreditos mananciais. Como essa ocupação é, geralmente, irregular, não existem mecanismos apropriados que impeçam a contaminação das águas e que, consequentemente, garantam sua qualidade.

Daí a importância de se fomentar as atividades de que trata a presente emenda. Recuperar esses mananciais e, se necessário, remover as populações a eles vizinhas são medidas fundamentais para assegurar uma qualidade de vida melhor para os brasileiros, na medida em que a população ficará livre de uma série de graves problemas de saúde que são provocados pela contaminação das águas.

Convém lembrar, além do mais, que o investimento realizado preventivamente nessas ações tem um forte potencial multiplicativo. De fato, cada Real gasto, agora, nas atividades sobreditas gerará, no futuro, a economia de um valor muito maior em gastos com saúde pública. Assim sendo, estamos certos de que nossa emenda contribuirá para que sejam alcançados os objetivos do PAC e, também, para que seja aumentado o grau de desenvolvimento humano do Brasil.

Tendo em vista os relevantes objetivos sociais de que se reveste nossa emenda, estamos certos de que contaremos com o apoio de nossos ilustres Pares.

Sala das Sessões, em de de 2007.

Deputado ROBERTO SANTIAGO

2007_274_Roberto Santiago

MPV-351

00013

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 2007

Autor	nº do prontuário
Dep. Rômulo Gouveia	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se nova redação ao caput do art. 2º da presente Medida Provisória, e acrescente-se ao mesmo o § 3º, como se segue:

"Art. 2º. É beneficiária do REIDI a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infra-estrutura nos setores de transportes, portos, aeroportos, energia e saneamento básico.

.....

§3º Inclua-se nas obras mencionadas no caput deste artigo o Aeroporto Internacional Castro Pinto, no Estado da Paraíba"

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com a Infraero, o Aeroporto Castro Pinto, localizado na região metropolitana de João Pessoa, vem experimentando um incremento considerável no fluxo de passageiros, fortemente influenciado pela atividade do turismo.

Em razão desse incremento, que contempla a descoberta daquele Estado por turista europeus, argentinos e norte-americanos, urge a ampliação das dependências do mencionado Aeroporto, em termos de terminal de passageiros, estrutura de apoio e do seu respectivo terminal de cargas.

PARLAMENTAR

MPV-351

00014

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07.02.2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO WILSON SANTIAGO	137

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Adicione-se, onde couber, ao art. 2º, da Medida Provisória nº. 351, de 22 de janeiro de 2007, o seguinte parágrafo:

"§ (...) - Também se considera beneficiárias do REIDI, as pessoas jurídicas, ou consórcios de sociedades, contratados para realizar a implantação ou execução das obras de construção dos projetos de infra-estrutura de que trata este artigo."

JUSTIFICATIVA

O objetivo do referido parágrafo é permitir a completa fruição integral dos benefícios fiscais outorgados pela Medida Provisória, por meio das sociedades e consórcios de sociedades que venham ser utilizados na modelagem estrutural dos projetos de infra-estrutura, uma vez que na grande maioria dos projetos, a pessoa jurídica titular, ou proprietária, dos projetos de infra-estrutura (as SPEs), não realiza a aquisição direta dos insumos, materiais, etc...., mas contrata terceiros para a realização e coordenação dos projetos de infra-estrutura. Assim se a suspensão da exigência do PIS/PASEP e COFINS não for estendida à pessoa jurídica ou consórcio responsável pela execução do projeto, grande parte do benefício não se efetivará, prejudicando a viabilidade dos projetos.

PARLAMENTAR

DEPUTADO WILSON SANTIAGO

MPV-351

00015

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07.02.2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA ROSE DE FREITAS	282

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Adicione-se, onde couber, ao art. 2º, da Medida Provisória nº. 351, de 22 de janeiro de 2007, o seguinte parágrafo:

"§ (...) - Também se considera beneficiárias do REIDI, as pessoas jurídicas, ou consórcios de sociedades, contratados para realizar a implantação ou execução das obras de construção dos projetos de infra-estrutura de que trata este artigo."

JUSTIFICATIVA

O objetivo do referido parágrafo é permitir a completa fruição integral dos benefícios fiscais outorgados pela Medida Provisória, por meio das sociedades e consórcios de sociedades que venham ser utilizados na modelagem estrutural dos projetos de infra-estrutura, uma vez que na grande maioria dos projetos, a pessoa jurídica titular, ou proprietária, dos projetos de infra-estrutura (as SPEs), não realiza a aquisição direta dos insumos, materiais, etc...., mas contrata terceiros para a realização e coordenação dos projetos de infra-estrutura. Assim se a suspensão da exigência do PIS/PASEP e COFINS não for estendida à pessoa jurídica ou consórcio responsável pela execução do projeto, grande parte do benefício não se efetivará, prejudicando a viabilidade dos projetos.

PARLAMENTAR

DEPUTADA ROSE DE FREITAS

MPV-351

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS 00016 TA

INSTRUCÕES NO VERSO	MEDIDA PRO	PAGINA
	MP 351/2007	01 DE 01

TEXTO

EMENDA ADITIVA:

Acrescente-se um novo § 1º ao Art. 2º. da Medida Provisória 351 de 2007, renumerando-se os demais parágrafos.

Art. 2º. .....

§ 1º Poderá ser beneficiária do REIDI a pessoa jurídica contratada diretamente pela pessoa jurídica referida no caput para execução da obra de infra-estrutura, por empreitada total para execução global da obra.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória 351 de 2007 *institui o Regime Especial de Incentivos para o* Desenvolvimento da Infra-Estrutura – REIDI. A execução das obras normalmente são contratadas por empreitada total, ou seja, as compras e vendas são centralizadas pelas construtoras que irão realizar a execução total do empreendimento. *No texto proposto na* Medida Provisória, o benefício do REIDI atingirá apenas as empresas contratantes,(que apresentam projetos de implantação de obras de infra-estrutura. caso o faturamento de *todo o matéria, máquinas e equipamentos utilizados nas obras de infra-estrutura sejam* efetuados diretamente para as empresas que tenham projetos aprovados no REIDI, o que tornaria mais oneroso em virtude de todo o controle. Neste sentido, sendo a suspensão do PIS e da COFINS estendida às empresas contratadas para execução global da obra de infra-estrutura, o benefício do PAC seria plenamente atingido em toda cadeia.

Assim sendo esperamos poder contar com apoio dos ilustres Pares.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	DEP. MILTON MONTI	SP	PR

DATA	ASSINATURA

PROJETO DE LEI DE CRÉDITO SUPLEMENTAR E ESPECIAL
FORMULÁRIO PARA EMENDA

MPV-351

00017

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351 / 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO PEDRO CHAVES	4028

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☒ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se o § 3º ao Art. 2º. da Medida Provisória 351 de 2007 com a seguinte redação:

Art. 2º. .....

§ 3º. A pessoa jurídica contratada de forma direta pelo beneficiário do REIDI, mencionada no caput deste artigo, terá os mesmos benefícios quando contratada por empreitada total para execução global da obra.

.....

JUSTIFICAÇÃO

O Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura – REIDI traz benefícios importantes, mas que restringem a participação de toda a cadeia da construção. Para uma melhor adequação e maior abrangência propomos que as empresas contratadas por empreitada global pelas pessoas jurídicas habilitadas pelo REIDI sejam também beneficiadas. Em geral, a execução das obras são contratadas e executadas por empreitada total, ou seja, as compras e vendas são centralizadas pelas construtoras que irão realizar a execução total do empreendimento.Com isso torna-se fundamental a aprovação da modificação proposta para evitar que os custos sejam mais onerosos, permitindo a suspensão do PIS e da COFINS para as empresas contratadas para execução da obra.

PARLAMENTAR

MPV-351

00018

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351, DE 22 DE JANEIRO DE 2007

Autor: Eduardo Sciarra

nº do prontuário:

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

Página: Artigo: Inclusão: Parágrafo: Inciso: Alínea:

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA:

Propostas – (a)Inserir novo § 2º no artigo 3º da MPV 351/07, renumerando os §§ seguintes: (b)*Inserir os §§ 1º e 2º no art. 4º da MPV 351/07, passando o atual parágrafo único para § 3º.* As redações propostas são as seguintes:

Art. 3º .....

§ 1º .....

§ 2º O *disposto nos incisos* I e II do **caput** e no § 1º aplica-se, inclusive, às vendas e importações destinadas a revenda ou utilização como insumos dos referidos bens e materiais de construção, hipótese em que fica vedado, ao adquirente, descontar créditos de PIS/PASEP e de COFINS ou de PIS/PASEP- Importação e de COFINS-Importação sobre essas operações.

Art. 4º .....

§ 1º Nas notas fiscais relativas à venda de serviços de que trata o *inciso I* do **caput** deverá constar a expressão "Venda de serviços efetuada com suspensão da exigibilidade da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS", com a especificação do dispositivo legal correspondente.

§ 2º O disposto no inciso I do **caput** e no § 1º aplica-se, inclusive, às empresas subcontratadas, no caso de construção por empreitada, hipótese em que fica vedado, ao contratado, descontar créditos de PIS/PASEP e de COFINS ou de PIS/PASEP-Importação e de COFINS-Importação sobre essas operações.

JUSTIFICATIVA:

Em relação ao art. 3º:

O art. 3º e seus incisos e parágrafos suspendem a exigência do PIS/PASEP e da COFINS, bem como do PIS/PASEP-Importação e da COFINS- Importação incidentes sobre a venda e sobre a importação de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos, novos, e de materiais de construção para obras de infra-estrutura, convertendo a suspensão em alíquota zero após a utilização ou incorporação do bem ou material de construção em obra de infra-estrutura.

Ocorre que, via de regra, os fornecedores dos bens a que se refere o caput do art. 3º adquirem insumos para fabricação desses bens ou mesmo revendem os bens e materiais de construção às empresas detentoras de obras de infra-estrutura.

Desta forma, o novo § 2º que se pretende inserir no referido art. 3º é imprescindível para permitir que a desoneração trazida pelo dispositivo legal se dê em toda a cadeia de produção, de forma que a desoneração que a MPV buscou alcançar seja atingida em sua plenitude.

Em relação ao art. 4º:

O objetivo do art. 4º e seus incisos é estender, **às vendas ou importação de serviços** destinadas a obras de infra-estrutura, a suspensão do PIS/PASEP, da COFINS, do PIS/PASEP-Importação e da COFINS-Importação estabelecida para as **vendas ou importação de bens e materiais de construção** destinados a obras de infra-estrutura, nos termos do art. 3º.

O § 1º do art. 4º, ora proposto, visa apenas a estabelecer o mesmo controle já exigido pelo § 1º do art. 3º, qual seja o de fazer constar nas notas fiscais a condição de suspensão das contribuições previstas no caput de ambos os artigos.

O § 2º, por sua vez, é imprescindível para atender plenamente os objetivos do caput do art. 4º, permitindo desonerar as obras de infra-estrutura também em relação às empresas subcontratadas, no caso de construção por empreitada.

PARLAMENTAR

Brasília, 07/02/2007

MPV-351

00019

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
	Medida Provisória n.º 351 de 22/01/2007

autor	n.º do prontuário
Deputado Luiz Paulo Vellozo Lucas	373

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

Página	Artigo NOVOS	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescentar os seguintes novos artigos à MP n. 351:

Art. 3-A. Ficam modificados o parágrafo único do art. 2º, o caput do art. 3º e o caput do § 5º do mesmo artigo, da Lei n. 9.496, de 11 de setembro de 1997, bem assim adicionado novo parágrafo ao art. 3º, novo inciso ao art. 6º, da mesma Lei n. 9.496, adotada a seguinte redação:

"Art.2º.....

Parágrafo único. Entende-se como receita líquida real, para os efeitos desta Lei, a receita realizada nos doze meses anteriores ao mês imediatamente anterior àquele em que se estiver apurando, excluídas as receitas provenientes de operações de crédito, de alienação de bens, de transferências voluntárias ou de doações recebidas com o fim específico de atender despesas de capital e, no caso dos estados, as transferências aos municípios por participações constitucionais e legais, bem como as receitas do Fundo de Combate e Erradicação da Pobreza, previsto no artigo 82 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição Federal e as receitas auferidas na celebração de contratos para prestação de serviços de pagamento de salários, proventos, soldos, vencimentos, aposentadorias, pensões e similares em decorrência de procedimento realizado pelo poder público nos termos da Lei 8.666 de 21 de junho de 1993."

"Art. 3º Os contratos de refinanciamento de que trata esta Lei serão pagos em até 360 (trezentos e sessenta) prestações mensais e sucessivas, calculadas com base na Tabela Price, com incidência da Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP), vencendo-se a primeira trinta dias após a data da assinatura do contrato e as seguintes em igual dia dos meses subseqüentes.

.....

§ 5º. Enquanto a dívida consolidada líquida for superior aos limites fixados em Resolução do Senado Federal, o contrato de refinanciamento deverá prever que a unidade da Federação:

.....

§5-A°. As parcelas mensais decorrentes de refinanciamento poderão ser pagas com créditos do Fundo de Compensação por Variação Salarial."

.....

"Art. 6° Para fins de aplicação do limite estabelecido no art. 5°, poderão ser deduzidos do limite apurado as despesas efetivamente realizadas no mês anterior pelo refinanciado, correspondentes aos serviços das seguintes obrigações:

.....

VII – investimentos acordados entre estados ou municípios e a União, constantes no programa a que se refere o parágrafo 3°, do artigo 1° dessa lei e que estejam de acordo com os critérios adotados pela União no seu projeto piloto de investimentos."

Art. 3-B. As mudanças promovidas no artigo anterior serão aplicadas também às dívidas refinanciadas pelos Municípios nos termos da Medida Provisória no 2.118-26, de 27 de dezembro de 2000.

Art. 3-C. O caput do artigo 5° da Lei n° 10.195, de 14 de fevereiro de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 5° - Para os fins previstos nas Leis nos 9.496, de 11 de setembro de 1997, e 8.727, de 5 de novembro de 1993, na Medida Provisória no 2.118-26, de 27 de dezembro de 2000, e no art. 4°, o cálculo da RLR excluirá da receita realizada a totalidade dos recursos aportados ao FUNDEB e ao FUNDEF."

JUSTIFICAÇÃO

A MP n. 351 concede (corretamente) uma desoneração tributária aos investimentos em infra-estrutura, especialmente em obras e ações públicas. É louvável que o PAC eleja o aumento dos investimentos como o atalho mais curto para acelerar o crescimento e que o governo federal tenha anunciado que pretende desenvolver o plano em parcerias com os Governos Estaduais e, sobretudo, com as Prefeituras. Porém, entendemos que as medidas propostas são tímidas e precisam ser complementadas por outras mudanças, especialmente para incentivar mais investimentos públicos.

Esta emenda complementa a MP n. 351 no sentido avançar em outras medidas que destravem os investimentos em infra-estrutura ao assegurar melhor acesso dos governos estaduais e municipais aos empréstimos e financiamentos, sem abrir mão da austeridade fiscal. Ela aperfeiçoa as regras vigentes de refinanciamento da daqueles governos, mantidos (isso é fundamental ter bem claro, sempre) os limites impostos pela Resolução do Senado Federal.

A proposta é muito simples: viabilizar a contratação de operações de crédito para expandir sua capacidade de investimento pelos Estados e Municípios que atendam as

§5-A°. As parcelas mensais decorrentes de refinanciamento poderão ser pagas com créditos do Fundo de Compensação por Variação Salarial."

.....

"Art. 6° Para fins de aplicação do limite estabelecido no art. 5°, poderão ser deduzidos do limite apurado as despesas efetivamente realizadas no mês anterior pelo refinanciado, correspondentes aos serviços das seguintes obrigações:

.....

VII – investimentos acordados entre estados ou municípios e a União, constantes no programa a que se refere o parágrafo 3°, do artigo 1° desta lei e que estejam de acordo com os critérios adotados pela União no seu projeto piloto de investimentos."

Art. 3-B. As mudanças promovidas no artigo anterior serão aplicadas também às dívidas refinanciadas pelos Municípias nos termos da Medida Provisória no 2.118-26, de 27 de dezembro de 2000.

Art. 3-C. O caput do artigo 5° da Lei n° 10.195, de 14 de fevereiro de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 5° - Para os fins previstos nas Leis nos 9.496, de 11 de setembro de 1997, e 8.727, de 5 de novembro de 1993, na Medida Provisória no 2.118-26, de 27 de dezembro de 2000, e no art. 4°, o cálculo da RLR excluirá da receita realizada a totalidade dos recursos aportados ao FUNDEB e ao FUNDEF."

JUSTIFICAÇÃO

A MP n. 351 concede (corretamente) uma desoneração tributária aos investimentos em infra-estrutura, especialmente em obras e ações públicas. É louvável que o PAC eleja o aumento dos investimentos como o atalho mais curto para acelerar o crescimento e que o governo federal tenha anunciado que pretende desenvolver o plano em parcerias com os Governos Estaduais e, sobretudo, com as Prefeituras. Porém, entendemos que as medidas propostas são tímidas e precisam ser complementadas por outras mudanças, especialmente para incentivar mais investimentos públicos.

Esta emenda complementa a MP n. 351 no sentido avançar em outras medidas que destravem os investimentos em infra-estrutura ao assegurar melhor acesso dos governos estaduais e municipais aos empréstimos e financiamentos, sem abrir mão da austeridade fiscal. Ela aperfeiçoa as regras vigentes de refinanciamento da daqueles governos, mantidos (isso é fundamental ter bem claro, sempre) os limites impostos pela Resolução do Senado Federal.

A proposta é muito simples: viabilizar a contratação de operações de crédito para expandir sua capacidade de investimento pelos Estados e Municípios que atendam as

MPV-351

00020

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351 de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Leonardo Vilela	

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

Página	Artigo 12	Parágrafo 1º	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se o artigo 5ºA, com a seguinte redação:

"Art. 5ºA – os investimentos feitos em ativos permanentes imobilizados de serviços públicos de saneamento básico com recursos próprios dos titulares ou dos prestadores, ou com recursos originários da cobrança de tarifas, serão utilizados em sua totalidade como créditos para a dedução do valor devido a título de Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS e a Contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público – PIS/PASEP"

JUSTIFICATIVA

A Constituição Federal prevê no capítulo sobre o Sistema Tributário Nacional que impostos como o Imposto de Renda (IR), o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sejam de caráter progressivo e/ou seletivo em função da essencialidade do bem.

Por entendermos, que não há bem mais essencial do que a água, de que o acesso à água tratado e esgotamento sanitário são essenciais para reduzir a pobreza, tendo este tópico sido inclusive o tema central do último Relatório de Desenvolvimento (PNUD), a nossa proposta é permitir que as empresas de serviços públicos de saneamento básico possam se creditar no valor dos seus investimentos para abaterem do PIS/CONFINS devido pelas mesmas.

PARLAMENTAR

Brasília/DF ., 07 de fevereiro de 2007.

MPV-351

00021

EMENDA Nº
(à MPV nº 351, de 2007)

Dê-se ao § 1º do art. 6º da Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

Art. 6º .....

.....

§ 1º Os créditos de que trata o caput serão apurados mediante a aplicação, a cada mês, das alíquotas referidas no caput do art. 2º da Lei nº 10.637, de 2002, ou do art. 2º da Lei nº 10.833, de 2003, conforme o caso, sobre o valor correspondente a:

I – um vinte e quatro avos do custo de aquisição ou construção da edificação;

II – um doze avos do custo de aquisição ou de construção da edificação no caso das áreas de atuação da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia – Sudam, instituída pela Lei Complementar nº 124, de 3 de janeiro de 2007, da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – Sudene, instituída pela Lei Complementar nº 125, de 3 de janeiro de 2007, e a região Centro-Oeste.

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007, entre outras medidas, cria o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura, o REIDI. Em seu art. 6º, é proposta a redução para vinte e quatro meses do prazo mínimo para a utilização dos créditos da contribuição para o PIS/PASEP e para a COFINS decorrentes da construção ou aquisição de edificações.

Segundo a própria Exposição de Motivos que acompanha a MPV, a instituição desse regime decorreu da percepção de que um maior crescimento da economia demandará elevados investimentos em obras de

infra-estrutura. Porém, na atual conjuntura, o Estado não possui todos os recursos necessários para esses investimentos. Por isso, é imprescindível que a iniciativa privada também participe desses empreendimentos. Assim, a medida visa reduzir o seu custo inicial e atrair investimentos privados, de forma que a carência de infra-estrutura não se torne um entrave ao crescimento econômico.

Atualmente, com relação às edificações adquiridas ou construídas a partir de 1° de agosto de 2004, os créditos relativos ao regime de incidência não-cumulativa da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS são calculados com base na depreciação desses bens. Segundo a legislação do imposto de renda, a depreciação de edificações deve ser efetuada no período de 25 anos (ou 300 meses). A proposta de alteração do prazo de utilização desses créditos das contribuições, proposta no art. 6°, reduz esse prazo para 24 meses, diminuindo o comprometimento de capital e reduzindo o prazo de retorno dos valores aplicados em novos empreendimentos. Dessa forma pretende-se elevar os investimentos em produção e, em conseqüência, promover o crescimento econômico, objetivo último do Programa de Aceleração do Crescimento.

No entanto, alertamos os nobres Parlamentares para o fato de que as regiões menos desenvolvidas do Brasil precisam de mais investimentos e mais crescimento econômico, de forma que o hiato social e econômico que as separam do Brasil meridional seja reduzido. Assim sendo, propomos esta emenda, reduzindo o prazo de utilização dos créditos para doze meses nos casos da área de atuação da Sudene, da Sudam e do Centro-Oeste. Conto com o apoio dos meus pares para aprová-la.

Sala da Comissão, 07/02/2007

Senador AUGUSTO BOTELHO

MPV-351

00022

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
06/02/2007	Medida Provisória nº 351 de 2007

Autor	nº do prontuário
Deputado Albano Franco	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alíneas

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao Art. 7º da MPV 351 de 2007 a seguinte redação:

Art. 7º O art. 18 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 18. O pagamento da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS deverá ser efetuado até o último dia útil do mês subseqüente ao mês de ocorrência dos fatos geradores."

JUSTIFICATIVA:

É preciso ampliar os prazos de recolhimento dos tributos de modo a adequá-los ao prazo médio de recebimento das vendas por parte das empresas. Segundo pesquisa divulgada pela CNI em novembro de 2005, o prazo médio de recebimento das vendas por parte das empresas industriais é de 45 dias. A alteração proposta amplia o prazo médio de recolhimento do PIS e da Cofins para 45 dias, equiparando-se ao prazo de recebimento das vendas.

Do ponto de vista das empresas, o sistema ideal é aquele em que o prazo médio de pagamento dos tributos seja similar ao concedido nas vendas e cujo custo acessório para o cumprimento da obrigação tributária seja reduzido. Ou seja, aquele que não causa pressão adicional por capital de giro às empresas.

PARLAMENTAR

Brasília, 6/02/2007

Deputado Albano Franco

MPV-351

00023

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
	Medida Provisória nº 351/07

autor	Nº do prontuário
Deputado Ronaldo Caiado	

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

Página	Artigo 1º	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

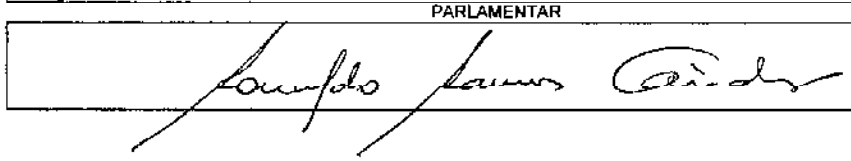
Acrescente-se na Medida Provisória nº 351 o seguinte art. 7º, renumerando os demais:

"Art. 7º O FAT Giro Rural terá seu *spread* (encargos adicionais) diminuído pela metade em relação aos praticados em 31 de janeiro de 2007."

Justificação

O Programa de Aceleração do Crescimento lançado pelo governo federal, apesar de seus méritos, negligenciou em grande parte a atividade agropecuária. Fundamental na formação do Brasil e responsável por boa parte do desempenho econômico dos últimos anos, é preciso que se valorize a agropecuária. Nesse sentido, apresentamos esta emenda para que o FAT Giro Rural tenha seus juros diminuídos em relação aos patamares praticados nos últimos tempos, o que faria com que se estimulasse a produção, a geração de empregos e riqueza geradas no campo.

PARLAMENTAR



\\Ldp8-11\Publico\EMENDAS MPV2007\MP 351 - Emenda 6.doc

MPV-351

00024

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
	Medida Provisória nº 351/07

autor	Nº do prontuário
Deputado Ronaldo Caiado	

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

Página	Artigo 1º	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

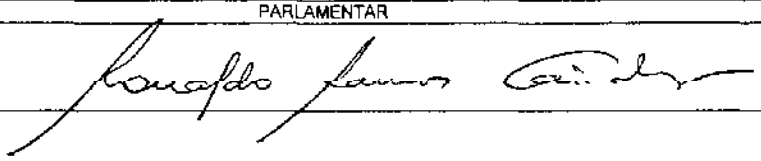
Acrescente-se na Medida Provisória nº 351 o seguinte art. 7º, renumerando os demais:

"Art. 7º O Finame Agrícola, operacionalizado pelo BNDES, terá seu *spread* diminuído pela metade em relação aos praticados em 31 de janeiro de 2007."

Justificação

O Programa de Aceleração do Crescimento lançado pelo governo federal, apesar de seus méritos, negligenciou em grande parte a atividade agropecuária. Fundamental na formação do Brasil e responsável por boa parte do desempenho econômico dos últimos anos, é preciso que se valorize a agropecuária. Nesse sentido, apresentamos esta emenda para que o Finame *Agrícola tenha seus juros diminuídos em relação aos patamares praticados nos últimos tempos*, o que faria com que se estimulasse a produção, a geração de empregos e riqueza geradas no campo.

PARLAMENTAR



\\Lidp0-11\Public\EMENDAS MPV\2007\MP 351 - Emenda 5.doc

MPV-351

00025

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
	Medida Provisória nº 351/07

autor	Nº do prontuário
Deputado Ronaldo Caiado	

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

Página	Artigo 1º	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

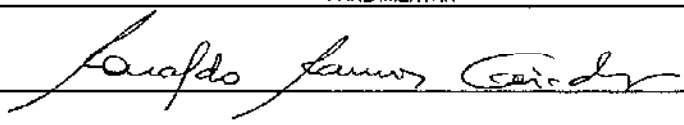
Acrescente-se na Medida Provisória nº 351 o seguinte art. 7º, renumerando os demais:

"Art. 7º O Finame Agrícola, operacionalizado pelo BNDES, terá seu encargo de juros diminuído em dois pontos percentuais em relação aos praticados em 31 de janeiro de 2007."

Justificação

O Programa de Aceleração do Crescimento lançado pelo governo federal, apesar de seus méritos, negligenciou em grande parte a atividade agropecuária. Fundamental na formação do Brasil e responsável por boa parte do desempenho econômico dos últimos anos, é preciso que se valorize a agropecuária. Nesse sentido, apresentamos esta emenda para que o Finame Agrícola tenha seus juros diminuídos em relação aos patamares praticados nos últimos tempos, o que faria com que se estimulasse a produção, a geração de empregos e riqueza geradas no campo.

PARLAMENTAR



MPV-351

00026

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
	Medida Provisória nº 351/07

autor	Nº do prontuário
Deputado Ronaldo Caiado	

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

Página	Artigo 1º	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

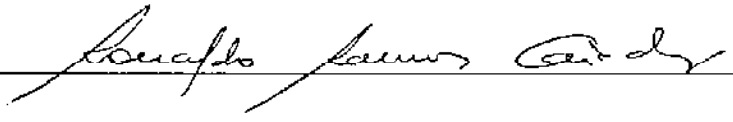
Acrescente-se na Medida Provisória nº 351 o seguinte art. 7º, renumerando os demais:

"Art. 7º Os financiamentos abaixo discriminados terão seus encargos de juros diminuídos em dois pontos percentuais em relação aos praticados em 31 de janeiro de 2007:
I - Programa Especial de Financiamento Agrícola;
II - Programa de Fortalecimento da Agricultura Familiar – PRONAF;
III - Programa de Modernização da Frota de Tratores Agrícolas e Implementos Associados e Colheitadeiras – MODERFROTA;
IV - Programa de Incentivo à Irrigação e à Armazenagem – MODERINFRA;
V - Programa de Modernização da Agricultura e Conservação de Recursos Naturais – MODERAGRO;
VI - Programa de Plantio Comercial e Recuperação de Florestas – PROPFLORA;
VII - Programa de Desenvolvimento Cooperativo para Agregação de Valor à Produção Agropecuária - PRODECOOP;
VIII - Programa de Desenvolvimento do Agronegócio – PRODEAGRO;
XI - Programa de Desenvolvimento da Fruticultura – PRODEFRUTA;
X - Programa de Integração Lavoura - Pecuária – PROLAPEC."

Justificação

O Programa de Aceleração do Crescimento lançado pelo governo federal, apesar de seus méritos, negligenciou em grande parte a atividade agropecuária. Fundamental na formação do Brasil e responsável por boa parte do desempenho econômico dos últimos anos, é preciso que se valorize a agropecuária. Nesse sentido, apresentamos esta emenda para que vários financiamentos ao setor tenham seus juros diminuídos em relação aos patamares praticados nos últimos tempos, o que faria com que se estimulasse a produção, a geração de empregos e riqueza geradas no campo.

PARLAMENTAR



MPV-351

00027

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	Proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 2007

Autor	nº do prontuário
Senador ALVARO DIAS	

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

Página	X Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se o art. 7º da Medida Provisória, a seguinte redação, renumerando-se os demais:

"Art. 7º. Ficam isentos de Impostos sobre Produtos Industrializados (IPI) os insumos, máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos, bem como suas partes e peças de reposição, acessórios, matérias-primas e produtos intermediários, quando adquirido com a finalidade de produção de leite."

JUSTIFICATIVA

A proposta de emenda objetiva oferecer ao setor de pecuária leiteira melhores condições para atender aos requisitos crescentes de modernização do segmento, definidos pelas mudanças do mercado consumidor, que se refletem em maiores exigências técnicas, menores preços finais do produto e reordenamento da comercialização e da distribuição de laticínios.

Atualmente, certos equipamentos e insumos intermediários usados na produção agropecuária apresentam baixas alíquotas de IPI. Contudo, a isenção proposta representa um estímulo fundamental ao investimento do pecuarista, visto que evita o impacto oriundo de majoração tarifária por parte do Poder Executivo.

O setor agropecuário, tão desprezado pelo atual Governo, cuja omissão tem levado à falência diversos pequenos e médios produtores, é de vital importância para a economia nacional.

Pelo exposto, recomenda-se, por meio da presente emenda, a adição do referido artigo.

Sala das Sessões, 07 de fevereiro de 2007.

Senador ALVARO DIAS

PARLAMENTAR

MPV-351

00028

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
06/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007.

Autor	Nº do prontuário
DEP. SANDRO MABEL	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Inclua-se o seguinte artigo à Medida Provisória n.º 351, de 22 de janeiro de 2007, renumerando-se os demais:

Art. XX. O art. 8º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 8º .....

.....

§ 3º O montante do crédito a que se referem o **caput** e o § 1º deste artigo será determinado mediante aplicação, sobre o valor das mencionadas aquisições, de alíquota correspondente a:

I - 60% (sessenta 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 de origem animal classificados nos Capítulos 2 a 4, 16, e nos códigos 15.01 a 15.06, 1516.10, e as misturas ou preparações de gorduras ou de óleos animais dos códigos 15.17 e 15.18, e para a soja e seus derivados classificados nos Capítulos 12, 15 e 23, todos da TIPI; e

II - 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.

....."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo dar um tratamento diferenciado aos produtos derivados de soja, com a redução das alíquotas para o PIS/PASEP e para a COFINS, incidentes na produção da cadeia produtiva de soja, ou seja, além da própria soja, temos o óleo de soja e o farelo.

Salientamos que o óleo de soja integra a "cesta básica" da população e, ainda, o farelo de soja é utilizado na produção de rações para aves e suínos, produtos

também da cesta básica.

De outra forma, cumpre salientar que este setor produtivo (indústria de processamento da soja) enfrenta desequilíbrio tributário em relação às cooperativas industriais, que possui tratamento tributário da exclusão da base de cálculo que resulta em um crédito presumido de 100% (cem por cento).

Além disso, no que respeita ao mercado internacional, este setor enfrenta dificuldades na competição de produtos com maior valor agregado. Com isso, as exportações de soja em grão evoluíram 595%, contra 27% de farelo e 86% de óleo, no período de 1996 a 2006.

A situação descrita acima é retratada pela ABIOVE, que informa que somente nos dois últimos anos foram paralisadas 13 fábricas no país, resultando na redução de capacidade industrial de 5.205.000 toneladas/ano. Para quantificar, isso representa a produção agrícola de um estado como o Rio Grande do Sul ou de Goiás.

Por ser medida de justiça, acredito no apoio de meus pares.

PARLAMENTAR

Brasília – DF, 06 de fevereiro de 2007.

SANDRO MABEL
PR/GO

MPV-351

00029

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA 351, DE 22 .DE JANEIRO DE 2007

Autor	nº do prontuário
Deputado Valdir Collato	

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

Página	Artigo Inclusão	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se à Medida Provisória 351, de 2007 o seguinte dispositivo:

Art. 20 O art. 20 da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 20 .....

§ 1º.....

§ 2º.....

§ 3º As concessões de aproveitamentos hidrelétricos que tenham sido separadas das atividades de distribuição, em função do comando contido no caput deste artigo, é facultado ao Poder Concedente alterar o regime de exploração para produção independente, a título oneroso, mediante o pagamento do Uso Bem Público, com prazo de concessão adequado à necessária amortização dos investimentos, considerados os limites da Lei. (NR)

§ 4º A alteração de regime referida no parágrafo anterior propiciará aos aproveitamentos hidrelétricos com características especificadas no art. 26, inciso I, da Lei 9.427, de 1996, a aplicação dos parágrafos 1º a 8º do referido artigo. (NR)

JUSTIFICATIVA:

As experiências vividas em passado recente pelo setor elétrico na oferta de energia elétrica, bem como a situação conjuntural do setor, evidenciam que o País não pode deixar de contar com todas as fontes de geração ou mecanismos que contribuam direta ou indiretamente para o aumento da oferta de energia elétrica. Também se faz conveniente ampliar o processo de competição propiciando, aos consumidores industriais, reduzir seus custos, o que contribui para o aumento da produção com geração de renda.

Essa situação se alinha perfeitamente aos objetivos e metas do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e, em especial ao escopo da Medida Provisória nº 351/2007, que cria mecanismos de incentivos para o desenvolvimento da infra-estrutura do País. Assim, a Emenda ora proposta vem ao encontro da MP citada, pois direciona incentivos para a oferta de energia elétrica a preços competitivos que é vital para o desenvolvimento sustentável do país.

Além dos mecanismos regulatórios existentes, é de todo conveniente para favorecer novos investimentos, estatal ou privado, no setor, e manter a confiança naqueles que já investem na oferta de energia elétrica, criar opções para aumentar a competição, gerando receitas adicionais legítimas que poderiam ser reinvestidas na ampliação da oferta de energia elétrica. Dessa forma, produz-se uma cadeia positiva onde mais receita representa mais confiança no negócio de geração, contribuindo para novos investimentos na expansão da oferta de energia elétrica.

Nesse sentido, surge como alternativa ampliar as possibilidades de comercialização de energia das centrais geradoras de serviço público com características de Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCHs) e de empreendimentos com essas características que ainda serão construídos e possuam também outorga de serviço público, desde que oriundas de processo de desverticalização, estendendo a eles os benefícios conferidos às PCHs pela Lei.

Essas centrais geradoras de serviço público com características de PCHs, antes da desverticalização, tinham o seu equilíbrio econômico e financeiro assegurado, o que deixou de ocorrer depois de concluída a segregação de atividades das distribuidoras. Atualmente, essas centrais só podem vender energia em leilões públicos de energia promovidos pela ANEEL, por meio da CCEE, ou a consumidores potencialmente livres com carga maior ou igual a 3 MW. Nessa situação, tais empreendimentos nem sempre podem se viabilizar como serviço público, necessitando compartilhar dos benefícios

que as pequenas centrais hidroelétricas (PCHs) dispõem.

Dessa forma, essas centrais geradoras não podem comercializar com consumidor ou conjunto de consumidores reunidos por comunhão de interesses de fato ou de direito cuja carga seja maior ou igual a 500 kW, como aplicável às PCHs e aquelas com base em fontes solar, eólica, biomassa e co-geração qualificada, conforme disposto no art. 26 da Lei nº 9.427/96, e nem gozam dos descontos no uso das redes elétricas, pois não foram outorgadas na modalidade de Produtor Independente de Energia (PIE).

Estender esses benefícios ampliará as oportunidades de venda de energia aos consumidores, sem, no entanto, repercutir na receita da RGR, pois essas centrais geradoras continuariam a recolher esse encargo na forma de Uso do Bem Público.

Para isso se faz necessário dispositivo legal que permita ao Poder Concedente alterar o regime das centrais geradoras mencionadas de serviço público para PIE, a título oneroso, desde que oriundas de processo de desverticalização.

PARLAMENTAR

Sala da Comissão, em 07 de fevereiro de 2007

MPV-351

00030

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351/2007

autor	nº do prontuário
Deputado Sciarra	

Modificativa

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescenta o seguinte art. 20 à Medida Provisória, renumerando-se os artigos 20 e 21 do texto original da Medida Provisória.

Art. 20: O Regime Especial de Tributação, instituído pela Lei 10.931/2004, terá alíquota zero quando aplicado às habitações de interesse social, assim definidas pelo Ministério das Cidades.

JUSTIFICAÇÃO

Em busca de opções que permitam o acesso à moradia para a população de menor capacidade de pagamento, o Governo vem procurando alternativas que desonerem o produto final, permitindo que o benefício atenda a quem necessita.

Neste sentido, propõe-se a utilização do Regime Especial Tributário, com característica própria para a Habitação de Interesse Social.

O Regime Especial Tributário (RET) foi criado pela Lei 10.931/2004, como um regime diferenciado voltado aos empreendimentos imobiliários sob o regime do Patrimônio de Afetação. Com o RET, as construtoras quitam todos os impostos federais, por meio do pagamento de uma única alíquota de 7% incidente sobre o faturamento.

A proposta do setor é que para as habitações enquadradas pelo Ministério das Cidades como de interesse social esta alíquota seja reduzida a zero, o que permitirá um ganho efetivo no valor final do imóvel.

Edificações feitas por pessoa física ou financiadas pela Caixa Econômica Federal diretamente ao mutuário, não pagam os impostos incidentes sobre o faturamento, tais como PIS, COFINS,

IRPJ, CSLL. Esta tributação incide somente sobre o faturamento, ou seja somente quando produzidas por EMPRESAS, são devidos.

Dos programas financiados pela Caixa Econômica, realizado *diretamente* por empresas, o único que investe significativamente é o PAR - Programa de Arrendamento Residencial. No ano passado financiou em torno de R$ 1,2 bilhões. Deste valor aproximadamente 50% destinou-se às moradias que propomos sejam beneficiadas, que são aquelas destinadas a famílias com renda até 4 Salários Mínimos.

Quanto à arrecadação, não haverá perdas. Certamente, reduzindo o custo final, muitos empreendimentos feitos por construtoras tornar-se-ão viáveis, pois terão o mesmo tratamento dado aos construídos pelas pessoas físicas. O aumento de produção irá certamente compensar a eventual perda de arrecadação no produto final, pelo aumento de recolhimentos incidentes sobre os insumos, ao longo da cadeia produtiva.

O preço final dos imóveis será reduzido tanto pela diminuição da carga tributária, como pelo aumento da produtividade, em virtude da produção em escala que este benefício propiciará.

Outro fato importante é ter a certeza, que ao abrir mão do tributo o poder público estará beneficiando diretamente quem efetivamente necessita, sem riscos de desvios.

PARLAMENTAR

MPV-351

00031

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	Proposição
07/02/2007	MP 351 /2007

Autor	nº do prontuário
Dep. ABELARDO LUPION	

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

XXXXX

Emenda aditiva

Acrescentar os artigos 20 e 21 ao Capítulo das Disposições Gerais da Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007, renumerando-se os demais.

Art. 20. O artigo 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004 passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos:

"Art. 1º .....:

XIII – Medicamentos de uso veterinário e suas matérias-primas, registrados no Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, e constantes das posições 3003 e 3004 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – TIPI, aprovada pelo Decreto nº 4.542, de 26 de dezembro de 2002, exceto os de uso exclusivo em animais de estimação;

XIV – Rações balanceadas, concentrados e suplementos minerais utilizados na alimentação animal e em suas matérias-primas, registrados no Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, e constantes do Capítulo 23, executadas as posições 23.09.10.00 e 23.09.90.30, e dos Capítulos 25, 28 e 29 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – TIPI, aprovada pelo Decreto nº 4.542, de 26 de dezembro de 2002;

XV – Energia elétrica utilizada nas propriedades rurais e nas agroindústrias, quando destinada à atividade produtiva;

XVI – Máquinas e equipamentos agrícolas quando destinados exclusivamente para as atividades agropastoris;

XVII – Unidades de beneficiamento e industrialização de produção agropecuária e seus equipamentos, incluindo aqueles destinados à produção de biodiesel e álcool combustível.

Art. 21. Os Incisos I e II do §3º do artigo 8º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004 passa a vigorar coma seguinte redaçao:

"Art. 8o .....

§ 3° .....

I – 80% (oitenta por cento) daquela prevista no art. 2° das Leis n°s. 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e 10.833, de 29 de dezembro de 2003, para os produtos de origem animal classificados nos Capítulos 2 a 4, 16, e nos códigos 15.01 a15.06, 1516.10, e as misturas ou preparações de corguras ou de óleos animais dos códigos 15.17 e 15.18; e

II – 60% (sessenta por cento) daquela prevista no art. 2° das Leis n°s. 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, para os demais produtos.

JUSTIFICAÇÃO

O Poder Executivo ao fazer a instituição desse regime de isenção para o PIS e COFINS tem considerado um maior crescimento da economia demandará elevados investimentos, desconsiderando que o setor agropecuário, historicamente e a curto prazo, é o maior demandador de mão-de-obra, entretanto, deixou de beneficiar alguns segmentos que certamente contribuirão para a geração de empregos e para novos investimentos de infra-estrutura em armazenagem e renovação do parque de máquinas, o que justifica a extensão dos benefícios da fixação da alíquota zero (0) para os itens acima relacionados.

É importante destacar que a energia elétrica e o óleo diesel são considerados insumos fundamentais para a produção agropecuária, contribuindo sobremaneira para a elevação dos custos de produção, sendo imprescindível que estes insumos também estejam entre aqueles com alíquota zero (0), pois alavancando o setor, a economia do Brasil também será alavancada.

MPV-351

00032

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351, DE 22 DE JANEIRO 2007.
(DEPUTADO VALDIR COLATTO-PMDB/SC)

Acrescentar os seguintes artigos 20 e 21 ao Capitulo das Disposições Gerais da Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007, renumerando-se os demais:

Art. 20. O artigo 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004 passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos:

Art. 1o .....:

XIII - Medicamentos de uso veterinário e suas matérias-primas, registrados no Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, e constantes das posições 3003 e 3004 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI, aprovada pelo Decreto nº 4.542, de 26 de dezembro de 2002, exceto os de uso exclusivo em animais de estimação;

XIV - Rações balanceadas, concentrados e suplementos minerais utilizados na alimentação animal e em

suas matérias-primas, registrados no Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, e constantes do Capítulo 23, executadas as posições 23.09.10.00 e 23.09.90.30, e dos Capítulos 25, 28 e 29 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI, aprovada pelo Decreto nº 4.542, de 26 de dezembro de 2002;

XV - Energia elétrica utilizada nas propriedades rurais e nas agroindústrias, quando destinada à atividade produtiva;

XVI - Máquinas e equipamentos agrícolas quando destinados exclusivamente para as atividades agropecuária;

XVII - Unidades de beneficiamento e industrialização de produção agropecuária e seus equipamentos, incluindo aqueles destinados à produção de biodiesel e álcool combustível.

Art. 21. Os Incisos I e II do §3° do artigo 8° da Lei n° 10.925, de 23 de julho de 2004 passa a vigorar coma seguinte redação:

Art. 8o .....

§ 3° .....

I - 80% (oitenta por cento) daquela prevista no art. 2° das Leis n°s. 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e 10.833, de 29 de dezembro de 2003, para os produtos de origem animal classificados nos Capítulos 2 a 4, 16, e nos códigos 15.01 a15.06, 1516.10, e as misturas ou preparações de gorduras ou de óleos animais dos códigos 15.17 e 15.18; e

II - 60% (sessenta por cento) daquela prevista no art. 2° das Leis n°s. 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, para os demais produtos.

JUSTIFICAÇÃO

O Poder Executivo ao fazer a instituição desse regime de isenção para o PIS e COFINS tem considerado um maior crescimento da economia demandará elevados investimentos, desconsiderando

que o setor agropecuário, historicamente e a curto prazo, é o maior demandador de mão-de-obra, entretanto, deixou de beneficiar alguns segmentos que certamente contribuirão para a geração de empregos e para novos investimentos de infra-estrutura em armazenagem e renovação do parque de máquinas, o que justifica a extensão dos benefícios da fixação da alíquota zero (0) para os itens acima relacionados.

É importante destacar que a energia elétrica e o óleo diesel são considerados insumos fundamentais para a produção agropecuária, contribuindo sobremaneira para a elevação dos custos de produção, sendo imprescindível que estes insumos também estejam entre aqueles com alíquota zero (0), pois alavancando o setor, a economia do Brasil também será alavancada.

Esses são os motivos, Senhoras e Senhores Parlamentares, pelos quais temos a honra de apresentar a presente emenda, esperando contar com a aprovação da mesma.



Parlamentar

Valdir Colatto

Deputado Federal - PMDB/SC

MPV-351

00033

PROPOSIÇÃO N.º
MP 351/2007

Acrescenta artigo a presente Medida Provisória

AUTOR: Deputado Jorge Bittar PÁGINA:1/2

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se o seguinte art. à MP 351/2007, onde couber:

Art. 26 - Dê-se ao caput e ao parágrafo único do art. 91 da Lei 10.833 de 27 de dezembro de 2003, a seguinte redação:

"Art. 91. Ficam reduzidas a 0 (zero) as alíquotas da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de GLP realizada por distribuidor e revendedor varejista.

Parágrafo único. Este artigo entra em vigor na data da sua publicação, produzindo efeitos a partir do 1° dia do mês seguinte ao de sua publicação."

JUSTIFICAÇÃO

O Gás Liquefeito de Petróleo, GLP, mais conhecido como "gás de cozinha", por ser usado principalmente na cocção de alimentos, está presente em 42,5 milhões de domicílios, em todos os municípios brasileiros, atendendo a 95% da população do país, um alcance muito superior ao da água tratada, esgoto, telefonia ou qualquer outro produto de utilidade pública.

O GLP que hoje é quase totalmente produzido no país e oferece grande versatilidade de armazenamento e transporte.

De 1994 a 2006, os tributos que incidem sobre o GLP tiveram uma variação nominal de 1.143,33% , o que corresponde a uma variação real (utilizando-se o IGP-DI) de 303,67%. Um produto tão importante para as famílias brasileiras de baixa renda não poderia ser afetado de maneira tão violenta pelos tributos federais, estaduais ou municipais.

Diante deste quadro, e considerando-se o papel extremamente fundamental que o GLP desempenha na matriz energética brasileira, é essencial que a sua carga tributária seja compatível com sua relevância social.

O preço de um botijão de gás pesa em demasia no orçamento das camadas mais pobres da população. Segundo programa de monitoramento da ANP (novembro/2006), o botijão de 13 kg custa hoje, para o consumidor, em torno de R$ 33,05 (trinta e três reais e cinco centavos). Isto representa aproximadamente 9.5% do salário mínimo.

Uma análise superficial da estrutura de custos do GLP já é suficiente para evidenciar a importância dos tributos, que chegam a 23% do preço médio de venda ao consumidor. E uma análise detalhada, avaliando a força que cada parcela dessa estrutura de custo exerce no preço do produto, mostrará que a atuação dos impostos na elevação do preço do GLP tem tido um peso surpreendente ao longo dos anos.

Nenhuma outra parcela do custo do GLP teve aumento tão astronômico, tão violento, quanto a carga tributária. Não há dúvida de que a incidência elevada de tributos contribui decisivamente para que contingentes cada vez mais numerosos de famílias de baixa renda se vejam sem condições de adquirir esse energético essencial e, por isso, passem a utilizar outras fontes de energia, especialmente a lenha, nociva à saúde e ao meio ambiente.

Reduzindo-se a zero a incidência de PIS/CONFINS do GLP, será diminuído o preço final do produto, com o objetivo de preservar um pouco mais o poder de compra dos menos favorecidos em relação ao botijão de gás. Diante do exposto, verifica-se indubitavelmente a importância desta emenda, que, se aprovada, trará enormes benefícios, por tratar-se de uma fonte de energia imprescindível para o preparo das refeições de cada dia, em 95% dos lares brasileiros.

DATA 7/2/07 ASSINATURA PARLAMENTAR

MPV-351

00034

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	Proposição
07/02/2007	MP 351 /2007

Autor	nº do prontuário
Dep. Luis Carlos Heinze	

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

xxxxxx

Emenda aditiva

Acrescentar os artigos 20 e 21 ao Capitulo das Disposições Gerais da Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007, renumerando-se os demais:

Art. 20. O artigo 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004 passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos:

"Art. 1º .....:

XIII – Medicamentos de uso veterinário e suas matérias-primas, registrados no Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, e constantes das posições 3003 e 3004 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – TIPI, aprovada pelo Decreto nº 4.542, de 26 de dezembro de 2002, exceto os de uso exclusivo em animais de estimação;

XIV – Rações balanceadas, concentrados e suplementos minerais utilizados na alimentação animal e em suas matérias-primas, registrados no Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, e constantes do Capítulo 23, executadas as posições 23.09.10.00 e 23.09.90.30, e dos Capítulos 25, 28 e 29 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – TIPI, aprovada pelo Decreto nº 4.542, de 26 de dezembro de 2002;

XV – Energia elétrica utilizada nas propriedades rurais e nas agroindústrias, quando destinada à atividade produtiva;

XVI – Máquinas e equipamentos agrícolas quando destinados exclusivamente para as atividades agropastoris;

XVII – Unidades de beneficiamento e industrialização de produção agropecuária e seus equipamentos, incluindo aqueles destinados à produção de biodiesel e álcool combustível.

Art. 21. Os Incisos I e II do §3º do artigo 8º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004 passa a vigorar coma seguinte redação:

"Art. 8o .....

§ 3º .....

I 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 de origem animal classificados nos Capítulos 2 a 4, 16, e nos códigos 15.01 a15.06, 1516.10, e as misturas ou preparações de corguras ou de óleos animais dos códigos 15.17 e 15.18; e

II – 60% (sessenta por cento) daquela prevista no art. 2º das Leis nºs. 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, para os demais produtos.

JUSTIFICAÇÃO

O Poder Executivo ao fazer a instituição desse regime de isenção para o PIS e COFINS tem considerado um maior crescimento da economia demandará elevados investimentos, desconsiderando que o setor agropecuário, historicamente e a curto prazo, é o maior demandador de mão-de-obra, entretanto, deixou de beneficiar alguns segmentos que certamente contribuirão para a geração de empregos e para novos investimentos de infra-estrutura em armazenagem e renovação do parque de máquinas, o que justifica a extensão dos benefícios da fixação da alíquota zero (0) para os itens acima relacionados.

É importante destacar que a energia elétrica e o óleo diesel são considerados insumos fundamentais para a produção agropecuária, contribuindo sobremaneira para a elevação dos custos de produção, sendo imprescindível que estes insumos também estejam entre aqueles com alíquota zero (0), pois alavancando o setor, a economia do Brasil também será alavancada.

MPV-351

00035

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07.02.2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO WILSON SANTIAGO	137

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Adite-se, na seção "Das Disposições Finais" da Medida Provisória n.º 351, de 22 de Janeiro de 2007, dois artigos cujas respectivas redações seguem transcritas abaixo:

Art. (...) – O Poder Executivo promoverá a alienação dos direitos creditórios dos fluxos de pagamentos provenientes de programas de recuperação fiscal e de parcelamentos de dívida tributária para com a União, estabelecendo as condições de equalização entre o valor mínimo de alienação e o valor nominal da dívida, observando-se obrigatoriamente as condições de mercado e os critérios de equivalência econômica para a data da transação.

§1º – As condições de mercado e os critérios de equivalência econômica deverão tomar por base as regras do parcelamento estabelecidas na lei que instituiu o respectivo parcelamento e o deságio médio praticado para os títulos públicos de longo prazo de emissão do Tesouro Nacional.

§2º - O devedor com as obrigações em dia perante o respectivo parcelamento terá o direito de preferência na compra dos direitos creditórios da União referente à sua dívida e poderá requerer a respectiva alienação.

§ 3º - A alienação dar-se-á sob a forma de leilão em balcão da Bolsa de Valores ou em pregão eletrônico e qualquer pessoa, natural ou jurídica, poderá ofertar lance, sempre superior ao valor mínimo, mediante instituição financeira ou corretora de valores.

§ 4º - O Poder Executivo poderá delegar a uma instituição financeira oficial a alienação dos direitos creditórios de que trata este artigo, que a seu exclusivo critério poderá constituir fundo de investimentos em direitos creditórios.

§ 5º - O eventual resultado apurado quando da extinção do débito no âmbito do parcelamento, será registrado pelo devedor como reserva de capital, aplicando-se o tratamento tributário idêntico ao previsto no §2º, do art. 38, do Decreto-lei nº 1.598, de 26 de dezembro de 1977, com a redação dada pelo do inciso VIII, do art. 1º, do Decreto-lei nº1.730, de 17 de dezembro de 1979, inclusive no que se refere a apuração da base de cálculo da contribuição social sobre o lucro líquido.

§ 6º - Fica o Poder Executivo autorizado a adotar as medidas legais cabíveis para a implementação do que dispõe este artigo.

Art. (...) - Fica o Poder Executivo autorizado a delegar à Empresa Gestora de Ativos - EMGEA as obrigações de gestão dos bens e direitos creditórios provenientes das pessoas jurídicas excluídas de programas de parcelamento instituídos por lei, visando a recuperação desses ativos.

§ 1º - Em virtude da delegação de que trata o caput, nos termos da Medida Provisória n.º 2155, de 22 de junho de 2001, e suas alterações posteriores, fica a Empresa Gestora de Ativos - EMGEA autorizada a realizar, administrativa ou judicialmente, as negociações e as transações necessárias à recuperação e ao recebimento total ou parcial dos créditos mencionados neste artigo, bem como promover a securitização dos direitos creditórios.

§ 2º - Fica facultado à Diretoria da EMGEA e aos sujeitos passivos das obrigações tributárias, nos termos do artigo 171 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, celebrar transação com a finalidade de extinção da totalidade dos créditos tributários.

JUSTIFICATIVA

O Programa de Aceleração do Crescimento precisa de superávit fiscal consistente para fazer frente aos gastos em investimentos. Somente o primeiro artigo desta emenda, se aprovada, devera proporcionar uma antecipação de receita da ordem de 0,75% do PIB. Somente em um dos programas de parcelamento, por exemplo, as exclusões são superiores a 100 mil empresas e este ativo vai para demanda judicial ou para engrossar a dívida ativa. Por que não deixar a EMGEA administrar a recuperação deste ativo representado pela divida de mais de cem mil empresas excluídas? Esta empresa de recuperação de ativos tem logrado bastante sucesso na recuperação de ativos de difícil liquidez pertencente direta ou indiretamente à União. A Receita não dispõe de corpo técnico para a recuperação de ativos financeiros e a PGFN tem sua eficiência no campo judicial. É mais indicada, portanto, a cobrança administrativa que poderá auxiliar a obtenção de superávit maiúsculo.

Adicionalmente, o PAC precisa das empresas e muitas delas necessitam para o seu crescimento sair do programa de parcelamento de forma a poder alavancar-se: os bancos e seguradoras, apesar de considerarem a curto prazo a dívida de parcelamentos no conceito de valor presente, a médio e longo prazo, nas análises de risco, consideram o valor nominal da dívida, pois sua liquidação é um evento futuro dependente de realização e, em caso de exclusão, a dívida vence em noventa dias por seu valor nominal acrescido de cominações e penalidades. Em síntese: as empresas ficam travadas e não podem crescer, pois ficam prejudicadas na obtenção de financiamento e de seguros, inclusive de performance. Trata-se, portanto, de uma medida complementar ao PAC.

Ao contrário de projetos anteriores sobre o assunto, a presente emenda deixa a regulamentação e o detalhamento do dispositivo com a própria Receita e os valores de acordo com o mercado para ativos parcelados sadios e deixa para a EMGEA os ativos mais problemáticos e de difícil realização.

PARLAMENTAR

DEPUTADO WILSON SANTIAGO

MPV-351

00036

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
06/02/2007	**Medida Provisória nº.351/2007**

Autor	nº do prontuário
Dep. Zonta	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se nas Disposições Gerais da Medida Provisória nº 351/2007

"Art. ... O art. 5º § 1º da Lei nº. 10.637, 30 de dezembro de 2002, e o art. 6º § 1º da Lei nº. 10.833, de 29 de dezembro 2003, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art.5º.....

§ 1o Na hipótese deste artigo, a pessoa jurídica vendedora poderá utilizar o crédito apurado na forma dos arts. 3º e 11 da lei nº 10.637 e dos arts. 8º e 15 da Lei nº 10.925, 23 de julho de 2004, com as alterações promovidas pelo art. 29 da Lei nº 11.051, de 29 de dezembro de 2004, para fins de:"

"Art. 6º.....

§ 1o Na hipótese deste artigo, a pessoa jurídica vendedora poderá utilizar o crédito apurado na forma dos arts. 3.º e 12 da Lei n.º 10.833 e dos arts. 8.º e 15 da Lei n.º 10.925, 23 de julho de 2004, com as alterações promovidas pelo art. 29 da Lei n.º 11.051, de 29 de dezembro de 2004, para fins de:"

.....

Parágrafo único. Os efeitos produzidos por essas modificações aplicam-se a fato gerador ocorrido a partir de 1.º de agosto de 2004."

JUSTIFICATIVA

A restrição ao aproveitamento do crédito presumido criado pelas Leis nºs. 10.637, de 2002, art. 11, 10.833, de 2003, art. 12 e 10.925, de 2004, art. 8º com as alterações promovidas pelo art. 29 da Lei nº. 11.051, de 2004, para as Agroindústrias que realizam operações de exportação e venda no mercado interno desse produto, além de ser prejudicial à política econômica brasileira, contraria o disposto na Emenda Constitucional nº. 33, de 11 de dezembro de 2001, que alterou

entre outros, o art. 149 da Constituição Federal. Assim dispõe o preceito constitucional, in verbis :

"Art.149. Compete exclusivamente à União instituir contribuições sociais, de intervenção no domínio econômico e de interesse das categorias profissionais ou econômicas, como instrumento de sua atuação nas respectivas áreas, observado o disposto nos arts. 146, III, e 150, I e III, e sem prejuízo do previsto no art. 195, § 6º, relativamente às contribuições a que alude o dispositivo.
[..]
§2º As contribuições sociais e de intervenção no dominio econômico de que trata o caput deste artigo:
I – não incidirão sobre as receitas de exportação.
[..] "

Este dispositivo constitucional trata dos benefícios destinados a eliminar os tributos incidentes sobre os produtos nas operações normais de mercado interno e, assim também, outras medidas objetivando compensar tributos agregados aos produtos impossíveis de serem dissociados do seu preço interno.

A política de eliminação dos gravames contidos nos produtos comercializados internamente, quando destinados à exportação, visa possibilitar que esses produtos possam alcançar o mercado internacional em condições de competir em preço. Dificilmente um país consegue enfrentar a concorrência internacional procurando transferir, embutido nos preços dos produtos, os tributos que oneram a comercialização no mercado interno.

Neste contexto, com fundamentado no dispositivo constitucional a que alude o art. 149 da Carta Magna, é que o segmento da agropecuaria busca junto ao Congresso Nacional alterar os dispositivos legais que tratam não-cumulatividade das contribuições para o PIS/Pasep e da COFINS, para corrigir as distorções provocadas decorrentes das restrições impostas ao aproveitamento do crédito fiscal para as Agroindústria exportadora, haja vista, o limite de utilização dos créditos apurados somente na forma dos arts. 3º das Leis nº. 10.637, de 2002 e 10.833, de 2003.

Ademais, com o advento da Lei nº. 11.033, de 22 de dezembro de 2004, art. 17, ficou estabelecido à manutenção do crédito fiscal pelo vendedor nas hipóteses de vendas efetuadas nos casos de não incidência, que ocorrem nas vendas de produtos para o exterior. Assim, os custos, despesas e encargos vinculados às receitas das vendas, realizadas para o exterior, ensejam a apuração e manutenção do crédito para o vendedor. A redação do dispositivo é a seguinte:

"Art. 17. As vendas efetuadas com suspensão, isenção, alíquota 0 (zero) ou não incidência da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS não impedem a manutenção, pelo vendedor, dos créditos vinculados a essas operações."

Dessa forma, restando somente saldo de créditos previstos no art. 3º das Leis nºs. 10.637, de 2002 e 10.833, de 2003, após a dedução do valor da contribuição a recolher, poderá ser utilizado para "compensação com débitos próprios, vencidos ou vincendos, relativos a tributos e contribuições administrados pela Secretaria da Receita Federal, observada a legislação especifica aplicável à matéria", ressalvando-se que essa utilização deve se dar somente sobre parcela aplicável "aos créditos apurados em relação aos custos, despesas e encargos vinculados à receita de exportação" observados os métodos de apropriação ou rateio previsto na legislação.

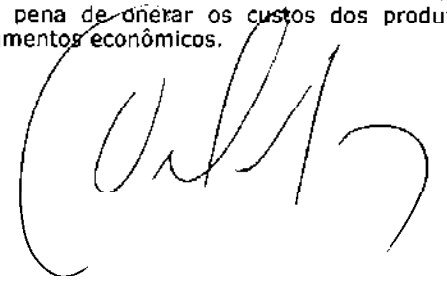
Essa modificação foi introduzida pela Lei nº. 11.116, de 2005, que trata da previsão do aproveitamento do saldo credor da contribuição para o PIS/Pasep e da COFINS apurado na forma do art. 3º das Leis nº. 10.637, de 2002 e 10.833, de 2003, e do art. 15 da Lei nº.

10.865, de 2004, acumulado ao final de cada trimestre do ano calendário, em virtude das vendas efetuadas com suspensão, isenção, alíquota 0 (zero) ou não incidência dessas contribuições, in verbis:

> "Art. 16. O saldo credor da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins apurado na forma do art. 3o das Leis nos 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e 10.833, de 29 de dezembro de 2003, e do art. 15 da Lei no 10.865, de 30 de abril de 2004, acumulado ao final de cada trimestre do ano-calendário em virtude do disposto no art. 17 da Lei no 11.033, de 21 de dezembro de 2004, poderá ser objeto de:
> I - compensação com débitos próprios, vencidos ou vincendos, relativos a tributos e contribuições administrados pela Secretaria da Receita Federal, observada a legislação específica aplicável à matéria; ou
> II - pedido de ressarcimento em dinheiro, observada a legislação específica aplicável à matéria.
> Parágrafo único. Relativamente ao saldo credor acumulado a partir de 9 de agosto de 2004 até o último trimestre-calendário anterior ao de publicação desta Lei, a compensação ou pedido de ressarcimento poderá ser efetuado a partir da promulgação desta Lei".

Observa-se que esse dispositivo também restringiu o aproveitamento dos créditos fiscais somente para aqueles apurados na forma do art. 3º das Leis nºs. 10.637, de 2002 e 10.833, de 2003, e do art. 15 da Lei nº. 10.865, de 2004, não contemplando o crédito presumido a que alude ao art. 8º da Lei nº. 10.925, de 2004, e o crédito presumido dos estoques do balanço de abertura, previsto no art. 11 da Lei nº. 10.637, de 2002, e no art. 12 da Lei nº. 10.833, de 2002.

Portanto, a Agroindústria na condição de exportador de produtos manufaturados requer que o pleito seja atendido com a modificada a legislação tributária para permitir o aproveitamento do crédito presumido nas operações realizadas ao abrigo da não incidência a que alude o § 1º dos arts. 5º da Lei nº. 10.637, de 2002, e 6º da Lei nº. 10.833, de 2003, e art. 16 da Lei nº. 11.116, de 2005, sob pena de onerar os custos dos produtos destinados à exportação e inviabilizar diversos segmentos econômicos.



MPV-351

00037

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
06/02/2007	**Medida Provisória nº 351/2007**

Autor	nº do prontuário
DEPUTADO FEDERAL CHICO DA PRINCESA	

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

Página 01	Artigo			

TEXTO / JUSTIFICAÇAO

Inclua-se na Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2.007, um artigo com a seguinte redação:

"Art. ___ - O Art. 3º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2.001, passa a vigorar com a seguinte alteração:

" Art. 3º - .....

§ 2º A Cide não incidirá sobre:

I - receitas de exportação, para o exterior, dos produtos relacionados no caput deste artigo;

II – óleo diesel destinado aos serviços de transporte público coletivo urbano e de característica urbana. "

JUSTIFICATIVA

Lamentavelmente, uma grande parcela da população brasileira, integrantes das classes D e E, não estão utilizando os serviços de transporte público coletivo de suas cidades, pois não dispõem de recursos para pagar a tarifa, ou seja, estão andando a pé ou não estão se locomovendo, face o alto valor que é cobrado nos sistemas de transporte público.

Pesquisas de diversas entidades, inclusive do próprio governo federal, comprovam este triste quadro, onde 37 milhões de brasileiros não estão utilizando o transporte público urbano, serviço público que a Constituição Federal o elegeu como essencial (Art. 30, inciso V).

Assim, propomos a presente emenda visando a desoneração da contribuição do CIDE incidente sobre o óleo diesel, utilizado em larga escala nos serviços de transporte publico coletivo urbano de passageiros e, também, para os serviços públicos de característica urbana, como o transporte público prestados nas regiões metropolitanas, micro-regiões e aglomerados urbanos, com o objetivo de baratear o custo da tarifa do ônibus, trens e barcas.

PARLAMENTAR

1

MPV-351

00038

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
06/02/2007	Medida Provisória nº 351 / 2007

Autor	nº do prontuário
DEPUTADO FEDERAL CHICO DA PRINCESA	

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

Página 01	Artigo			

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se na Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2.007, um artigo com a seguinte redação:

"Art. ___ - O Art. 2º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2.002, passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art. 2º - .....

§ 5º - Fica reduzida a 0 (zero) a alíquota da contribuição do PIS/Pasep, incidente sobre as receitas decorrentes da prestação dos serviços de transporte público coletivo urbano de passageiros e de característica urbana. "

JUSTIFICATIVA

Nos últimos anos constatou-se que 37 milhões de pessoas, pertencentes as classes "D" e "E", não estão tendo acesso aos serviços de transporte público coletivo de suas cidades, pois não dispõem de recursos para pagar a tarifa. Tal fato tem estimulado órgãos do Governo Federal, bem como o poder público municipal, responsável por este serviço público, a estudar medidas para a desoneração tributária incidente sobre esta atividade, com objetivo de baratear a tarifa.

Para tanto, propomos a presente desoneração da contribuição do PIS/Pasep incidente sobre os serviços de transporte público coletivo urbano de passageiros e, também, para os serviços públicos de característica urbana, como o transporte público prestado nas regiões metropolitanas, micro-regiões e aglomerados urbanos, com o objetivo de reduzir o custo da tarifa deste serviço público essencial para o povo brasileiro.

PARLAMENTAR

MPV-351

00039

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
06/02/2007	Medida Provisória nº 351/2007

Autor	nº do prontuário
DEPUTADO FEDERAL CHICO DA PRINCESA	

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

Página 01	Artigo			

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se na Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2.007, um artigo com a seguinte redação:

"Art. ___ - O Art. 2º da Lei nº 10.833, de 23 de dezembro de 2.003, passa a vigorar com a seguinte alteração:

" Art. 2º - .....

§ 4º - Fica reduzida a 0 (zero) a alíquota da COFINS, incidente sobre as receitas decorrentes das operações de .

I - venda de livros técnicos e científicos, na forma estabelecida em ato conjunto do Ministério da Educação e da Secretaria da Receita Federal.

II – prestação de serviços públicos de transporte coletivo urbano de passageiros e de característica urbana."

JUSTIFICATIVA

A Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2.004, reduziu a 0 (zero) as alíquotas das contribuições do PIS/Pasep e COFINS incidentes sobre diversos produtos importados, como adubos, fertilizantes, defensivos agrícolas e sementes de mudas, bem como sobre os livros técnicos e científicos, de forma a reduzir o custo final dos alimentos e da educação para o povo brasileiro.

Apesar disso, existe uma triste realidade de 37 milhões de brasileiros, integrantes das classes D e E que não estão tendo acesso aos serviços de transporte público de suas cidades, pois não dispõem de recursos para pagar a tarifa.

Não conseguir pagar uma tarifa de transporte público coletivo, seja no ônibus, metrô ou barcas, e conseqüentemente, não poder se deslocar-se em uma cidade dignamente, significa que estes milhões de brasileiros deixaram de ter acesso a serviços de saúde, educação, e até mesmo oportunidades de um emprego, e assim deixaram de crescer socialmente, e tornaram-se ***"excluídos da sociedade"***.

Assim, propomos a presente emenda visando conceder o mesmo tratamento tributário dispensado na lei citada aos serviços de transporte público urbano de passageiros e também, aos de característica urbana, como o transporte público prestados nas regiões metropolitanas, micro-regiões e aglomerados urbanos, com o objetivo de reduzir o custo da tarifa deste serviço público essencial para estes 37 milhões de brasileiros que encontram-se excluídos deste serviço público, o qual a Constituição Federal o atribuiu como essencial.

PARLAMENTAR

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

MPV-351

00040

INSTRUÇÕES NO VERSO	MEDIDAS PROVISÓRIAS NÚMERO MP 351 de 2007	PÁGINA DE

TEXTO

Inclua-se onde couber:

Fica alterada a NCM com acréscimo da um "**Ex**" ao capitulo 83, da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – TIPI, aprovado pelo Decreto de numero 4.542 de 26 de dezembro de 2002, **com alíquota "0" (zero),** ~~nas posições a seguir:~~

8301.4000 - Fechos e armações, com fecho, com fechadura.

Ex 01 Fechaduras de embutir exclusivamente para portas de madeira, ferro e ou aço, com ou sem cilindros, utilizadas na Construção de moradias.

8302.1000 - Dobradiças de qualquer tipo.

Ex 01 Dobradiças exclusivamente fabricadas para portas de madeira, ferro e ou aço, utilizadas na Construção de moradias.

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda visa garantir aos itens **fechaduras e dobradiças** o mesmo tratamento tributário que atualmente é dado aos itens **portas e esquadrias**. Isto porque a ~~instalação de portas e~~ esquadrias, inclusive em habitações de interesse social, não prescinde da instalação de fechaduras e dobradiças, itens indispensáveis ao funcionamento das portas e à segurança das habitações.

Ademais, uma alíquota elevada, especialmente na situação presente, pode estimular a utilização do chamado "mercado paralelo", produtor de evidentes prejuízos ~~fiscais e sociais~~, fato que ainda se agrava pela incerteza da qualidade e do risco à segurança das habitações.Vale também destacar que, a concessão do incentivo tributário **às fechaduras e dobradiças para habitação de interesse social** não ocasionará qualquer efeito na arrecadação do Tesouro Nacional, uma vez que fabricantes e fornecedores de portas e esquadrias, ao adquirirem tais insumos, mesmo com a destinação específica podem, pela sistemática de compensação, se beneficiar dos créditos tributários decorrentes ~~desta operação~~.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	Deputado Jorge Bittar	RJ	PT

DATA 7.2.07

ASSINATURA

MPV-351

00041

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	Proposição
07/02/2007	MP 351 /2007

Autor	nº do prontuário
Dep. Afonso Hamm	

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

xxxxxx

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Emenda aditiva

Acrescente-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo, que modifica o artigo 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, como segue:

"Art. . O art. 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos:

Art. 1º .....

.....

XIII - rações balanceadas, concentrados e suplementos minerais utilizados na alimentação animal e suas matérias-primas.

XIV – animais reprodutores

JUSTIFICAÇÃO

Coerente com os incentivos concedidos pelo governo federal no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para os setores da construção civil, a agropecuária brasileira também demanda medidas de incentivo, notadamente, no âmbito tributário. A crise de liquidez desse importante setor da economia brasileira é bem conhecida e um dos componentes estruturais dos elevados custos de produção é a pesada carga tributária de 38% que incide sobre o setor

A presente medida visa incluir rações e suplementos minerais na lista de insumos agropecuários isentos da cobrança de PIS e COFINS, tendo em vista que esta tributação vem onerando em, aproximadamente, 10% esses insumos, fato que acaba aumentando os custos e os preços da carne ao nível dos consumidores finais. O custo estimado destes itens, somente no segmento de pecuária bovina, é de R$ 350 milhões na pecuária de corte e de R$ 460 milhões na pecuária de leite. A redução dos custos para os produtores significa um importante estímulo para a introdução de inovações tecnológicas, aumento da produtividade, aumento da eficácia e da eficiência, incremento na renda rural e redução do preço da carne aos consumidores urbanos. Deve-se mencionar que para produtores filiados à cooperativas e para aqueles integrados a indústria não há incidência das contribuições. Essa diferença de tratamento, discutível do ponto de vista de constitucionalidade, acarreta prejuízos à competitividade e à concorrência, tendendo a inviabilizar os produtores independentes.

Por outro lado, a utilização de semens e embriões tem contribuído de forma significativa para o melhoramento genético da pecuária nacional e, conseqüentemente, dos índices de produtividade. Tendo em vista que esta tecnologia ainda não está acessível à maioria dos produtores de pequeno porte, que utilizam reprodutores para o melhoramento genético de seus rebanhos, a inclusão deste item se revestirá de caráter econômico e, principalmente, social.

MPV-351

00042

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	Proposição
07/02/2007	MP 351 /2007

Autor	nº do prontuário
Dep. AFONSO HAMM	

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

xxxxxx

Emenda aditiva

Acrescente-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo, que modifica o artigo 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, como segue:

"Art. . O art. 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

'Art. 1º .....

.....

XIII – máquinas e implementos agrícolas.

JUSTIFICAÇÃO

A Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS passou a ter incidência não cumulativa sobre máquinas e implementos agrícolas com a edição da Lei Nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003. O mesmo procedimento já havia sido adotado, com relação à contribuição para o PIS/PASEP, com a edição da Lei Nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002.

A principal característica de tributo NÃO-CUMULATIVO é o aproveitamento, em cada etapa do processo produtivo, da parcela recolhida até a etapa anterior. A NÃO-CUMULATIVIDADE, portanto, não se aplica ao segmento agropecuário que é constituído na quase totalidade – 99% - por pessoas físicas, impossibilitadas de compensar os créditos tributários.

Sensível a essa peculiaridade do setor, o Senado Federal, por ocasião da tramitação da PEC nº 74-A, de 2003, que tratou da Reforma Tributária, adotou o seguinte tratamento para o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços – ICMS:

"Art. 155 .....

§ 2º .....

V —————

b) a menor alíquota será aplicada aos gêneros alimentícios de primeira necessidade, à energia elétrica de baixo consumo, às máquinas e implementos agrícolas, aos insumos agropecuários, inclusive material reprodutivo destinado ao melhoramento genético animal e vegetal, e aos medicamentos de uso humano, segundo condições e listas definidas em lei complementar e as mercadorias, bens e serviços definidos pelo órgão colegiado de que trata o inciso XII, g;"

A emenda proposta irá corrigir mais uma das impropriedades existentes no nosso sistema tributário que vem penalizando, sobretudo, a agropecuária, que enfrenta sérios problemas estruturais, sendo um dos mais danosos a elevada carga tributária que incide sobre o setor. A inclusão de máquinas e implementos agrícolas nesse tratamento diferenciado é uma importante medida para reduzir os custos de produção, gerar empregos e possibilitar uma maior recuperação da renda agrícola, tornando viável resolver a grave crise de liquidez do setor.

MPV-351

00043

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351, DE 22 DE JANEIRO DE 2007

Autor	nº do prontuário
Eduardo Sciarra	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
	Inclusão			

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA:

Proposta: Incluir artigo na MPV 351/07, com o objetivo de inserir o inciso X no art. 3º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, com a seguinte redação:

Art. XX. O art. 3º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º .....

.....

X – Encargos setoriais suportados por empresas geradoras, transmissoras, distribuidoras e comercializadoras de energia elétrica, decorrentes de:

a) Taxa de Fiscalização de Serviços de Energia Elétrica, instituída pela Lei nº 9.427, 26 de dezembro de 1996;

b) Compensação Financeira pela Utilização de Recursos Hídricos, instituída pela Lei nº 7990, de 28 de dezembro de 1989;

c) Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica, instituído pela Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002;

d) Uso do Bem Público, instituído pela Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998; e

e) Encargos de Uso e de Conexão, instituído pela Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998."

JUSTIFICATIVA:

O Setor Elétrico Brasileiro vem sendo substancialmente onerado com os constantes aumentos da carga tributária, em total desarmonia com a necessidade de investimentos em novos empreendimentos.

Outros setores de infra-estrutura foram desonerados, tais como transporte e telecomunicação, ao serem excluídos do regime de tributação não-cumulativa do PIS/PASEP e da COFINS e, assim, tributam suas receitas à alíquota global de 3,65%, enquanto o setor elétrico, de importância indiscutível para a sociedade e que tem na modicidade tarifária um dos principais objetivos do novo modelo, teve suas receitas submetidas à alíquota global de 9,25%, por força das Leis nºs 10.637, de 2002, e 10.833, de 2003.

A possibilidade de descontar créditos, que fundamenta o regime de tributação não-cumulativa, praticamente inexiste na geração de energia elétrica. Enquanto a geração de a energia de origem hidrelétrica tem a água como principal insumo, a energia termelétrica utiliza insumos com tributação reduzida a alíquota 0 (zero), cujo desconto de crédito está vedado pela Lei nº 10.833, de 2003.

Por outro lado, diferentemente de outros setores da economia, as empresas do setor elétrico suportam encargos setoriais, instituídos por leis, que representam um ônus significativo para essas empresas. Entretanto, mesmo representando encargos compulsórios para as geradoras, transmissoras e distribuidoras de energia elétrica, não podem, os respectivos valores, gerar créditos a serem descontados do recolhimento do PIS/PASEP e da COFINS devidos pela tributação não-cumulativa.

Em razão das peculiaridades do setor elétrico brasileiro e da especificidade da incidência não-cumulativa instituída pelas mencionadas leis, não há que se argumentar que somente os insumos e outros gastos adquiridos e/ou incorridos com outras pessoas jurídicas sujeitas à incidência do PIS/PASEP e da COFINS são passíveis gerar crédito, já que os créditos a serem descontados são autorizados pelo art. 3º de ambas as leis já mencionadas, onde é possível a inclusão do inciso X, na forma ora proposta.

Ademais, o setor elétrico necessita de grandes investimentos em sua expansão e o Governo Federal, buscando desonerar os novos empreendimentos de infra-estrutura, suspendeu, através da MP 351, de 22/01/2007, a exigência do PIS/PASEP, da COFINS, do PIS/PASEP-Importação e da COFINS-Importação incidentes sobre a venda e sobre a importação de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos, novos, e de materiais de construção para obras de infra-estrutura, convertendo a suspensão em alíquota zero após a utilização ou incorporação do bem ou material de construção em obra de infra-estrutura.

O benefício instituído pela MP-351/07 é, ainda, muito tímido se comparado com a necessidade de investimentos cada vez mais urgente e com a alta carga tributária que as empresas de energia elétrica são obrigadas a suportar.

PARLAMENTAR

Brasília, 07/02/2007

MPV-351

00044

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351, DE 22 DE JANEIRO DE 2007

Autor	nº do prontuário
Eduardo Sciarra	

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

Página	Artigo Inclusão	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA:

Proposta – Incluir artigo na MPV 351/07, dentro do capítulo "Do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infra-Estrutura – REID", com a seguinte redação:

> Art. Os crédito de PIS/PASEP e COFINS e de PIS/PASEP-Importação e COFINS-Importação, decorrentes de aquisições e importações de bens, materiais e serviços para obras de infra-estrutura, de que tratam os artigos 3º e 4º, ocorridos anteriormente à adesão ao REIDI, poderão ser descontados integralmente no primeiro mês de atividade do projeto aprovado,aplicando-se, quando for o caso, o disposto no § 4º do art. 3º da Lei nº 10.637, de 2002 e da Lei nº 10.833, de 2003.

JUSTIFICATIVA:

O artigos 3º da MP 351/07 suspendeu a exigência do PIS/PASEP, da COFINS, do PIS/PASEP-Importação e da COFINS-Importação incidentes sobre a venda e sobre a importação de determinados bens e materiais de construção, quando adquiridos por pessoa jurídica beneficiária do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura – REIDI.

Na mesma direção, o art. 4º suspendeu a exigência dessas contribuições incidentes sobre a prestação de serviços e sobre a importação de serviços, quando prestados a pessoa jurídica beneficiária do REIDI.

Esta iniciativa do Governo Federal se traduz em importante incentivo à construção de obras de infra-estrutura, tão necessárias ao crescimento do País. Entretanto, se não for acrescentado o artigo com o dispositivo ora proposto, as pessoas jurídicas que tiverem projeto aprovado pelo REIDI, cuja construção esteja em curso, não serão contempladas integralmente pela MP 351/07e terão que aguardar até quatro anos após o início de atividade do projeto para descontar os créditos decorrentes de aquisições e contratações de serviços ocorridas anteriormente à aprovação.

Desta forma, a presente proposta de Emenda visa a estender o benefício advindo do REIDI às obras de infra-estrutura já iniciadas, porquanto permitirá que os créditos de PIS/PASEP e COFINS ocorridos anteriormente à aprovação do projeto possam ser descontados integralmente no início de atividade do projeto.

PARLAMENTAR

Brasília, 07/02/2007

MPV-351

00045

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	MP 351 /2007

Autor	nº do prontuário
Dep. Luis Carlos Heinze	

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

			xxxxxx

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Emenda aditiva

Acrescente-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo, que modifica o artigo 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, como segue:

"Art. . O art. 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

Art. 1º .....

.....

XIII – carnes e miudezas classificados no Capítulo 2 da TIPI.

JUSTIFICAÇÃO

A agropecuária brasileira demanda medidas de incentivo, notadamente, no âmbito tributário, semelhantes aos incentivos concedidos pelo governo federal no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para os setores da construção civil. O setor primário de produção agropecuária representa 10% do Produto Interno Bruto e quando considerado o agronegócio como um todo, chega a 35% do PIB e emprega mais de 18 milhões de pessoas.

O Brasil é hoje o maior produtor e exportador mundial de carnes tendo apresentado, principalmente nos últimos dez anos, aumento consistente e significativo da produção, com grandes inovações tecnológicas e melhorias substanciais no manejo animal e na administração da cadeia pecuária como um todo. Ocorreu grande profissionalização na produção e na comercialização e as exportações em 2005, foram superiores a 05 milhões de toneladas, com faturamento de mais de 8 bilhões de dólares. Esse crescimento na oferta de carne à preços reais decrescentes está possibilitando o aumento no consumo de carnes no país, principalmente naquelas camadas da população de renda mais baixa, com impactos positivos na qualidade de vida e melhorias nos indicadores sociais na última década.

Mas o setor é altamente penalizado pela elevada carga tributária que chega a atingir mais de um terço do preço final do produto, fato que está reduzindo a competitividade da pecuária nacional e colocando os produtores em situação de difícil solvência. Ganhos importantes de produtividade, eficiência e eficácia acabam sendo anulados pelo crescimento da tributação, um dos principais problemas estruturais da agropecuária brasileira.

A eliminação da cobrança de PIS e CONFINS - cerca de 10% do preço do produto - representa medida de grande significado econômico e de justiça social, pois além de reduzir o preço final aos consumidores, possui potencial de geração de emprego e renda adicional no setor agropecuário.

MPV-351

00046

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	Proposição
07/02/2007	MP 351 /2007

Autor	nº do prontuário
Dep. Luis Carlos Heinze	

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

xxxxxx

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Emenda aditiva

Acrescente-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo, que modifica o artigo 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, como segue:

"Art. . O art. 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos:

Art. 1º .....

.....

XIII - rações balanceadas, concentrados e suplementos minerais utilizados na alimentação animal e suas matérias-primas.

XIV – animais reprodutotes

JUSTIFICAÇÃO

Coerente com os incentivos concedidos pelo governo federal no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para os setores da construção civil, a agropecuária brasileira também demanda medidas de incentivo, notadamente, no âmbito tributário. A crise de liquidez desse importante setor da economia brasileira é bem conhecida e um dos componentes estruturais dos elevados custos de produção é a pesada carga tributária de 38% que incide sobre o setor

A presente medida visa incluir rações e suplementos minerais na lista de insumos agropecuários isentos da cobrança de PIS e COFINS, tendo em vista que esta tributação vem onerando em, aproximadamente, 10% esses insumos, fato que acaba aumentando os custos e os preços da carne ao nivel dos consumidores finais. O custo estimado destes itens, somente no segmento de pecuária bovina, é de R$ 350 milhões na pecuária de corte e de R$ 460 milhões na pecuária de leite. A redução dos custos para os produtores significa um importante estímulo para a introdução de inovações tecnológicas, aumento da produtividade, aumento da eficácia e da eficiência, incremento na renda rural e redução do preço da carne aos consumidores urbanos. Deve-se mencionar que para produtores filiados à cooperativas e para aqueles integrados a indústria nao há incidência das contribuições. Essa diferença de tratamento, discutível do ponto de vista de constitucionalidade, acarreta prejuízos à competitividade e à concorrência, tendendo a inviabilizar os produtores independentes.

Por outro lado, a utilização de semens e embriões tem contribuído de forma significativa para o melhoramento genético da pecuária nacional e, conseqüentemente, dos índices de produtividade. Tendo em vista que esta tecnologia ainda não está acessível à maioria dos produtores de pequeno porte, que utilizam reprodutores para o melhoramento genético de seus rebanhos, a inclusão deste item se revestirá de caráter econômico e, principalmente, social.

MPV-351

00047

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	Proposição
07/02/2007	MP 351 /2007

Autor	nº do prontuário
Dep. Luis Carlos Heinze	

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

xxxxxx

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Emenda aditiva

Acrescente-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo, que modifica o artigo 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, como segue:

Artigo.... O caput do art. 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

"Art. 1º .....

.....

XIII – iogurtes (classificado no código 04.03.10.00 da TIPI), leite fermentado (classificado no código 04.03.90.00 da TIPI), queijo fresco não maturado (classificado no código 04.06.10.90 da TIPI) e sobremesas lácteas (classificado no código 04.10.00.00 da TIPI)."

JUSTIFICAÇÃO

O desenvolvimento auto-sustentável para as empresas de laticínios, em sua maioria micro, pequenas e médias empresas, requer uma política tributária isonômica. Os produtos que se visa incluir no Art. 1º da lei 10.925/04, continuam discriminados e enfrentam uma carga tributária elevada, que eleva os custos de produção, reduz a margem líquida e a competitividade das empresas e onera o produto para os consumidores brasileiros. Não existe tributação desta magnitude em nenhum país do mundo onde a pecuária de leite é forte e a indústria desenvolvida, pois nesses países a matéria prima é um insumo que jamais é tributado.

Ressalte-se, no entanto, que as indústrias de laticínios além de industrializarem mais de 1 bilhão de litros de leite em queijos tradicionais, também o fazem com relação a outros derivados de leite, como iogurtes, queijo fresco não maturado, leite fermentado e sobremesas lácteas, que no entanto, não foram contemplados com a redução da alíquota de PIS/COFINS concedida pela Lei nº 10.925/04.

A redução da alíquota dos produtos derivados de leite, e o conseqüente capital de giro que daí resulta, poderá conceder ao setor tempo para se aprimorar e conquistar o mercado externo buscando solucionar os graves problemas que ora enfrentam as indústrias de

laticínios, e assim afastar a ameaça de uma insolvência generalizada nesse segmento industrial.

A inclusão dos produtos derivados de leite, reconhecidamente ligados à saúde, juntamente com os queijos já constantes do mencionado artigo, é uma questão de justiça e isonomia para com o segmento que muito tem feito pela economia do país, e muito ainda tem por fazer, tanto no que se refere à ajuda no equilíbrio das contas externas, como na geração de emprego, segurança alimentar e arrecadação de tributos.

A necessidade de que os produtos mencionados, correlatos aos leites, também sejam incluídos e beneficiados com a redução a 0 (zero) nas alíquotas de PIS/COFINS, além de favorecer a população carente, uma vez que aumenta a sua acessibilidade a um produto de enorme importância nutricional nas primeiras fases da vida das crianças, também estimula a diminuição dos preços dos alimentos, especialmente os consumidos em larga escala pela população.

Essa medida contribuirá ainda para melhorar a qualidade da alimentação da população infantil, sobretudo a de baixa renda. Além disso, preços mais baixos de alimentos podem contribuir para a manutenção de níveis de inflação sob controle, ajudando a sustentar o equilíbrio macro econômico do País.

MPV-351

00048

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	Proposição
07/02/2007	MP 351 /2007

Autor	nº do prontuário
Dep. Luis Carlos Heinze	

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

XXXXXX

Emenda aditiva

Acrescente-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo, que modifica o artigo 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, como segue:

"Art. . O art. 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

'Art. 1º .....

.....

XIII – máquinas e implementos agrícolas.

JUSTIFICAÇÃO

A Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS passou a ter incidência não cumulativa sobre máquinas e implementos agrícolas com a edição da Lei Nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003. O mesmo procedimento já havia sido adotado, com relação à contribuição para o PIS/PASEP, com a edição da Lei Nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002.

A principal característica de tributo NÃO-CUMULATIVO é o aproveitamento, em cada etapa do processo produtivo, da parcela recolhida até a etapa anterior. A NÃO-CUMULATIVIDADE, portanto, não se aplica ao segmento agropecuário que é constituído na quase totalidade – 99% - por pessoas físicas, impossibilitadas de compensar os créditos tributários.

Sensível a essa peculiaridade do setor, o Senado Federal, por ocasião da tramitação da PEC nº 74-A, de 2003, que tratou da Reforma Tributária, adotou o seguinte tratamento para o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços – ICMS:

"Art. 155 .....

§ 2º .....

V ----------

b) a menor alíquota será aplicada aos gêneros alimentícios de primeira necessidade, à energia elétrica de baixo consumo, às máquinas e implementos agrícolas, aos insumos agropecuários, inclusive material reprodutivo destinado ao melhoramento genético animal e vegetal, e aos medicamentos de uso humano, segundo condições e listas definidas em lei complementar e as mercadorias, bens e serviços definidos pelo órgão colegiado de que trata o inciso XII, g."

A emenda proposta irá corrigir mais uma das impropriedades existentes no nosso sistema tributário que vem penalizando, sobretudo, a agropecuária, que enfrenta sérios problemas estruturais, sendo um dos mais danosos a elevada carga tributária que incide sobre o setor. A inclusão de máquinas e implementos agrícolas nesse tratamento diferenciado é uma importante medida para reduzir os custos de produção, gerar empregos e possibilitar uma maior recuperação da renda agrícola, tornando viável resolver a grave crise de liquidez do setor.

MPV-351

00049

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	Proposição
07/02/2007	MP 351 /2007

Autor	nº do prontuário
Dep. Luis Carlos Heinze	

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

xxxxxx

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Emenda aditiva

Acrescente-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo, que modifica o artigo 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, como segue:

"Art. . O art. 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos:

Art. 1º .....

.....

XIII - rações balanceadas, concentrados e suplementos minerais utilizados na alimentação animal e suas matérias-primas.

JUSTIFICATIVA

Coerente com os incentivos concedidos pelo governo federal no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para os setores da construção civil a agropecuária brasileira também demanda medidas de incentivo, notadamente, no âmbito tributário.

A presente medida visa incluir rações e suplementos minerais na lista de insumos agropecuários isentos da cobrança de PIS e COFINS, tendo em vista que esta tributação vem onerando em, aproximadamente, 10% esses insumos.

Para produtores filiados à cooperativas e para aqueles integrados a indústria não há incidência das contribuições. Essa diferença de tratamento, discutível do ponto de vista de constitucionalidade, acarreta prejuízos à competitividade e à concorrência, tendendo a inviabilizar os produtores independentes.

O custo estimado destes itens, somente no segmento de pecuária bovina, é de R$ 350 milhões na pecuária de corte e de R$ 460 milhões na pecuária de leite.

Por outro lado, a utilização de semens e embriões tem contribuído de forma significativa para o melhoramento genético da pecuária nacional e, conseqüentemente, dos índices de produtividade. Tendo em vista que esta tecnologia ainda não está acessível à maioria dos produtores de pequeno porte, que utilizam reprodutores para o melhoramento genético de seus rebanhos, a inclusão deste item se revestirá de caráter econômico e, principalmente, social.

MPV-351

00050

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	MP 351 /2007

Autor	nº do prontuário
Dep. Paulo Piau	266

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

xxxxxx

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Emenda aditiva

Acrescente-se, onde couber, novo artigo que dispõe:

"Art. O art. 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

Art. 1º .....

.....

XIII – carnes e miudezas classificados no Capitulo 2 da TIPI.

JUSTIFICAÇÃO

A agropecuária brasileira demanda medidas de incentivo notadamente no âmbito tributário, semelhantes aos incentivos concedidos pelo governo federal no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para os setores da construção civil. O setor primário de produção agropecuária representa 10% do Produto Interno Bruto e quando considerado o agronegócio como um todo, chega a 35% do PIB e emprega mais de 18 milhões de pessoas.

O Brasil é hoje o maior produtor e exportador mundial de carnes tendo apresentado, principalmente nos últimos dez anos, aumento consistente e significativo da produção, com grandes inovações tecnológicas e melhorias substanciais no manejo animal e na administração da cadeia pecuária como um todo. Ocorreu grande profissionalização na produção e na comercialização e as exportações em 2005, foram superiores a 05 milhões de toneladas, com faturamento de mais de 8 bilhões de dólares. Esse crescimento na oferta de carne a preços reais decrescentes está possibilitando o aumento no consumo de carnes no País, principalmente naquelas camadas da população de renda mais baixa, com impactos positivos na qualidade de vida e melhoria nos indicadores sociais na última década.

Mas o setor é altamente penalizado pela elevada carga tributária que chega a atingir mais de um terço do preço final do produto, fato que está reduzindo a competitividade da pecuária nacional e colocando os produtores em situação de difícil solvência. Ganhos importantes de produtividade, eficiência e eficácia acabam sendo anulados pelo crescimento da tributação, um dos principais problemas estruturais da agropecuária brasileira.

A eliminação da cobrança de PIS e CONFINS - cerca de 10% do preço do produto - representa medida de grande significado econômico e de justiça social, pois além de reduzir o preço final aos consumidores, possui potencial de geração de emprego e renda adicional no setor agropecuário.

Em vista do exposto, requer-se que a presente emenda seja acatada

Sala das Sessões, 7 de fevereiro de 2007.

Dep. PAULO PIAU
PPS/MG

MPV-351

00051

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

2 DATA	3 PROPOSIÇÃO
06/02/2007	Medida Provisória n.º 351, de 22 de janeiro de 2007

4 AUTOR	5 Nº PRONTUÁRIO
Dep. Luiz Carlos Hauly – PSDB/PR	454

6

1- [ ] SUPRESIVA 2- [ ] SUBSTITUTIVA 3- [ ] MODIFICATIVA 4- [X] ADITIVA 9- [ ] SUBSTITUTIVO GLOBAL

0	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

EMENDA ADITIVA

Inclua-se os seguintes artigos na Medida Provisória 351/07:

Art. (...). O artigo 3º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º. (...)

(...)

IX - energia elétrica e energia térmica, inclusive sob a forma de vapor, consumidas nos estabelecimentos da pessoa jurídica;

(...)"

JUSTIFICATIVA

A criação do regime não-cumulativo do PIS e da Cofins, respectivamente pelas Leis nº 10.637/2002 e nº 10.833/2003, teve por objetivo anular os efeitos negativos da incidência cumulativa de tributos, em especial sobre a competitividade dos produtos destinados ao mercado externo. Para tanto, o regime adota como pressuposto a geração de um crédito, referente às incidências dessas contribuições nas operações anteriores, para compensar com

as contribuições incidentes sobre a operação realizada pelo estabelecimento.

Em relação aos combustíveis e lubrificantes usados na fabricação dos bens ou produtos e na prestação de serviços e à energia elétrica consumida pelo estabelecimento, garantiu-se o crédito do PIS e da Cofins.

No entanto, deixou-se de lado outra forma de energia, a térmica, que pode ser adquirida pela pessoa jurídica para ser usada em seu processo de produção. Essa omissão contraria o princípio da não-cumulatividade e gera um injustificado custo tributário para aquelas indústrias que usam esse tipo de energia. Como exemplo, temos um elevado aumento de carga tributária em operações envolvendo a aquisição de energia térmica de projetos de cogeração de energia a partir de fontes renováveis.

Dessa forma, se propõe a alteração dos artigos 3º das Leis nº 10.637/02 e 10.833/03 de forma a garantir o créditos relativos à energia térmica adquirida e consumida pelas indústrias em seu processo produtivo.

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

MPV-351

00052

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

2 DATA	3 PROPOSIÇÃO
06/02/2007	Medida Provisória n.º 351, de 22 de janeiro de 2007

4 AUTOR	5 Nº PRONTUÁRIO
Dep. Luiz Carlos Hauly – PSDB/PR	454

6

1- [ ] SUPRESIVA 2- [ ] SUBSTITUTIVA 3- [ ] MODIFICATIVA 4- [X] ADITIVA 9- [ ] SUBSTITUTIVO GLOBAL

0	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se o seguinte artigo a MP nº 351, de 2007

Art..... Sobre o empréstimo pessoal com desconto em folha de pagamento não incindirá a cobrança de PIS/COFINS e IOF e nenhum outro tributo ou contribuição social de competência federal.

JUSTIFICATIVA

Atualmente, sobre os empréstimos efetuados, sobretudo a servidores públicos e aposentados, incidem uma onerosa carga tributária, tornando esses empréstimos com alto custo financeiro.

A presente medida visa a corrigir essa distorção e tornar esses empréstimos menos onerosos.

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

MPV-351

00053

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

2 DATA	3 PROPOSIÇÃO
06/02/2007	Medida Provisória n.º 351, de 22 de janeiro de 2007

4 AUTOR	5 Nº PRONTUÁRIO
Dep. Luiz Carlos Hauly – PSDB/PR	454

6

1- [ ] SUPRESIVA 2- [ ] SUBSTITUTIVA 3- [ ] MODIFICATIVA 4- [X] ADITIVA 9- [ ] SUBSTITUTIVO GLOBAL

0	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se o seguinte artigo a MP nº 351, de 2007

Art..... O PIS/PASEP arrecadados pelo Governo Federal nas unidades da federação, oriundos dos governos estaduais, municipais e suas empresas públicas e autarquias, serão considerados receitas próprias e destinados aos Poderes Executivos Estaduais e Municipais para serem utilizados, exclusivamente, em obras de infra-estrutura e aquisição de equipamentos para a educação e saúde municipais.

JUSTIFICATIVA

A arrecadação do PIS/PASEP efetivada pelas unidades da federação são repassadas diretamente à União, sem que haja nenhuma contrapartida de aplicação desses recursos na sua fonte arrecadadora, estados e municípios.

A presente medida visa a corrigir essa distorção e repassar esses recursos aos estados e municípios, fixando a obrigação de que os mesmos sejam aplicados na saúde e educação.

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00054

2 DATA	3 PROPOSIÇÃO
06/02/2007	Medida Provisória n.º 351, de 22 de janeiro de 2007

4 AUTOR	5 N. PRONTUÁRIO
Dep. Luiz Carlos Hauly – PSDB/PR	454

6

1- [ ] SUPRESIVA 2- [ ] SUBSTITUTIVA 3- [ ] MODIFICATIVA 4- [X] ADITIVA 9- [ ] SUBSTITUTIVO GLOBAL

0	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

EMENDA ADITIVA

Propõe-se a inclusão dos seguintes artigos na MP 351, de 2007

Art. O art. 8º da Lei nº 10.637, de 2002 passa a vigorar acrescido do inciso XII, com a seguinte redação:

"Art 8º.....

XII – as receitas provenientes dos serviços de abastecimento de água e saneamento básico;

JUSTIFICATIVA

O PIS/COFINS tem onerado o setor de forma excessiva. Em 2004, o governo aumentou em 109% esse tributo recolhido pelas as empresas de saneamento básico. Naquele ano, somente as Companhias Estaduais de Saneamento Básico – que representam de dois terços do setor – pagaram aos cofres públicos cerca de R$923,5 milhões referentes à tributação. A quantia representou 3,5 vezes a mais os investimentos do orçamento da União. Em 2006, a previsão é que essas empresas estaduais recolham R$1.090 milhões, ou seja, 7,14% do faturamento estimado para o saneamento básico.

Neste sentido, é de suma importância isentar esse setor das alíquotas de PIS/COFINS.

ASSINATURA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

MPV-351

00055

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

2 DATA	3 PROPOSIÇÃO
06/02/2007	Medida Provisória n.º 351, de 22 de janeiro de 2007

4 AUTOR	5 N. PRONTUÁRIO
Dep. Luiz Carlos Hauly – PSDB/PR	454

6

1- [ ] SUPRESIVA 2- [ ] SUBSTITUTIVA 3- [ ] MODIFICATIVA 4- [X] ADITIVA 9- [ ] SUBSTITUTIVO GLOBAL

0	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

EMENDA ADITIVA

Propõe-se a inclusão dos seguintes artigos na MP 351, de 2007

O art. 10 da Lei nº 10.833, de 2003 passa a vigorar acrescido do inciso XXVII, com a seguinte redação:

"Art 10.....

.....

XXVII – as receitas provenientes dos serviços prestados pelas empresas de abastecimento de água e saneamento básico;"

JUSTIFICATIVA

O PIS/COFINS tem onerado o setor de forma excessiva. Em 2004, o governo aumentou em 109% esse tributo recolhido pelas as empresas de saneamento básico. Naquele ano, somente as Companhias Estaduais de Saneamento Básico – que representam de dois terços do setor – pagaram aos cofres públicos cerca de R$923,5 milhões referentes à tributação. A quantia representou 3,5 vezes a mais os investimentos do orçamento da União. Em 2005, a previsão é que essas empresas estaduais recolham R$1.090 milhões. ou seja. 7.14% do faturamento estimado para o saneamento básico.

Neste sentido, é de suma importância isentar esse setor das aliquotas de PIS/COFINS

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

MPV-351

00056

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351/2007

autor	nº do prontuário
Deputada Aline Corrêa	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se à Medida Provisória nº 351/2007, onde couber, o seguinte artigo:

"Art. ... A suspensão da exigência da Contribuição para o PIS/PASEP e para a COFINS, incidentes sobre a venda de bens e serviços de que tratam os artigos 3º e 4º, não impede a manutenção e a utilização de créditos pela pessoa jurídica vencedora, se esta for tributada pelo regime de incidência não-cumulativa das contribuições."

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo desta emenda é dar eficácia ao procedimento de suspensão das incidências dos valores de PIS e COFINS de que trata a Medida Provisória nº 351, uma vez que se torna fundamental a manutenção dos referidos créditos para as pessoas jurídicas sujeitas a tributação não-cumulativa dessas contribuições, como ocorre na legislação do Regime Especial de Aquisição de Bens de Capital para Empresas Exportadoras –RECAP, de que trata a Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005. A não manutenção do referido crédito limita os objetivos do referido dispositivo legal.

PARLAMENTAR

Dep. Aline Corrêa – PP/SP	

MPV-351

00057

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA 351 DE 22 DE JANEIRO DE 2007

Autor	nº do prontuário
Deputado Eduardo Gomes	

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

Página	Artigo Inclusão	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

***EMENDA Nº – CM**

(à Medida Provisória nº 351, de 2007)

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo à Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007:

"Art. As pessoas jurídicas que tenham projeto aprovado de mineração de combustíveis fósseis e de para geração de energia elétrica fruirão dos benefícios de que tratam os arts. 3º e 4º e poderão, ainda, atendido o disposto no art. 5º, ter reduzidas a zero as alíquotas do Imposto de Importação e do Imposto sobre Produtos Industrializados incidentes sobre os bens referidos no art. 3º, que importarem ou adquirirem no mercado interno, nos termos, limites e condições estabelecidos pelo Poder Executivo."

JUSTIFICAÇÃO

Uma das ênfases do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), no que se refere aos investimentos em infra-estrutura de 2007 a 2010, vem a ser a energia, prevendo-se investimentos totais de R$ 274,8 bilhões.

Essa iniciativa é plenamente justificável, pois o crescimento econômico a taxas superiores às registradas nos últimos 25 anos só será possível com o forte incremento da oferta de energia elétrica.

É notório, contudo, que a desoneração tributária da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social prevista nos arts. 3º e 4º da Medida Provisória (MPV) nº 351, de 2007, para o setor de geração de energia elétrica é insuficiente e, portanto, incapaz de atender aos objetivos de reduzir o custo dos pesados investimentos, precipitar sua realização e permitir a modicidade tarifária.

Impõe-se, assim, a ampliação da desoneração aos demais tributos federais que encarecem os investimentos, inibindo-os: o Imposto de Importação (II) e o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

A emenda, que ora propomos, visa favorecer a geração de energia elétrica, garantindo a diversificação da matriz energética com a conseqüente segurança energética do Brasil.

PARLAMENTAR

Brasília, 06 / 02/ 2007

MPV-351

00058

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA 351 DE 22 DE JANEIRO DE 2007

Autor
Deputado Eduardo Gomes

nº do prontuário

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

Página	Artigo Inclusão	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

***EMENDA Nº – CM**

(à Medida Provisória nº 351, de 2007)

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo à Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007:

"Art. As pessoas jurídicas que tenham projeto aprovado para geração de energia elétrica fruirão dos benefícios de que tratam os arts. 3º e 4º e poderão, ainda, atendido o disposto no art. 5º, ter reduzidas a zero as alíquotas do Imposto de Importação e do Imposto sobre Produtos Industrializados incidentes sobre os bens referidos no art. 3º, que importarem ou adquirirem no mercado interno, nos termos, limites e condições estabelecidos pelo Poder Executivo."

JUSTIFICAÇÃO

Uma das ênfases do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), no que se refere aos investimentos em infra-estrutura de 2007 a 2010, vem a ser a energia, prevendo-se investimentos totais de R$ 274,8 bilhões.

Essa iniciativa é plenamente justificável, pois o crescimento econômico a taxas superiores às registradas nos últimos 25 anos só será possivel com o forte incremento da oferta de energia elétrica.

É notório, contudo, que a desoneração tributária da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social prevista nos arts. 3º e 4º da *Medida Provisória (MPV) nº 351, de 2007*, para o setor de geração de energia elétrica é insuficiente e, portanto, incapaz de atender aos objetivos de reduzir o custo dos pesados investimentos, precipitar sua realização e permitir a modicidade tarifária.

Impõe-se, assim, a ampliação da desoneração aos demais tributos federais que encarecem os investimentos, inibindo-os: o Imposto de Importação (II) e o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

A emenda, que ora propomos, visa favorecer a geração de energia elétrica, garantindo a diversificação da matriz energética com a conseqüente segurança energética do Brasil.

PARLAMENTAR

Brasília, 06 / 02/ 2007

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

MPV-351

00059

INSTRUÇÕES NO VERSO	MEDIDAS PROVISÓRIAS NÚMERO: MP 351 de 2007	PÁGINA: DE

TEXTO

Inclua-se onde couber:
O artigo 56 da Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.56.....

§ 1º – O disposto no caput se aplica À Contribuição para o PIS/Pasep e a Cofins devidas pelo produtor ou importador de etano, propano, butano bem como correntes gasosas de refinaria (HLR – hidrocarbonetos leves de rafino) sobre a receita bruta da venda desses produtos às indústrias que os empreguem na produção de eteno e propeno para fins industriais e comerciais.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa a estabelecer isonomia tributária no setor petroquímico ao estender às centrais petroquímicas que utilizam o gás natural (etano, propano e butano), bem como correntes gasosas de refinaria como matérias primas o regime tributário vigente para as centrais que processam a nafta.
A diferença de tratamento hoje vigente não estabelece condições equilibradas para o desenvolvimento da competição no setor.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	Deputado Jorge Bittar	RJ	PT

DATA: / /

ASSINATURA

MPV-351

00060

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	MEDIDAS PROVISÓRIAS NÚMERO MP 351 de 2007	PÁGINA DE

TEXTO

Inclua-se onde couber:
O artigo 57 da Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.57.....

§1º .....

§2º . O disposto no caput deste artigo se aplica às indústrias de que trata o parágrafo único do artigo 56, quanto aos créditos decorrentes da aquisição do etano, propano, butano, bem como correntes gasosas de refinaria (HLR - hidrocarbonetos leves de refinaria) por elas empregados na industrialização ou comercialização de eteno, propeno e produtos com eles fabricados".

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa a estabelecer isonomia tributária no setor petroquímico ao estender às centrais petroquímicas que utilizam o gás natural (etano, propano e butano), bem como correntes gasosas de refinaria como matérias primas o regime tributário vigente para as centrais que processam a nafta.
A diferença de tratamento hoje vigente não estabelece condições equilibradas para o desenvolvimento da competição no setor.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	Deputado Jorge Bittar	RJ	PT

DATA / / ASSINATURA

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00061

Data: 07/02/2007	Proposição: Medida Provisória nº 351/2007
Autor: Deputado Renato Molling	Nº do Prontuário

☐ Supressiva ☐ Substitutiva ☐ Modificativa ■ Aditiva ☐ Substitutiva Global ☐

Artigo:	Parágrafo:	Incisos:	Alínea:	Pág. 1 de 1

Acresça-se onde couber, artigo com a seguinte redação:

"Art .....

.....

Abre crédito extraordinário no valor de R$ 22 milhões (vinte dois milhões de reais) para construção do Aeroporto da Região das Hortênsias, no município de Canela, no Rio Grande do Sul.

.....".

JUSTIFICATIVA

A região das Hortênsias, onde situam-se os municípios de Canela, Gramado, Nova Petrópolis, São Francisco de Paula, entre outros, é o maior pólo turístico do Rio Grande do Sul, responsável por 56,4% do movimento do setor do Estado. A sua construção tem aval favorável baseado em um estudo técnico da Secretaria dos Trasnportes do Rio Grande do Sul – Departamento Aeroportuário e é considerado de fundamental importância para o desenvolvimento econômico da região.

Assinatura:

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **00062**

Data: 07/02/2007	Proposição: Medida Provisória nº 351/2007
Autor: Deputado Renato Molling	Nº do Prontuário

☐ Supressiva ☐ Substitutiva ☐ Modificativa ■ Aditiva ☐ Substitutiva Global ☐

Artigo:	Parágrafo:	Incisos:	Alínea:	Pág. 1 de 1

Acrescça-se onde couber, artigo com a seguinte redação:

"Art .....

.....

Abre crédito extraordinário no valor de R$ 108.500.000,00 (cento e oito milhões e quinhentos mil reais) para obras de construção da BR 101, no trecho entre Tavares/RS – São José do Norte/RS, compreendido em 32 km, e pavimentação da BR 101, no trecho entre Capivari do Sul/RS – Mostardas/RS, compreendido em 153 km.

.....".

JUSTIFICATIVA

Essa emenda pretende concluir mais uma das Vias do Mercosul e concluir uma obra de fundamental importância para a ligação entre o centro do país e o Porto do Rio Grande. Visa completar a ligação rodoviária do ultimo trecho da BR-101/RS que vem desde Torres e atravessa 13 Estados pelo litoral. Irá permitir o escoamento da produção agrícola e incrementar o potencial turístico da região, contribuindo para o desenvolvimento econômico e social da chamada metade sul do Estado.

Assinatura:

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **00063**

Data: 07/02/2007	Proposição: Medida Provisória nº 351/2007
Autor: Deputado Renato Molling	Nº do Prontuário

☐ Supressiva ☐ Substitutiva ☐ Modificativa ■ Aditiva ☐ Substitutiva Global ☐

Artigo:	Parágrafo:	Incisos:	Alínea:	Pág. 1 de 1

Acresça-se onde couber, artigo com a seguinte redação:

"Art .....

.....

Abre crédito extraordinário no valor de R$ 9.000.000,00 (nove milhões de reais) para a duplicação da BR 386, a Estrada da Produção, no trecho entre as cidades de Lajeado e Forquetinha, que compreende 6 km.

.....".

JUSTIFICATIVA

A Estrada da Produção é uma das principais rodovias do estado do Rio Grande do Sul, responsável pelo escoamento de grande parte da produção. A BR 386 é a ligação entre a Grande Porto Alegre e o Norte do estado, um celeiro na produção de grãos. O trecho entre Lajeado e Forquetinha compreende um grande pólo de serviços e suporta um tráfego de aproximadamente 10 mil veículos – passeio e pesados – por dia. Por este motivo, seria de fundamental importância a duplicação do trecho

Assinatura:

MPV-351

00064

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	Proposição
6/2/2007	Medida Provisória nº 351, de 2007

Autor	nº do prontuário
Senador ALVARO DIAS	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se, onde couber, à Medida Provisória nº 351, de 2007, o seguinte artigo, que modifica o artigo 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, como segue:

"Art. . O art. 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

'Art. 1º .....

XIII - rações balanceadas, concentrados e suplementos minerais utilizados na alimentação animal e suas matérias-primas.

XIV – animais reprodutores.'"

JUSTIFICAÇÃO

Coerente com os incentivos concedidos pelo governo federal no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para os setores da construção civil a agropecuária brasileira também demanda medidas de incentivo, notadamente, no âmbito tributário.

A presente medida visa incluir rações e suplementos minerais na lista de insumos agropecuários isentos da cobrança de PIS e COFINS, tendo em vista que esta tributação vem onerando em, aproximadamente, 10% esses insumos.

Para produtores filiados à cooperativas e para aqueles integrados a

indústria não há incidência das contribuições. Essa diferença de tratamento, discutível do ponto de vista de constitucionalidade, acarreta prejuízos à competitividade e à concorrência, tendendo a inviabilizar os produtores independentes.

O custo estimado destes itens, somente no segmento de pecuária bovina, é de R$ 350 milhões na pecuária de corte e de R$ 460 milhões na pecuária de leite.

Por outro lado, a utilização de semens e embriões tem contribuído de forma significativa para o melhoramento genético da pecuária nacional e, conseqüentemente, dos índices de produtividade. Tendo em vista que esta tecnologia ainda não está acessível à maioria dos produtores de pequeno porte, que utilizam reprodutores para o melhoramento genético de seus rebanhos, a inclusão deste item se revestirá de caráter econômico e, principalmente, social.

Sala das Sessões, 6 de fevereiro de 2007.

Senador ALVARO DIAS

PARLAMENTAR

MPV-351

00065

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	Proposição
6/2/2007	Medida Provisória nº 351, de 2007

Autor	nº do prontuário
Senador ALVARO DIAS	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se, onde couber, à Medida Provisória nº 351, de 2007, o seguinte artigo, que modifica o artigo 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, como segue:

"Art. . O art. 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

'Art. 1º .....

XIII – carnes e miudezas classificados no Capítulo 2 da TIPI.'."

JUSTIFICAÇÃO

Coerente com os incentivos concedidos pelo governo federal no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para os setores da construção civil a agropecuária brasileira também demanda medidas de incentivo, notadamente, no âmbito tributário.

O Brasil é hoje o maior produtor e exportador mundial de carnes tendo apresentado, principalmente nos últimos dez anos, aumento consistente e significativo da produção. Somente em exportações, atingimos, em 2005, um volume superior a 05 milhões de toneladas, com faturamento de mais de 8 bilhões de dólares.

Apesar do baixo padrão de renda da população, tem-se verificado aumento no consumo interno de carne, mais importante fonte de proteína na nossa alimentação, refletindo na melhora dos indicadores sociais observada

na última década.

A tributação incidente, que chega a atingir cerca de um terço do preço final do produto, é incompatível com a necessidade de melhoria do padrão alimentar de nossa população.

A eliminação da cobrança de PIS e CONFINS - cerca de 10% do preço do produto - representa medida de grande significado econômico e de justiça social.

Sala das Sessões, 6 de fevereiro de 2007.

Senador ALVARO DIAS

PARLAMENTAR

MPV-351

00066

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	Proposição
6/2/2007	Medida Provisória nº 351, de 2007

Autor	nº do prontuário
Senador ALVARO DIAS	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se, onde couber, à Medida Provisória nº 351, de 2007, o seguinte artigo, que modifica o artigo 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, como segue:

"Art. . O art. 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

'Art. 1º .....

XIII – máquinas e implementos agrícolas'."

JUSTIFICAÇÃO

A Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS passou a ter incidência não cumulativa sobre máquinas e implementos agrícolas com a edição da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003. O mesmo procedimento já havia sido adotado, com relação à contribuição para o PIS/PASEP, com a edição da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002.

A principal característica de tributo NÃO-CUMULATIVO é o aproveitamento, em cada etapa do processo produtivo, da parcela recolhida até a etapa anterior. A NÃO-CUMULATIVIDADE, portanto, não se aplica ao segmento agropecuário que é constituído na quase totalidade – 99% - por pessoas físicas, impossibilitadas de compensar os créditos tributários.

Sensível a essa peculiaridade do setor, o Senado Federal, por ocasião da tramitação da PEC nº 74-A, de 2003, que tratou da Reforma

Tributária, adotou o seguinte tratamento para o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços – ICMS:

"Art. 155 .....

§ 2º .....

V .....

b) a menor alíquota será aplicada aos gêneros alimentícios de primeira necessidade, à energia elétrica de baixo consumo, às máquinas e implementos agrícolas, aos insumos agropecuários, inclusive material reprodutivo destinado ao melhoramento genético animal e vegetal, e aos medicamentos de uso humano, segundo condições e listas definidas em lei complementar e as mercadorias, bens e serviços definidos pelo órgão colegiado de que trata o inciso XII, g;"

Parcela dos gêneros alimentícios de primeira necessidade já foi contemplada com alíquota zero na tributação de PIS/COFINS, faltando estender o mesmo tratamento aos demais itens, inclusive a máquinas e implementos agrícolas.

A emenda proposta irá corrigir mais uma das impropriedades existentes no nosso sistema tributário que vem penalizando, sobretudo, o setor primário.

Sala das Sessões, 6 de fevereiro de 2007.

Senador ALVARO DIAS

PARLAMENTAR

MPV-351

00067

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA 351 DE 22.DE JANEIRO DE 2007

Autor
Deputado Eduardo Gomes

nº do prontuário

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

Página	Artigo Inclusão	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Propõe-se a inclusão do parágrafo único ao art. 11 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, e ao art. 10 da Lei nº. 10.637, de 30 de dezembro de 2002, na forma seguinte:

(...)

Parágrafo Único: O prazo de pagamento da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS sobre as receitas auferidas em operações com energia elétrica será o último dia útil da 1ª (primeira) quinzena do segundo mês subseqüente ao da ocorrência do fato gerador."

JUSTIFICATIVA:

A postergação do prazo estabelecida no art. 7º. da Medida Provisória n. 351, de 22 de janeiro de 2007, não equaciona o problema de discrepância entre a os prazos fixados pela legislação tributária para recolhimento das contribuições do PIS/PASEP e da COFINS, que não são compatíveis com os prazos para liberação das informações de contabilização realizada pela CCEE – Câmara de Comercialização de Energia Elétrica - relacionadas às operações de energia elétrica, criada pela Lei 10.848 de 2004.

As regras do Mercado de curto prazo, bem como os procedimentos de mercado disponíveis no site (www.ccee.org.br),estabelecem o que segue:

a) A compra e venda de energia no Mercado de curto prazo corresponde basicamente na diferença mensal entre toda a energia contratada e toda a energia medida sendo esta energia negociada no curto prazo valorada ao preço CCEE porque não está vinculada a nenhum tipo de contrato;

b) O item 8.4 do Procedimento de Mercado – 3.5 (PM–ME. 01), dispõe que o prazo normal para registro dos dados de medição pelo Agente de Mercado

encerra-se às 18:00 horas do MS + 8du (MS - mês seguinte às operações de compra e venda de energia mais OITO DIAS ÚTEIS) e que eventuais ajustes de dados de medição serão realizados no período compreendido entre MS + 10du e MS + 12du;

c) O item 8.5 A estabelece que em MS + 9du será disponibilizado no SCL (Sistema de Contabilização e Liquidação Financeira), o RELATÓRIO PROVISÓRIO DE MEDIÇÕES (ME 009), contendo os dados de medição inseridos pelo agente de medição e os dados de medição dos ativos influenciadores;

d) O item 8.5 B do Procedimento de Mercado – 3.5 (PM–ME. 01) dispõe que serão disponibilizados no SCL (Sistema de Medição e de Contabilização e Liquidação Financeira) em MS + 20du até MS + 22du – RELATÓRIO FINAL DE CONTABILIZAÇÃO – CB008, contendo os resultados finais de medição, conforme PM-DR.01 – Divulgação de resultados;

Considerando que:

a) A Solução de Consulta nº 69, de 30 de abril de 2003 da Receita Federal dispõe que consideram-se ocorridos os fatos geradores do IRPJ, CSLL, PIS e COFINS relativamente às receitas decorrentes de operações de compra e venda de energia no atual mercado de curto prazo, registradas contabilmente segundo o regime de competência, ainda que pendente de liquidação financeira, e;

b) Conforme os artigos 10 da Lei nº 10.637 de 2002 e 11 da Lei nº 10.833 de 2003, o PIS e a COFINS deverão ser pagos até o último dia útil da 1ª (primeira) quinzena do mês subsequente ao da ocorrência do fato gerador.

As pessoas jurídicas que possuem como data limite para fechamento de suas Demonstrações Financeiras, o 5º dia útil do mês seguinte ao de competência e que dependem da medição disponibilizada nos sistemas em MS + 9du, encontram-se impossibilitadas de efetuar o recolhimento pelo valor definitivo das operações, o que demanda ajustes dos valores contabilizados como receita de energia elétrica no segundo mês subseqüente ao da contabilização da receita.

Com esta medida, há uma melhoria da carga e consistência tributária que contribuirão para o aprimoramento do ambiente de investimento no país.

PARLAMENTAR

Brasília

MPV-351

00068

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA 351 DE 22.DE JANEIRO DE 2007

Autor
Deputado Casseano Jorge

nº do prontuário

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

Página	Artigo Inclusão	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Propõe-se a alteração do inciso VIII do art. 10 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, e do inciso VIII do art. 8º da Lei nº 10.637, de 2002, na forma seguinte:

Lei nº 10.833/2003:

"Art. 10 -

(...)

VIII - as receitas decorrentes da prestação de serviços de telecomunicações, bem como das empresas concessionárias, permissionárias e autorizadas de energia elétrica."

Lei nº 10.637/2002:

"Art. 8º -

(...)

VIII - as receitas decorrentes da prestação de serviços de telecomunicações, bem como das empresas concessionárias, permissionárias e autorizadas de energia elétrica."

JUSTIFICATIVA:

Nos últimos anos, a tarifa de energia elétrica foi bastante onerada pelo aumento sistemático dos tributos e dos encargos setoriais, comprometendo grande parte da renda disponível da população e da capacidade de investimento dos setores comerciais e industriais.

Uma das formas de se promover a desoneração do setor energético, e de respeitar os

princípios da essencialidade de universalização, seria por meio do retorno do recolhimento do PIS/PASEP e da COFINS com base no sistema cumulativo, tal como ocorre no setor de telecomunicações. Aludida modificação certamente causaria um impacto positivo no aumento da renda disponível da população, induzindo-a ao maior consumo e, conseqüentemente, ao incremento da produção nacional, estimulando novos investimentos internos e externos no setor e implicando diretamente no crescimento do PIB.

Portanto, a aparente perda tributária pela referida exclusão seria compensada com o aumento da arrecadação gerada pelo acréscimo da produção nacional de outros setores e do próprio consumo de energia elétrica.

PARLAMENTAR

Brasília

MPV-351

00069

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA 351 DE 22.DE JANEIRO DE 2007

Autor
Deputado EDUARDO DA FONTE

nº do prontuário

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

Página	Artigo Inclusão	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Propõe-se a inclusão do inciso III ao § 2º do art. 3º da Lei nº 9.718, de 1998, da alínea "c" ao inciso V do § 3º do art. 1º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e da alínea "c" ao inciso V do § 3º do art. 1º da Lei nº 10.833 de 29 de dezembro de 2003, na forma seguinte:

Lei nº 9.718/98:

"Art. 3º O faturamento a que se refere o artigo anterior corresponde à receita bruta da pessoa jurídica.

(...)

§ 2º Para fins de determinação da base de cálculo das contribuições a que se refere o art. 2º, excluem-se da receita bruta:

(...)

III - os valores que, ainda que computados como receita, tenham sido transferidos para outra pessoa jurídica, inclusive União, Estados, Distrito Federal e Municípios, bem como que representem ressarcimento de despesas."

Lei nº 10.637/02:

"Art. 1º A contribuição para o PIS/Pasep tem como fato gerador o faturamento mensal, assim entendido o total das receitas auferidas pela pessoa jurídica, independentemente de sua denominação ou classificação contábil.

(...)

§ 3º Não integram a base de cálculo a que se refere este artigo, as receitas:

(...)

V - referentes a:

(...)

c) importâncias que, ainda que computadas como receita, tenham sido transferidos para outra pessoa jurídica, inclusive União, Estados, Distrito Federal e Municípios, bem como que representem ressarcimento de despesas."

Lei nº 10.833/03:

"Art. 1º A Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS, com a incidência não-cumulativa, tem como fato gerador o faturamento mensal, assim entendido o total das receitas auferidas pela pessoa jurídica, independentemente de sua denominação ou classificação contábil.

(...)

§ 3º Não integram a base de cálculo a que se refere este artigo as receitas:

(...)

V - referentes a:

(...)

c) importâncias que, ainda que computadas como receita, tenham sido transferidos para outra pessoa jurídica, inclusive União, Estados, Distrito Federal e Municípios, bem como que representem ressarcimento de despesas."

JUSTIFICATIVA:

De acordo com as Leis nº 9.718/98, nº 10.647/02 e nº 10.833/03, integram a base de cálculo do PIS/PASEP e da COFINS a totalidade das receitas auferidas pela pessoa jurídica, sendo irrelevantes o tipo de atividade por ela exercida e a classificação contábil adotada para as receitas, bem como bastante restritas as possibilidades de dedução.

Em face dessas normas, vêm-se entendendo que, ressalvadas as poucas exceções legalmente estabelecidas, integram a receita das pessoas jurídicas – e, consequentemente, repercutem na base de cálculo desses tributos –, todos os valores recebidos pela pessoa jurídica, inclusive aquele repassados a terceiros ou que representem ressarcimento de despesas.

No caso das empresas do setor elétrico, vale destacar que é comum ser-lhes atribuída a responsabilidade pela arrecadação de encargos setoriais, atuando estes, assim, como meros agentes de cobrança, uma vez que, todas as importâncias arrecadadas dos consumidores são posteriormente entregues aos destinatários de tais encargos.

Tendo em conta que, nessa hipótese, aludidas importâncias transferidas a terceiros ou recebidas a título de ressarcimento de despesas constituem, respectivamente, tão-somente meros ingressos (entradas) e recomposição do patrimônio anteriormente desfalcado, a incidência de tais tributos sobre essas quantias viola o princípio constitucional da capacidade contributiva (CF, art. 145, § 1º).

Por tal razão, a fim de se adequar a incidência desses tributos aos limites constitucionais, propõe-se a modificação das Leis nº 9.718/98, nº 10.647/02 e nº 10.833/03, com vistas a explicitar que não constituem receita para fins de apuração do PIS e COFINS as quantias recebidas pela pessoa jurídica e repassadas a terceiros, bem como que representem ressarcimento de despesas. Com esta medida, há uma diminuição da carga e maior consistência tributária que contribuirão para a melhoria do ambiente de investimento no país.

PARLAMENTAR

Brasília

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-351

00070

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA N.º 351- 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
CÉZAR SILVESTRE – PPS/PR	447

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Acrescente-se, onde couber, novo artigo com o seguinte teor:

" Art. O inciso IV do art. 51 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 51.....

IV. Embalagens de vidro retornáveis, classificadas no código 7010.90.21 da TIPI, para cervejas: R$ 0, 294 (duzentos e noventa e quatro milésimos do real) e R$ 1,36 (um real e trinta e seis centavos), por litro de capacidade nominal de envasamento da embalagem final."

JUSTIFICATIVA

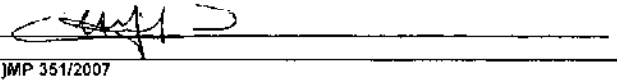
O setor de refrigerantes no País iniciou suas atividades utilizando embalagens de vidro de 600 ml. Muitas das empresas que pertencem a esse setor, apesar das dificuldades, estão funcionando até hoje. Apesar da tendência crescente para o consumo dos refrigerantes de marca nacional e internacional, ainda há mercado, no interior do País, para o consumo de refrigerantes gasosos de uso local ou regional. Mas a tributação excessiva incidente sobre os refrigerantes de consumo local ou regional ameaça eliminá-los do mercado em razão de desestimular a produção e inibir o consumo, em vista do que há risco do desaparecimento das empresas que produzem as chamadas *gasosas*.

A alta tributação na garrafa de vidro de 600 ml penaliza fortemente as empresas que produzem as *gasosas* regionais, e não é justo que o setor seja pautado pelas grandes empresas, que faturam bilhões, anualmente, e que muitas vezes ainda detém em seu favor incentivos de créditos presumidos de impostos federais e estaduais.

Além disso, vale ressaltar que a distorção tributária existente em prol das grandes corporações ocorre desde a vigência da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, uma vez que as embalagens comercializadas não sofrem a retenção do PIS/COFINS, como por exemplo as garrafas de vidro retornáveis de 200ml e 290ml, a última denominada *KS*.

A emenda proposta tem por objetivo assegurar tratamento igualitário pelo fisco às empresas de capital nacional que produzem refrigerantes de marcas locais e regionais cujo setor clama por justiça tributária.

ASSINATURA



EmendaAditiva-EMBALAGENS(1)MP 351/2007

A exclusão do PIS/PASEP e da COFINS incidentes na referida embalagem de 600ml, permitirá a sobrevivência de muitas dessas empresas que envasam seus produtos nessas embalagens em razão de seus clientes identificarem a especificidade de cada refrigerante por meio das mesmas. A garrafa de vidro é símbolo de qualidade das bebidas gaseificadas com sabor integralmente brasileiro.

Cabe argumentar ainda que a utilização da garrafa de vidro é recomendável não só para preservar as origens e tradições desse tipo de produto, como também para a preservação do meio ambiente em razão desse tipo de embalagem ser totalmente reciclável.

Nesse sentido, solicitamos a aprovação da emenda pelos pares visando o aperfeiçoamento do projeto de lei de conversão.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2007.

Deputado CÉZAR SILVESTRE
(PPS – PR)

ASSINATURA

EmendaAditiva-EMBALAGENS[1]MP 351/2007

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00071

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA N.º 351/2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
Cézar Silvestri – PPS/PR	447

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Inclua-se, onde couber:

Art.....O Art. 49 da Lei nº. 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

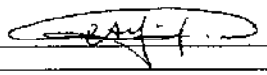
"Art. 49 A contribuição para o PIS/PASEP e a COFINS devidas pelos importadores e pelas pessoas jurídicas que procedam à industrialização dos produtos classificados nas posições 22.01 e 22.03 (cerveja de malte) e no código 2106.90.10 Ex 02 (preparações compostas, não alcoólicas, para elaboração de bebida refrigerante), todos da TIPI, aprovada pelo Decreto nº 4.542, de 26 de dezembro de 2002, serão calculadas sobre a receita bruta decorrente da venda desses produtos, respectivamente, com a aplicação das alíquotas de 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento) e 11,9% (onze inteiros e nove décimos por cento).

§ 1º. Importadores e pessoas jurídicas que procedam a industrialização dos produtos classificados na posição 22.02 da referida TIPI, serão tributadas de acordo com o faturamento anual auferido, da seguinte forma:

I - Com faturamento anual igual ou superior a R$ 50.000.000 (cinqüenta milhões) por ano, alíquotas de 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento) para PIS/PASEP e 11,9% (onze inteiros e nove décimos por cento) para COFINS;

II - Com faturamento anual inferior a R$ 50.000.000 (cinqüenta milhões) por ano, alíquotas de 1,25% (um inteiro e vinte e cinco décimos por cento) para PIS/PASEP e 5,95% (cinco inteiros e noventa e cinco décimos por cento) para COFINS.

ASSINATURA



Emenda Aditiva – MP 351-2007

JUSTIFICATIVA

35-0001

A tributação do PIS/PASEP e da COFINS, atualmente, é por pauta fixa, ou seja, independe o tamanho da empresa.

Frente às dificuldades encaradas pelo setor de refrigerantes do Brasil, seria prudente a imediata aprovação deste projeto de lei, para o fim de serem preservadas as empresas e todos os benefícios que isso propicia ao país, como empregos, impostos, representatividade mercadológica, entre outros.

As alterações são por um percentual justo sobre o faturamento, assim como era antes do advento da Lei n. 10.833/2003, que veio a prejudicar drasticamente o setor como um todo, mais uma vez anota-se, que tal sistemática beneficia somente as grandes corporações, ferindo os princípios constitucionais.

A legislação tributária vigorante no país deve proporcionar tratamento igual a todos os seus contribuintes, de forma a jamais beneficiar uma classe em detrimento de outra.

Estamos certos, pela relevância da medida ora proposta, e em face das razões aqui expostas que, com o indispensável apoio dos eminentes pares, será esta emenda aprovada.

ASSINATURA

MPV-351

00072

PROPOSIÇÃO N.º
MP 351/2007

Dep. EDUARDO GOMES

Acrescenta artigo a presente Medida Provisória

AUTOR:

PÁGINA:1/2

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se o seguinte art. à MP 351/2007, onde couber:

Art. ___ O art. 20 da Lei nº 10.848, de 15 de março de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 20 .....

§ 1º .....

§ 2º .....

§ 3º Nos casos de concessões de aproveitamentos hidrelétricos, oriundas da implementação do comando contido no caput deste artigo, é facultado ao Poder Concedente alterar o regime de exploração para produção independente, a título oneroso, mediante o pagamento do Uso Bem Público, com prazo de concessão adequado à necessária amortização dos investimentos, considerados os limites da Lei. (NR)

§ 4º A alteração de regime referida no parágrafo anterior propiciará aos aproveitamentos hidrelétricos com características especificadas no art. 26, inciso I, da Lei 9.427, de 1996, a aplicação dos parágrafos 1º a 8º do referido artigo, caso a energia associada aos mesmos esteja disponível para o sistema antes de dezembro de 2012."(NR)

JUSTIFICAÇÃO

As experiências vividas em passado recente pelo setor elétrico na oferta de energia elétrica, bem como a situação conjuntural do setor, evidenciam que o País não pode deixar de lado nenhuma fonte ou mecanismo que contribua direta ou indiretamente para o aumento da oferta de energia elétrica. Também se faz conveniente ampliar o processo de competição propiciando, aos consumidores industriais, reduzir seus custos, o que contribui para o aumento da produção com geração de renda.

Essa situação se alinha perfeitamente aos objetivos e metas do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), pois a oferta de energia elétrica a preços competitivos é vital para o desenvolvimento sustentável do país.

Portanto, além dos mecanismos regulatórios existentes, é de todo conveniente, para favorecer novos investimentos, estatais ou privados, no setor e manter a confiança daqueles que já investem na oferta de energia elétrica, criar alternativas para aumentar a competição e contribuir para novos investimentos na expansão da oferta de energia elétrica ou para investimentos adicionais nas plantas já existentes.

Nesse sentido, é do interesse público ampliar as possibilidades de comercialização de energia das centrais geradoras de serviço público com características de Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCHs) e oriundas de processo de desverticalização. Essa iniciativa colaboraria para viabilizar investimentos nas usinas com essas características, tanto no caso de ampliações, repotencializações ou reativações, como no caso de novos empreendimentos abrangidos pelas concessões originais. Para isso, é necessário estender a essas usinas os benefícios conferidos às PCHs pela Lei.

Essas centrais geradoras de serviço público com características de PCHs, antes da desverticalização, tinham o seu equilíbrio econômico e financeiro assegurado, o que deixou de ocorrer após concluída a segregação de atividades das distribuidoras. Atualmente, essas centrais só podem vender energia em leilões públicos de energia promovidos pela ANEEL, por meio da CCEE, ou a consumidores potencialmente livres com carga maior ou igual a 3 MW. Nessa situação, tais empreendimentos nem sempre podem se viabilizar como serviço público, necessitando compartilhar dos benefícios que as pequenas centrais hidroelétricas (PCHs) dispõem.

Dessa forma, essas centrais geradoras não podem comercializar com consumidor ou conjunto de consumidores reunidos por comunhão de interesses de fato ou de direito cuja carga seja maior ou igual a 500 kW, como aplicável às PCHs e aquelas com base em fontes solar, eólica, biomassa e co-geração qualificada, conforme disposto no art. 26 da Lei nº 9.427/96, e nem gozam dos descontos no uso das redes elétricas, pois não foram outorgadas na modalidade de Produtor Independente de Energia (PIE).

Estender esses benefícios ampliará as oportunidades de venda de energia aos consumidores.Isso poderá ser feito sem repercussão na receita recebida pela União, pois essas centrais geradoras passariam a pagar pelo Uso do Bem Público.

Para isso se faz necessário dispositivo legal que permita ao Poder Concedente alterar o regime das centrais geradoras mencionadas de serviço público para PIE, a título oneroso, desde que oriundas de processo de desverticalização.

DATA ASSINATURA PARLAMENTAR

MPV-351

00073

PROPOSIÇÃO N.º
MP 351/2007

Acrescenta artigo a presente Medida Provisória

AUTOR: Deputado Jorge Bittar PÁGINA:1/4

EMENDA ADITIVA

Acrescentem-se os seguintes art. à MP 351/2007

Art. 1º. A Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 91. Ficam reduzidas a O (zero) as alíquotas da contribuição para o PIS/PASEP e COFINS incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de álcool para fins carburantes, realizada por distribuidor e revendedor varejista." (NR)

Art. 2º. A Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/PASEP e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidirão, uma única vez, sobre a receita bruta auferida, pelo produtor ou importador, com a venda de álcool para fins carburantes, às alíquotas de (inserir alíquota *ad valorem* da Contribuição para o PIS/PASEP) e (inserir alíquota *ad valorem* da COFINS), respectivamente.

Parágrafo único. O disposto no *caput* deste artigo aplicar-se-á, inclusive, quando o importador for também distribuidor de combustíveis.

Art. 3º. O importador ou produtor de álcool para fins carburantes poderá optar por regime especial de apuração e pagamento da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, no qual os valores das contribuições são fixados, respectivamente, em (inserir alíquota *ad rem* da contribuição para o PIS/PASEP) e (inserir alíquota *ad rem* da COFINS) por metro cúbico.

§ 1º A opção prevista neste artigo será exercida, segundo termos e condições estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, até o último dia útil do mês de novembro de cada ano-calendário, produzindo efeitos, de forma irretratável, durante todo o ano-calendário subseqüente ao da opção.

§ 2° Excepcionalmente, para o ano de 2007, a opção poderá ser exercida a qualquer tempo a partir da publicação desta Lei, produzindo efeitos, de forma irretratável, a partir do primeiro dia do quarto mês subseqüente ao de publicação desta Lei.

§ 3° A pessoa jurídica que iniciar suas atividades no transcorrer do ano poderá efetuar a opção de que trata o *caput* deste artigo no mês em que começar a produzir ou importar álcool para fins carburantes, produzindo efeitos, de forma irretratável, a partir do primeiro dia desse mês.

§ 4° A opção a que se refere este artigo será automaticamente prorrogada para o ano-calendário seguinte, salvo se a pessoa jurídica dela desistir, nos termos e condições estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal, até o último dia útil do mês de novembro do ano-calendário, hipótese em que a produção de efeitos se dará a partir do dia 1° de janeiro do ano-calendário subseqüente.

Art. 4°. Fica o Poder Executivo autorizado a a fixar coeficiente de redução das alíquotas previstas no art. 3 desta Lei, o qual poderá ser alterado, a qualquer tempo, para mais ou para menos.

Parágrafo único. A fixação e a alteração, pelo Executivo, dos coeficientes de que trata o *caput* deste artigo não podem resultar em alíquotas efetivas superiores àquelas previstas no *caput* do art. 3° desta Lei.

Art. 5°. O § 1° do art. 2° das Leis n° 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e n° 10.833, de 29 de dezembro de 2003 fica acrescido do seguinte inciso:

(...)

XI – na legislação específica, relativamente ao álcool para fins carburantes.

Art. 6°. A contribuição para o PIS/PASEP-Importação e a COFINS-Importação, instituídas pelo art. 1° da Lei n 10.865, de 30 de abril de 2004, incidirão as alíquotas previstas no *caput* do art. 3° desta Lei, independentemente de o importador haver optado pelo regime especial de apuração ali referido, observado o disposto no art. 4° desta Lei.

Art. 7°. As pessoas jurídicas sujeitas à apuração da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, nos termos dos arts. 2° e 3° das Leis n°s 10.637, de 2002, e 10.833, de 2003, poderão, para fins determinação dessas contribuições, descontar crédito em relação aos pagamentos efetuados nas importações de álcool para fins carburantes.

Parágrafo único. O crédito será calculado mediante:

I - aplicação dos percentuais de 1,65% (um inteiro e sessenta e cinco centésimos por cento) para a contribuição para o PIS/PASEP e de 7,60% (sete inteiros e seis décimos por cento) para a COFINS sobre a base de cálculo de que trata o art. 7° da Lei n° 10.865, de 2004, no caso de importação de álcool para fins carburantes para ser utilizado como insumo; ou

II - a multiplicação do volume importado pelas alíquotas referidas no art. 3º desta Lei, com a redução prevista no art. 4º, no caso de álcool para fins carburantes destinado à revenda.

Art. 8º. A Secretaria da Receita Federal expedirá normas complementares a esta Lei, podendo estabelecer a obrigatoriedade de instalação de medidor de vazão do volume de álcool para fins carburantes produzido.

Art. 9º. Na hipótese de inoperância do medidor de vazão de que trata o artigo anterior, a produção por ele controlada será imediatamente interrompida.

§ 1º O contribuinte deverá comunicar à unidade da Secretaria da Receita Federal com jurisdição sobre seu domicílio fiscal, no prazo de 24h (vinte e quatro horas), a interrupção da produção de que trata o *caput* deste artigo.

§ 2º O descumprimento das disposições deste artigo ensejará a aplicação de multa:

I - correspondente a 100% (cem por cento) do valor comercial da mercadoria produzida no período de inoperância, não inferior a R$ 5.000,00 (cinco mil reais), sem prejuízo da aplicação das demais sanções fiscais e penais cabíveis, no caso do disposto no *caput* deste artigo; e

II - no valor de R$ 5.000,00 (cinco mil reais), sem prejuízo do disposto no inciso I deste parágrafo, no caso de falta da comunicação da inoperância do medidor na forma do § 1º deste artigo.

Art. 10. A redação do art. 91 da Lei nº 10.833 de 29 de dezembro de 2003, conforme redação previstas nos arts. 1 a 9 desta Lei produzem efeitos a partir do primeiro dia do quarto mês subseqüente ao de publicação desta Lei.

Art. 11. Ficam revogados, a partir do primeiro dia do quarto mês subseqüente ao de publicação desta Lei:

I - o art. 5º e o parágrafo único do art. 6º da Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998; e

II - os incisos II e III do art. 42 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001

III – o inciso IV do § 3º do art. 1º das Leis 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003.

JUSTIFICAÇÃO

A redação atual do art. 91 da Lei 10.833 condiciona sua vigência à publicação de um decreto do Poder Executivo, que estabelece as condições para sua vigência. Já são decorridos mais de três anos da vigência da lei sem que este decreto tenha sido publicado e o governo e a sociedade se beneficiado do saneamento do mercado de combustíveis.

Com a abertura do mercado de combustíveis na década de 90, o número de distribuidoras que operam no mercado saltou, em menos de dez anos, de 10 para mais de 150. As condições de mercado passaram a apresentar sérias distorções ao longo dos últimos anos, contribuindo para o desordenamento do mercado de álcool. Estima-se que mais de 50% da arrecadação potencial prevista de PIS/COFINS incidente na comercialização do álcool hidratado pelas distribuidoras seja sonegada, e que pouco mais de 10 das 150 distribuidoras que operam na sua comercialização sejam contribuintes regulares destas contribuições.

Para contornar o problema, várias medidas foram tomadas pelo governo federal para garantir uma tributação adequada. Entre estas, destaca-se a incidência monofásica dos principais combustíveis (gasolina e diesel), concentrando toda a tributação (CIDE e PIS/COFINS) no primeiro elo de comercialização, exceção feita ao álcool hidratado.

Com a publicação deste artigo, acabará o último foco ainda existente que permite a sonegação de tributos federais na comercialização dos combustíveis automotivos, e em especial para o álcool hidratado que está tendo uma participação crescente e expressiva na frota automotiva, decorrente do recente lançamento dos veículos *flex-fuel*.

DATA 7/2/07 ASSINATURA PARLAMENTAR

MPV-351

00074

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Julio Semeghini	

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

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo, que modifica o artigo 3º das Leis nºs 10.367, de 30 de dezembro de 2002 e 10.833, de 29 de dezembro de 2003, como se seguem:

"Art. O artigo 3º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

'Art. 3º .....

.....'

IX – energia elétrica e energia térmica, inclusive sob a forma de vapor, consumidas nos estabelecimentos da pessoa jurídica;

....." "

"Art. (...) O artigo 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º. .....

.....

III – energia elétrica e energia térmica, inclusive sob a forma de vapor, consumidas nos estabelecimentos da pessoa jurídica;

....." "

JUSTIFICAÇÃO

A criação do regime não-cumulativo do PIS e da Cofins, respectivamente pelas Leis nº 10.637/2002 e nº 10.833/2003, teve por objetivo anular os efeitos negativos da incidência cumulativa de tributos, em especial sobre a competitividade dos produtos destinados ao

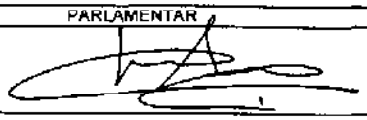
mercado externo. Para tanto, o regime adota como pressuposto a geração de um crédito, referente às incidências dessas contribuições nas operações anteriores, para compensar com as contribuições incidentes sobre a operação realizada pelo estabelecimento.

Em relação aos combustíveis e lubrificantes usados na fabricação dos bens ou produtos e na prestação de serviços e à energia elétrica consumida pelo estabelecimento, garantiu-se o crédito do PIS e da Cofins.

No entanto, deixou-se de lado outra forma de energia, a térmica, que pode ser adquirida pela pessoa jurídica para ser usada em seu processo de produção. Essa omissão contraria o princípio da não-cumulatividade e gera um injustificado custo tributário para aquelas indústrias que usam esse tipo de energia. Como exemplo, temos um elevado aumento de carga tributária em operações envolvendo a aquisição de energia térmica de projetos de cogeração de energia a partir de fontes renováveis.

Dessa forma, se propõe a alteração dos artigos 3º das Leis nº 10.637/02 e 10.833/03 de forma a garantir o créditos relativos à energia térmica adquirida e consumida pelas indústrias em seu processo produtivo.

PARLAMENTAR



MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **00075**

	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351, DE 22 DE JANEIRO DE 2007

DEPUTADO EDUARDO GOMES	nº do prontuário

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

Página	Artigo Inclusão	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA:

Incluir artigo na MPV 351/07, com o objetivo de inserir os incisos X no art. 3º da Lei nº 10.637 , de 30 de dezembro de 2002, e no art. 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, com a seguinte redação:

Art..... O art. 3º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e o art.3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º .....

.....

X – Encargos setoriais suportados por empresas geradoras, transmissoras, distribuidoras e comercializadoras de energia elétrica, decorrentes de:

a) Taxa de Fiscalização de Serviços de Energia Elétrica, instituída pela Lei nº 9.427, 26 de dezembro de 1996;

b) Compensação Financeira pela Utilização de Recursos Hídricos, instituída pela Lei nº 7990, de 28 de dezembro de 1989;

c) Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica, instituído pela Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002;

d) Uso do Bem Público, instituído pela Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998,

e) Encargos de Uso e de Conexão, instituídos pela Lei nº 9.648, de 27 de maio de 1998;

f) Conta de Desenvolvimento Energético – CDE, instituída pela Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002;

g) Conta de Consumo de Combustíveis – CCC, instituída pela Lei nº 5.899, de 5 de julho de 1973; e

h) Reserva Global de Reversão – RGR, instituída pela Lei nº 5.655, de 20 de maio de 1971

JUSTIFICATIVA:

O Setor Elétrico Brasileiro vem sendo substancialmente onerado com os constantes aumentos da carga tributária, em total desarmonia com a necessidade de investimentos em novos empreendimentos.

Outros setores de infra-estrutura foram desonerados, tais como transporte e telecomunicação, ao serem excluídos do regime de tributação não-cumulativa do PIS/PASEP e da COFINS e, assim, tributam suas receitas à alíquota global de 3,65%, enquanto o setor elétrico, de importância indiscutível para a sociedade e que tem na modicidade tarifária um dos principais objetivos do novo modelo, teve suas receitas submetidas à alíquota global de 9,25%, por força das Leis nºs 10.637, de 2002, e 10.833, de 2003.

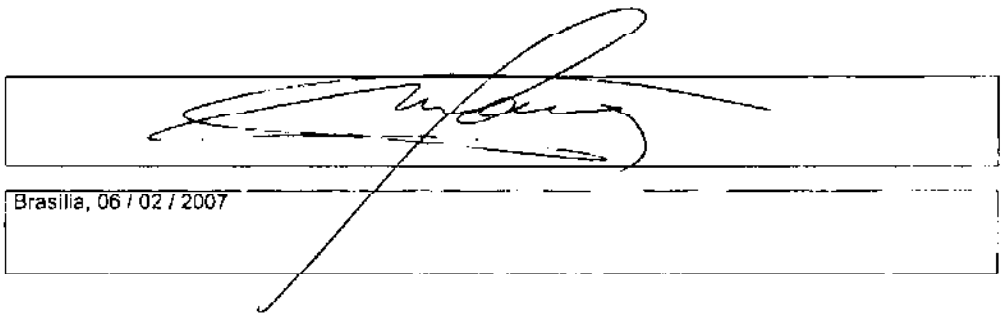
A possibilidade de descontar créditos, que fundamenta o regime de tributação não-cumulativa, praticamente inexiste na geração de energia elétrica. Enquanto a geração de a energia de origem hidrelétrica tem a água como principal insumo, a energia termelétrica utiliza insumos com tributação reduzida a alíquota 0 (zero), cujo desconto de crédito está vedado pela Lei nº 10.833, de 2003.

Por outro lado, diferentemente de outros setores da economia, as empresas do setor elétrico suportam encargos setoriais, instituídos por leis, que representam um ônus significativo para essas empresas. Entretanto, mesmo representando encargos compulsórios para as geradoras, transmissoras e distribuidoras de energia elétrica, não podem, os respectivos valores, gerar créditos a serem descontados do recolhimento do PIS/PASEP e da COFINS devidos pela tributação não-cumulativa.

Em razão das peculiaridades do setor elétrico brasileiro e da especificidade da incidência não-cumulativa instituída pelas mencionadas leis, não há que se argumentar que somente os insumos e outros gastos adquiridos e/ou incorridos com outras pessoas jurídicas sujeitas à incidência do PIS/PASEP e da COFINS são passíveis gerar crédito, já que os créditos a serem descontados são autorizados pelo art. 3º de ambas as leis já mencionadas, onde é possível a inclusão do inciso X, na forma ora proposta.

Ademais, o setor elétrico necessita de grandes investimentos em sua expansão e o Governo Federal, buscando desonerar os novos empreendimentos de infra-estrutura, suspendeu, através da MP 351, de 22/01/2007, a exigência do PIS/PASEP, da COFINS, do PIS/PASEP-Importação e da COFINS-Importação incidentes sobre a venda e sobre a importação de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos, novos, e de materiais de construção para obras de infra-estrutura, convertendo a suspensão em alíquota zero após a utilização ou incorporação do bem ou material de construção em obra de infra-estrutura.

O benefício instituído pela MP-351/07 é, ainda, muito tímido se comparado com a necessidade de investimentos cada vez mais urgente e com a alta carga tributária que as empresas de energia elétrica são obrigadas a suportar.



Brasília, 06 / 02 / 2007

MPV-351

00076

MEDIDA PROVISÓRIA 351 DE 22.DE JANEIRO DE 2007

Autor
DEPUTADO EDUARDO GOMES

nº do prontuário

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

Página	Artigo Inclusão	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Propõe-se a inclusão do inciso III ao § 2º do art. 3º da Lei nº 9.718/98, da alínea c ao inciso V do § 3º do art. 1º da Lei nº 10.637/02, e da alínea c ao inciso V do § 3º do art. 1º da Lei nº 10.833/03

Lei nº 9.718/98

Art. 3º .....
(....)
§ 2º Para fins de determinação da base de cálculo das contribuições a que se refere o art. 2º, excluem-se da receita bruta:
(...)
III - os valores que, ainda que computados como receita, tenham sido transferidos para outra pessoa física ou jurídica, inclusive União, Estados, Distrito Federal e Municípios, bem como que representem ressarcimento de despesas.

Lei nº 10.637/02
Art. 1º .....
(.....)
§ 3º Não integram a base de cálculo a que se refere este artigo, as receitas:
(...)
V - referentes a:
(...)
c) importâncias que, ainda que computadas como receita, tenham sido transferidos para outra pessoa física ou jurídica, inclusive União, Estados, Distrito Federal e Municípios, bem como que representem ressarcimento de despesas.

Lei nº 10.833/03

Art. .....

(.....)
§ 3º Não integram a base de cálculo a que se refere este artigo as receitas:
(...)
V - referentes a:
(...)

c) importâncias que, ainda que computadas como receita, tenham sido transferidos para outra pessoa física ou jurídica, inclusive União, Estados, Distrito Federal e Municípios, bem como que representem ressarcimento de despesas.

De acordo com as Leis nº 9.718/98, nº 10.647/02 e nº 10.833/03, integram a base de cálculo do PIS/PASEP e da COFINS a totalidade das receitas auferidas pela pessoa jurídica, sendo irrelevantes o tipo de atividade por ela exercida e a classificação contábil adotada para as receitas, bem como bastante restritas as possibilidades de dedução.

Em face dessas normas, vêm-se entendendo que, ressalvadas as poucas exceções legalmente estabelecidas, integram a receita das pessoas jurídicas – e, consequentemente, repercutem na base de cálculo desses tributos –, todos os valores recebidos pela pessoa jurídica, inclusive aquele repassados a terceiros ou que representem ressarcimento de despesas.

No caso das empresas do setor elétrico, vale destacar que é comum ser-lhes atribuída a responsabilidade pela arrecadação de encargos setoriais, atuando estes, assim, como meros agentes de cobrança, uma vez que, todas as importâncias arrecadadas dos consumidores são posteriormente entregues aos destinatários de tais encargos.

Tendo em conta que, *nessa hipótese, aludidas importâncias transferidas a terceiros* ou recebidas a título de ressarcimento de despesas constituem, respectivamente, tão-somente meros ingressos (entradas) e recomposição do patrimônio anteriormente desfalcado, a incidência de tais tributos sobre essas quantias viola o princípio constitucional da capacidade contributiva (CF, art. 145, § 1º).

Por tal razão, a fim de se adequar a incidência desses tributos aos limites constitucionais, propõe-se a modificação das Leis nº 9.718/98, nº 10.647/02 e nº 10.833/03, com vistas a explicitar que não constituem receita para fins de apuração do PIS e COFINS as quantias recebidas pela pessoa jurídica e repassadas a terceiros, *bem como que representem ressarcimento de despesas*. Com esta medida, há uma diminuição da carga e maior consistência tributária que contribuirão para a melhoria do ambiente de investimento no país.

Brasília
07/02/07

MPV-351

00077

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA 351 DE 22.DE JANEIRO DE 2007

Autor
DEPUTADO EDUARDO GOMES

nº do prontuário

1 Supressiva 2. ( ) substitutiva 3. modificativa 4. ( ) aditiva 5. ( ) substitutivo global

Página	Artigo Inclusão	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Propõe-se a inclusão de artigos na Medida Provisória nº 351 de 22 de janeiro de 2007, incluindo o inciso XXVII no art. 10º da Lei 10.833 e alterando o inciso V do art 15º da Lei 10.833 de 29 de dezembro de 2003,

a) "Art. _ Incluir o inciso XXVII no art. 10º, da Lei nº 10.833/03 com a seguinte redação:

Art.10º

(...)

XXVII – as receitas auferidas pelas empresas do setor elétrico, tais como as decorrentes de geração, transmissão, distribuição, comercialização, conexão, e conversão de energia elétrica".

b) Art._ Alterar o Art.15o da Lei 10.833/03 que passa vigorar com a seguinte redação:

Art 15º

(...)

V – nos incisos VI, IX a XXVII do caput e no §§ 1o e 2o do art. 10 desta Lei;"

JUSTIFICATIVA:

Os serviços de energia elétrica são essenciais para todas as atividades econômicas sejam elas do segmento industrial, comercial, rural e prestação de serviços, incluindo o fornecimento aos Poderes Públicos e para os consumidores residenciais. Atualmente, a energia elétrica chega a 97 % dos lares brasileiros, o serviço público de maior penetração no país. São 57 milhões unidades consumidoras ligadas à rede elétrica atendendo 178 milhões de brasileiros.

Os gastos com energia elétrica consomem 5% do orçamento das famílias com rendimento per capita de até 1 salário mínimo por mês (30% da população) e 2,5% do orçamento familiar do brasileiro segundo dados da Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF) do IBGE.

O Setor de Energia Elétrica gera mais de 65 mil empregos diretos e 50 mil indiretos e, com uma participação de 4% no PIB, contribui com mais de 12 % da arrecadação do ICMS.

Até janeiro de 2003, a alíquota do PIS e da COFINS era de 3,65 %. A partir de 2004, após a implementação do sistema de não cumulatividade do PIS e da COFINS introduzido pelas Leis 10.833 e 10.637, a alíquota média do setor de energia elétrica passou para 6 %, uma elevação de 64 % em relação à alíquota anterior. A arrecadação do setor com as referidas contribuições passou de R$ 2,9 bilhões para R$ 6 bilhões, um aumento de 105 % nominal ou 60 % real no período.

Ainda que o direito de repasse de quaisquer ônus tributários às tarifas esteja garantido em Lei e nos contratos de concessão das distribuidoras de energia, o Setor entende que a elevada carga tributária e de encargos setoriais de 39 % que pesa nas contas de energia elétrica é incompatível com o nível de renda da população brasileira e com as demandas de crescimento do país. Contraria frontalmente os interesses dos consumidores, principalmente daqueles beneficiados com o importante Programa Luz para Todos (10 milhões de novos consumidores). Vai de encontro também ao principal objetivo do atual Modelo do Setor Elétrico (Lei 10.848) de modicidade tarifária. Neste sentido, cabe ressaltar que a redução do custo da energia decorrente da realização dos leilões de energia existente para os anos de 2005 e 2006 foi totalmente anulada com a elevação da alíquota do PIS e da COFINS.

A presente proposta tem como objetivo **promover a desoneração do setor energético, e de respeitar os princípios da essencialidade de universalização, por meio do retorno do recolhimento do PIS/PASEP e da COFINS com base no sistema cumulativo.** tal como ocorre no setor de telecomunicações e outros 24 setores tais como a venda de mercadorias em lojas francas (lojas de duty free) situadas em portos e aeroportos (inciso XV,

art 10º, Lei 10.833), serviços de transporte de pessoas por empresa de táxi aéreo (inciso XVI, art 10º, Lei 10.833), catálogos telefônicos (inciso XVII, art. 10º, Lei 10.833), parques temáticos (inciso XXI, art. 10º, Lei 10.833).

A aludida modificação certamente causaria um impacto positivo no aumento da renda disponivel da população, induzindo-a ao maior consumo e, conseqüentemente, ao incremento da produção nacional, estimulando novos investimentos internos e externos no setor e implicando diretamente no crescimento do PIB.

Portanto, a aparente perda tributária pela referida exclusão seria compensada com o aumento da arrecadação gerada pelo acréscimo da produção nacional de outros setores e do próprio consumo de energia elétrica.

Brasília 07/02/07

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00078

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Eduardo Gomes	

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

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo, que modifica o artigo 19 da Lei nº 9.074, de 07 de julho de 1995, como segue:

"Art. O art. 19 da Lei nº 9.074, de 07 de julho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação.

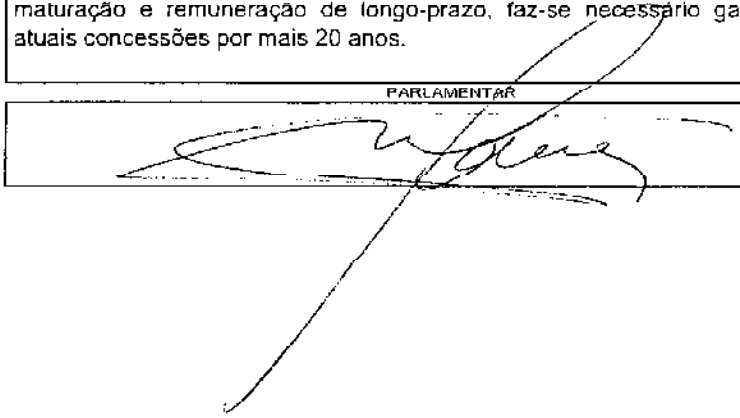
'Art. 19 A União deverá prorrogar, automaticamente, pelo prazo de vinte anos, as concessões, permissões ou manifestos de geração de energia elétrica, alcançadas pelo artigo 42 da Lei nº 8.987, de 1995, a partir da data de vencimento das concessões vigentes.' "

JUSTIFICAÇÃO

As usinas hidrelétricas operadas pelas empresas geradoras de energia como CESP, Furnas, CEMIG possuem um prazo de concessão definidos em portaria do Ministério de Minas e Energia com base na lei federal 9.074 de 7 de julho de 1995.

Algumas concessões da CESP vencem já em 2008 e 2011. Ademais, em 2015 estarão na mesma situação 20 mil MW de capacidade instalada do sistema energético nacional. Tendo em vista, que os investimentos em geração são feitos numa perspectiva de maturação e remuneração de longo-prazo, faz-se necessário garantir a renovação das atuais concessões por mais 20 anos.

PARLAMENTAR



MPV-351

00079

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
06/02/2007	**Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007.**

Autor	Nº do prontuário
DEP. SANDRO MABEL	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Adicione-se o seguinte artigo à MP 351/2007, de 22 de janeiro de 2007, remunerando os demais. O inciso IV do artigo 3º da Lei nº 10.833 de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3º Do valor apurado na forma do art. 2º a pessoa jurídica poderá descontar créditos calculados em relação a:

.....

IV – aluguéis de prédios, máquinas e equipamentos, comissões sobre vendas, pagos a pessoa jurídica, utilizados nas atividades da empresa;

....."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo reduzir a carga tributária sobre a produção, desonerando o processo produtivo, cujo custo é refletido diretamente no produto final.

O aproveitamento do crédito oriundo do recolhimento do PIS e da Cofins sobre as comissões pagas sobre as vendas realizadas pela pessoa jurídica diretamente ou através de seus representantes comercias, diminuirá o custo da produção e consequentemente será ganho para o consumidor.

Por ser medida de justiça, acredito no apoio de meus pares.

PARLAMENTAR

Brasília – DF, 06 de fevereiro de 2007

SANDRO MABEL
PR/GO

MPV-351

00080

Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007	
AUTOR: Deputado Miro Teixeira	

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se à Medida Provisória nº 351/07, onde couber, o seguinte artigo:

"Art. A pessoa jurídica que tenha, comprovadamente, aumentado o número de empregados regularmente contratados, considerado o período compreendido entre a data de apuração corrente do Imposto de Renda e a data de apuração anterior, terá direito, até o final do ano de 2010, à redução de cinquenta por cento (50%) do valor do Imposto de Renda incidente sobre a parcela correspondente ao incremento do lucro tributável registrado no período mencionado, na forma a ser regulamentada pelo Poder Executivo."

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda tem por objetivo provocar a discussão a respeito da necessidade de se criar estímulos adicionais para a criação de postos de trabalho nas empresas que procuram investir no seu crescimento.

Emenda nº

Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007	USO EXCLUSIVO

AUTOR: Deputado Miro Teixeira

Não obstante a crença de que as recentes medidas tomadas pelo Governo Federal para viabilizar a aceleração do crescimento econômico possa, de fato, impactar de forma positiva o nível de emprego no País, entendemos sejam necessárias medidas adicionais para a efetiva redução das taxas correntes de desemprego.

Como é do conhecimento de todos, o grande desenvolvimento tecnológico, associado ao aumento do grau de competitividade da economia mundial e as conseqüentes alterações que se observam na forma de gerenciamento das empresas reduzem o impacto do crescimento econômico sobre o nível de emprego.

Necessário, portanto, do nosso ponto de vista, que o Estado estimule de maneira mais objetiva a contratação formal de pessoas pelas empresas.

Os períodos de crescimento da economia brasileira têm se caracterizado pela ausência de resultados significativos na redução da concentração de renda e riqueza. Hoje, essa característica poderá se acentuar, devido à forte competição entre os mercados no âmbito da economia mundial, o que induz às empresas à sofisticação técnica de suas máquinas e equipamentos em detrimento, muitas vezes, da mão-de-obra, reduzindo, pois, a criação de postos de trabalho.

A emenda pretende, então, criar um bônus tributário sobre o acréscimo registrado no lucro tributável da empresa que houver aumentado o seu número de empregados em razão do investimento realizado, na forma de redução de até 50% sobre o valor devido do Imposto de Renda incidente sobre o referido acréscimo.

Acreditamos que, dessa forma, haverá interesse das empresas em adequar o seu modelo de expansão à possibilidade de aumentar o seu número de empregados, pois

Emenda nº

Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007	USO EXCLUSIVO

AUTOR: Deputado Miro Teixeira

o custo desse procedimento deverá, em muitos casos, ser inferior ao benefício tributário proposto.

O Poder Executivo, na regulamentação da matéria, deverá criar mecanismos no sentido de evitar distorções na relação entre o percentual de aumento do número de empregados e o benefício tributário a ser concedido.

Sala das Comissões, 7 de fevereiro de 2007.

Dep. Miro Teixeira
Líder do PDT

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-351

00081

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA N.º 351- 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
CÉZAR SILVESTRE – PPS/PR	447

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Acrescente-se, onde couber, novo artigo com o seguinte teor:

" Art. O inciso IV do art. 51 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 51.....

IV. Embalagens de vidro retornáveis, classificadas no código 7010.90.21 da TIPI, para cervejas: R$ 0, 294 (duzentos e noventa e quatro milésimos do real) e R$ 1,36 (um real e trinta e seis centavos), por litro de capacidade nominal de envasamento da embalagem final."

JUSTIFICATIVA

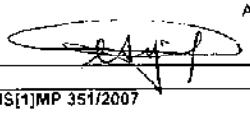
O setor de refrigerantes no País iniciou suas atividades utilizando embalagens de vidro de 600 ml. Muitas das empresas que pertencem a esse setor, apesar das dificuldades, estão funcionando até hoje. Apesar da tendência crescente para o consumo dos refrigerantes de marca nacional e internacional, ainda há mercado, no interior do País, para o consumo de refrigerantes gasosos de uso local ou regional. Mas a tributação excessiva incidente sobre os refrigerantes de consumo local ou regional ameaça eliminá-los do mercado em razão de desestimular a produção e inibir o consumo, em vista do que há risco do desaparecimento das empresas que produzem as chamadas *gasosas*.

A alta tributação na garrafa de vidro de 600 ml penaliza fortemente as empresas que produzem as *gasosas* regionais, e não é justo que o setor seja pautado pelas grandes empresas, que faturam bilhões, anualmente, e que muitas vezes ainda detêm em seu favor incentivos de créditos presumidos de impostos federais e estaduais.

Além disso, vale ressaltar que a distorção tributária existente em prol das grandes corporações ocorre desde a vigência da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, uma vez que as embalagens comercializadas não sofrem a retenção do PIS/COFINS, como por exemplo as garrafas de vidro retornáveis de 200ml e 290ml, a última denominada *KS*.

A emenda proposta tem por objetivo assegurar tratamento igualitário pelo fisco às empresas de capital nacional que produzem refrigerantes de marcas locais e regionais cujo setor clama por justiça tributária.

ASSINATURA



EmendaAditiva-EMBALAGENS[1]MP 351/2007

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA N.º 351- 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
CÉZAR SILVESTRE – PPS/PR	447

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Acrescente-se, onde couber, novo artigo com o seguinte teor:

" Art. O inciso IV do art. 51 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 51.....

IV. Embalagens de vidro retornáveis, classificadas no código 7010.90.21 da TIPI, para cervejas: R$ 0, 294 (duzentos e noventa e quatro milésimos do real) e R$ 1,36 (um real e trinta e seis centavos), por litro de capacidade nominal de envasamento da embalagem final."

JUSTIFICATIVA

O setor de refrigerantes no País iniciou suas atividades utilizando embalagens de vidro de 600 ml. Muitas das empresas que pertencem a esse setor, apesar das dificuldades, estão funcionando até hoje. Apesar da tendência crescente para o consumo dos refrigerantes de marca nacional e internacional, ainda há mercado, no interior do País, para o consumo de refrigerantes gasosos de uso local ou regional. Mas a tributação excessiva incidente sobre os refrigerantes de consumo local ou regional ameaça eliminá-los do mercado em razão de desestimular a produção e inibir o consumo, em vista do que há risco do desaparecimento das empresas que produzem as chamadas *gasosas*.

A alta tributação na garrafa de vidro de 600 ml penaliza fortemente as empresas que produzem as *gasosas* regionais, e não é justo que o setor seja pautado pelas grandes empresas, que faturam bilhões, anualmente, e que muitas vezes ainda detêm em seu favor incentivos de créditos presumidos de impostos federais e estaduais.

Além disso, vale ressaltar que a distorção tributária existente em prol das grandes corporações ocorre desde a vigência da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, uma vez que as embalagens comercializadas não sofrem a retenção do PIS/COFINS, como por exemplo as garrafas de vidro retornáveis de 200ml e 290ml, a última denominada *KS*.

A emenda proposta tem por objetivo assegurar tratamento igualitário pelo fisco às empresas de capital nacional que produzem refrigerantes de marcas locais e regionais cujo setor clama por justiça tributária.

ASSINATURA

EmendaAditiva-EMBALAGENS[1]MP 351/2007

A exclusão do PIS/PASEP e da COFINS incidentes na referida embalagem de 600ml, permitirá a sobrevivência de muitas dessas empresas que envasam seus produtos nessas embalagens em razão de seus clientes identificarem a especificidade de cada refrigerante por meio das mesmas. A garrafa de vidro é símbolo de qualidade das bebidas gaseificadas com sabor integralmente brasileiro.

Cabe argumentar ainda que a utilização da garrafa de vidro é recomendável não só para preservar as origens e tradições desse tipo de produto, como também para a preservação do meio ambiente em razão desse tipo de embalagem ser totalmente reciclável.

Nesse sentido, solicitamos a aprovação da emenda pelos pares visando o aperfeiçoamento do projeto de lei de conversão.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2007.

Deputado CEZAR SILVESTRE
(PPS – PR)

ASSINATURA

EmendaAditiva-EMBALAGENS[1]MP 351/2007

MPV-351

00082

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
	Medida Provisória nº 351/07

Autor	Nº do prontuário
Deputado Gervásio Silva	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se na Medida Provisória o seguinte artigo:

Art. Aos optantes pelo Programa de Recuperação Fiscal – REFIS, instituído pela Lei 9.964, de 2000, que dele foram excluídos, pela não homologação de compensação de créditos, próprios ou de terceiros, para pagamento dos tributos e das contribuições com vencimento posterior a data da opção, e que possuem discussão judicial pleiteando a sua reinclusão neste Programa, ainda sem decisão final, é assegurada o reingresso no Refis, desde que tenham efetuado o pagamento regular das parcelas do débito consolidado na forma do § 2º do art. 2º da Lei 9.964.

§ 1º O reingresso no REFIS, nos termos do caput, dar-se-á por nova opção da pessoa jurídica, que fará jus ao regime especial de consolidação e parcelamento dos débitos fiscais a que se refere o art. 1º da Lei 9.964.

§ 2º Poderão ser incluídos no reingresso os tributos e contribuições previstos no art. 1º da Lei 9.964 com vencimento até 31 de dezembro de 2006, inclusive os objeto da negativa de homologação dos pedidos de compensação referidos no caput.

JUSTIFICATIVA

Entendemos ser necessário adicionar às disposições do REFIS, regulamentado pela Lei 9.964, de 2000, o artigo acima, pois que há diversas necessidades empresariais e recalcitrâncias da Receita Federal referentes a pedidos de compensação tributária – normalmente não recebidos

e não homologados pela Receita Federal, o que possibilita o ingresso de execução fiscal.

Várias empresas, apesar de possuírem direito creditório contra a União Federal, têm seu direito obstado quando requerida compensação tributária, pois não existe em nosso direito administrativo uma determinação de prazos para cumprimento, resposta ou homologação pela Receita Federal, o que gera prejuízos concretos aos optantes pelo REFIS, que se vêem excluídos do Programa mesmo quando pleiteando o respeito aos seus direitos na Justiça.

Sabemos que há em tramitação no Congresso Nacional uma codificação do direito do contribuinte onde os prazos de resposta, cumprimento ou homologação serão definidos, porém, tal proposição não se encontra em estágio final de deliberação. Assim, esta emenda pretende contar com o apoio dos nobres pares a fim de se fazer justiça aos contribuintes que não conseguem exercer, por arbitrariedade da Receita, direitos concretos em relação ao Fisco.

PARLAMENTAR

MPV-351

00083

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Duarte Nogueira	

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

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo:

"Art. O saldo credor da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS apurado na forma do art. 3º das Leis 10.637 de 30 de dezembro de 2002, e 10.833 de 29 de dezembro de 2003, acumulado em cada semestre calendário, poderá ser compensado com débitos próprios, vencidos ou vincendos, relativos a tributos e contribuições administrados pela Secretaria da Receita Federal, observada a legislação específica aplicável à matéria.

§ 1º A pessoa jurídica que não conseguir utilizar o crédito por qualquer das formas previstas no *caput* poderá solicitar o seu ressarcimento em dinheiro, observada a legislação específica aplicável à matéria.

§ 2º Relativamente ao saldo credor acumulado até a publicação desta Lei, a compensação ou pedido de ressarcimento poderá ser efetuado a partir da promulgação desta lei."

JUSTIFICAÇÃO

Tendo em vista a sistemática não cumulativa do PIS e da COFINS, as pessoas jurídicas alcançadas pelo artigo 1º da Lei n. 10.925/2004, que reduziu a zero as alíquotas do PIS e da COFINS na importação e comercialização interna dos insumos agropecuários que menciona, continuam a fazer jus aos créditos de PIS e COFINS, na forma do artigo 3º das Leis nos 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e 10.833, de 29 de dezembro de 2003, bem como na forma do artigo 15 da Lei n. 10.865, de 30 de abril de 2004, relativamente aos insumos agropecuários beneficiados com alíquota zero. Com a atual legislação do PIS e da COFINS permite que estes créditos, se não aproveitados num determinado mês, sejam aproveitados nos meses subseqüentes, mas somente para compensação com débitos do próprio PIS e COFINS, já que seus produtos estão tributados pela alíquota zero, certamente, acabarão constituindo custo dos produtos vendidos, em flagrante prejuízo da não-cumulatividade dessas contribuições.

Assim, para evitar essa distorção e eventual elevação dos custos dos produtos agropecuários e, consequentemente, dos produtos que chegam à mesa do povo brasileiro, faz-se necessária a aprovação da alteração oa proposta, como medida de justiça fiscal.

PARLAMENTAR

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00084

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA N.º 351/2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
ARNALDO JARDIM – PPS/SP	339

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Inclua-se, onde couber, o seguinte dispositivo:

"Art. ... Na habilitação de empreendimentos de geração distribuída, a partir da biomassa da cana, para oferta nos leilões anuais de energia nova, não se aplica o disposto no artigo 17 da Lei nº 10.848/2004."

JUSTIFICATIVA

Os procedimentos de oferta nos leilões anuais para contratação de "*energia nova*" de UTEs, estabelecem condições quanto à utilização de combustíveis fósseis, cujo dimensionamento da capacidade instalada é realizado em uma única vez, por ocasião da definição do projeto. Nesse caso, a quantidade de combustível é definida a partir da decisão do próprio empreendedor.

No caso das UTEs de biomassa da cana, os procedimentos consideram a disponibilidade de combustível (bagaço e palha), conforme a capacidade de "*produção agrícola*", que sempre fica condicionada à disponibilidade de terras para o plantio da cana, seja dele próprio ou través de um mecanismo de arrendamento. Nesse caso, a quantidade de combustível é dependente das possibilidades de ampliação da área plantada e das condições agrícolas para a produção da cana.

ASSINATURA

Emenda MP 351_2006 - Arnaldo Jardim(2)

Nos procedimentos vigentes, caso seja possível viabilizar uma oferta de capacidade adicional (expansão) de uma central de biomassa, que já participou de leilões anteriores, o empreendimento fica prejudicado, pois a regulamentação vigente tende a considerar que essa oferta de capacidade adicional seja caracterizada como "*energia velha*" de um empreendimento que ainda está na fase de construção.

Para maior motivação na expansão da oferta de energia de biomassa é recomendável que seja possibilitado aos empreendedores realizarem ofertas adicionais, no conceito "*energia nova*" , desde que devidamente comprovado, para efeito de apuraçao da respectiva garantia física

ASSINATURA

Emenda MP 351_2006 - Arnaldo Jardim(2)

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS 00085

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA N.º 351/2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
ARNALDO JARDIM – PPS/SP	339

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Inclua-se, onde couber, o seguinte dispositivo:

"Art. ... Na aplicação do disposto no Art. 26 da Lei nº 9427/96, com a redação dada pela Lei nº 10762/03, o limite de 30 MW de capacidade potência instalada, utilizado para apurar o custo de uso do sistema de distribuição, com aplicação da redução de 50% da Tarifa de Uso do Sistema de Distribuição (TUSD), conforme regulamentação da ANEEL deverá ser considerada apenas capacidade de potência líquida em megawatts (MW), a ser injetada na rede do sistema de distribuição e/ou de transmissão.

JUSTIFICATIVA

O dispositivo que se pretende acrescentar ao texto da Medida Provisória nº351/07 propõe que seja considerado o "valor líquido de energia injetada na rede de distribuição", destinada para os ambientes de comercialização existentes, para fins de aplicação do desconto de 50% da TUSD, conforme regulamentado pela ANEEL.

O conceito de geração distribuída aplicado, principalmente nos projetos de cogeração com biomassa (usinas de açúcar e etanol), pressupõe desenvolver projetos "customizados" para a produção de energia elétrica e térmica, destinada ao consumo próprio da unidade industrial e, inclusive, para a exportação dos excedentes de produção.

Com o avanço da tecnologia, conceitos e processos de geração distribuída, que possibilita viabilizar a implantação de novos projetos de grande porte (para processamento de até 9,0 milhões de toneladas de cana/safra), foram criadas condições para instalar capacidades de geração superiores a 100 MW por empreendimento.

ASSINATURA

Essas condições tornaram-se acessíveis a partir das novas condições de financiamento estabelecidas pelo BNDES, que contemplam a utilização de caldeiras de alta pressão (acima de 60 bar), projetos e processos de maior eficiência agrícola, industrial e energética, sempre visando o máximo aproveitamento da biomassa disponível (bagaço e palha), nas centrais de geração distribuída.

Com esse novo cenário, o limite estabelecido pela Lei nº 9.427/96, no seu artigo 26, com redação atualizada pela Lei nº 10.762/2003, tornou o limite de 30 MW de potência instalada um fator inibidor do fomento da geração distribuída, principalmente, a partir da biomassa da cana, para os pequenos e médios empreendimentos. Além disso, para empreendimentos existentes, o limite de 30 MW também é inibidor, quando consideramos que as usinas estão efetuando "retrofit" dos seus processos de produção industrial e energético, visando utilizar avanços tecnológicos nos sistemas de moendas, que passam a operar com acionamento elétrico.

Nessas condições, o consumo próprio de energia elétrica nas usinas para a produção do açúcar/etanol pode chegar a 40% da capacidade instalada, o que significa que usinas com capacidade instalada superior a 30 MW e inferior a 50 MW, dependendo do consumo próprio, terão os custos de uso da linha de transmissão onerados em função de uma capacidade de potência que não é "injetada na rede de distribuição", pois a energia elétrica circula apenas no barramento interno da usina.

Além disso, é importante considerar que, atualmente, têm sido considerados no cálculo do custo de utilização da rede de distribuição os 12 (doze) meses do ano, enquanto que as usinas utilizam apenas sete meses do ano (abril a novembro). No período da entressafra (dezembro a março) as usinas são classificadas como "consumidores cativos" das Distribuidoras, ficando sujeitas à compra da energia nas condições de tarifa regulada, que já incluem os custos de usos dos sistemas de distribuição/transmissão.

ASSINATURA

MPV-351

00086

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA N.º 351/2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
ARNALDO JARDIM – PPS/SP	339

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Inclua-se art., na presente Medida Provisória, onde couber:

"Art... Caberá aos Agentes de Distribuição e/ou Transmissão a responsabilidade de realizarem e absorverem os custos dos investimentos necessários para conexão de empreendimentos de geração distribuída, novos e para expansão de capacidade instalada daqueles existentes, conforme regulamentação estabelecida pela ANELL."

JUSTIFICAÇÃO

O dispositivo que se propõe acrescentar ao texto da MP 351/07 atribui responsabilidade aos Agentes de Distribuição e/ou Transmissão para realizarem os investimentos de conexão elétrica das centrais de geração distribuída até o sistema existente, conforme regulamentação a ser estabelecida pela ANEEL.

Estabelecer procedimentos regulatórios que atribuam responsabilidades para os Agentes de Distribuição e/ou de Transmissão, para realizarem os investimentos necessários na expansão do e/ou a expansão da capacidade instalada daquelas existentes, geralmente localizadas nas "pontas do sistema" como é o caso de cogeração com biomassa da cana e das PCHs, que estão sendo planejadas e construídas nas novas "fronteiras agrícolas".

Este procedimento trará grande impacto no fomento da geração distribuída, com possibilidade de viabilizar, em curto prazo, ofertas adicionais de energia para os próximos anos, cujos fatores críticos de potencial desabastecimento poderão ser atenuados com investimentos realizados pela iniciativa privada, que apresentam menor impacto no licenciamento sócio-ambiental.

ASSINATURA

Dep. Arnaldo Jardim

Emenda MP 351_2006 - Arnaldo Jardim(3)

MPV-351

00087

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351/2007

"Cria o regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura – REIDI, reduz para vinte e quatro meses o prazo mínimo para utilização dos créditos da contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS, decorrentes da aquisição de edificações, amplia o prazo para pagamento de impostos e contribuições e dá outras providências."

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescentem-se à Medida Provisória 351, de 22 de janeiro de 2007, onde couber, os seguintes artigos:

"Art. Aplica-se às cooperativas o tratamento diferenciado e favorecido previsto no Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte de que trata a Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, observados os requisitos do referido Estatuto.

Art. Não se aplica às cooperativas de trabalho o disposto no art. 17, XII, da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006.

Art. Revoga-se o inciso VI do § 4º do art. 3º da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006."

JUSTIFICATIVA

A Constituição Federal, no seu art. 174, parágrafo 2º diz textualmente: "A Lei apoiará e estimulará o cooperativismo e outras formas de associativismo". Trata-se de um reconhecimento da importância do cooperativismo para o país e da necessidade de assegurar um tratamento diferenciado a esta atividade econômica de forte impacto social.

O governo do Presidente Lula, constituiu a Secretaria de Economia Solidária junto ao Ministério do Trabalho e Emprego, exatamente para oferecer apoio das políticas públicas aos inúmeros empreendimentos cooperativados que buscam oferecer alternativas de trabalho e renda a milhões de brasileiros excluídos do mercado formal de trabalho.

Segundo o Atlas da Economia Solidária no Brasil, publicado pelo Ministério do Trabalho e Emprego, com dados do ano de 2005, existiam no Brasil 14.959 empreendimentos associativos e solidários, espalhados em 2.274 municípios. Trata-se, na absoluta maioria de empreendimentos de pequeno porte, que enfrentam enormes desafios para sua sobrevivência.

Estes empreendimentos tem sua viabilização dificultada, uma vez que mandamento constitucional que determina estímulos para o setor, não é plenamente respeitado, especialmente no que tange à carga tributária incidente sobre as suas atividades. Não é demais dizer que, mesmo antes da aprovação da nova Lei Geral das Micro e Pequenas empresas, estes empreendimentos já gozavam de uma carga tributária e de obrigações legais muito menos onerosas do que as cooperativas. E esta distância se amplia com o advento da nova Lei.

Tendo em vista a sua importância econômica e social e também o que determina a Constituição, consideramos que não há motivos para excluir as cooperativas do tratamento diferenciado e favorecido previsto na nova Lei Geral das Micro e Pequenas Empresas.

Para viabilizar a aplicação do referido Estatuto a quaisquer cooperativas, inclusive às cooperativas de trabalho, fez-se necessário na presente emenda incluir artigo no sentido da inaplicabilidade às cooperativas de trabalho do disposto no art. 17, XII da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, que possui a seguinte redação: .

"Art. 17. Não poderão recolher os impostos e contribuições na forma do Simples Nacional a microempresa ou a empresa de pequeno porte:

.....

XII – que realize cessão ou locação de mão-de-obra;"

Do mesmo modo, cabe revogar o inciso VI do § 4º do art. 3º da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006 que, injustificadamente, impede a aplicação do regime diferenciado e favorecido a pessoa jurídica constituída sob a forma de cooperativa, com apenas ressalva quanto às cooperativas de consumo.

Não há motivos para permitir a aplicação do Estatuto da Microempresa somente às cooperativas de consumo, e excluir de tal regime as demais espécies de cooperativas. Trata-se de discriminação injusta, e que se mostra em desacordo com o referido art. 174, § 2º da Constituição Federal.

Por tais razões, contamos com o apoio dos nobres colegas para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, fevereiro de 2.007.

DEPUTADO TARCÍSIO ZIMMERMANN
(PT-RS)

MPV-351

00088

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
	Medida Provisória nº 351/07

autor	Nº do prontuário
Deputado Ronaldo Caiado	

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

Página	Artigo 1º	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente se ao art. 1º da Lei nº 10.925, de 2004, os incisos XIII e XIV:

"Art. 1º .....

XIII – rações utilizadas na criação comercial de animais;

XIV – complementos e suplementos alimentares utilizados na criação comercial de animais;

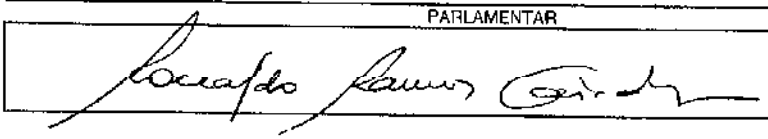
XV - medicamentos veterinários.

..... (NR)"

Justificação

A pecuária brasileira tem trabalhado pelo Brasil na sustentação de parte substancial dos ganhos do comércio internacional e na alimentação dos homens e mulheres deste país. É preciso dar condições a esses empreendedores e trabalhadores laboriosos de avançar mais, e a diminuição dos impostos é fundamental para isso. Para isso propomos nessa emenda reduzir a zero as alíquotas do PIS/PASEP e da COFINS sobre rações, complementos e suplementos alimentares utilizados na criação comercial de animais e também todos os medicamentos veterinários.

PARLAMENTAR



MPV-351

00089

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA 351 DE 22 DE JANEIRO DE 2007

Autor
Senador Sergio Zambiasi

nº do prontuário

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

Página	Artigo Inclusão	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA Nº – CM

(à Medida Provisória nº 351, de 2007)

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo à Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007:

"Art. As pessoas jurídicas que tenham projeto aprovado para mineração de carvão ou para geração de energia elétrica que tenha como combustível apenas carvão mineral nacional, com tecnologia limpa, fruirão dos benefícios de que tratam os arts. 3º e 4º e poderão, ainda, atendido o disposto no art. 5º, ter reduzidas a zero as alíquotas do Imposto de Importação e do Imposto sobre Produtos Industrializados incidentes sobre os bens referidos no art. 3º, que importarem ou adquirirem no mercado interno, nos termos, limites e condições estabelecidos pelo Poder Executivo."

JUSTIFICAÇÃO

Uma das ênfases do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), no que se refere aos investimentos em infra-estrutura de 2007 a 2010, vem a ser a energia, prevendo-se investimentos totais de R$ 274,8 bilhões.

Essa iniciativa é plenamente justificável, pois o crescimento econômico a taxas superiores às registradas nos últimos 25 anos só será possível com o forte incremento da oferta de energia elétrica.

É notório, contudo, que a desoneração tributária da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social prevista nos arts. 3º e 4º da Medida Provisória (MPV) nº 351, de 2007, para esse setor estratégico é insuficiente e, portanto, incapaz de atender ao duplo objetivo de reduzir o custo dos pesados investimentos e precipitar sua realização.

Impõe-se, assim, a ampliação da desoneração aos demais tributos federais que encarecem os investimentos, inibindo-os: o Imposto de Importação (II) e o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

A emenda que ora propomos visa favorecer a geração de energia elétrica que tenha como combustível apenas carvão mineral nacional, com tecnologia limpa, garantindo uma energia firme, num momento em que as alterações climáticas modificam o regime hídrico, base da geração de energia no Brasil, e diversificando a matriz energética.

As reservas hoje conhecidas de carvão mineral, concentradas na Região Sul do Brasil, são de 32 bilhões de toneladas; essa é a maior reserva de combustível fóssil do País, correspondente a 66% do total e 2,69 vezes a reserva de petróleo. Há projetos de pesquisa geológica de ocorrência de carvão mineral nas bacias do Rio Parnaíba (Piauí e Maranhão) e do Rio Fresco (Pará). Esse potencial jaz pouco explorado, haja vista a produção de apenas 5,4 milhões de toneladas (2004), das quais 86% são utilizadas na geração de energia elétrica. A capacidade instalada de 1.414 MW representa, contudo, insignificantes 1,2% da oferta de energia elétrica no Brasil, em contraste com a participação dessa energia de 24% na matriz energética mundial.

PARLAMENTAR

Brasília, 06 / 02/ 2007

MPV-351

00090

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Vanderlei Macris	391

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

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo:

"Art. Para os bens constantes dos capítulos 84 e 85/NCM a alíquota do IPI fica reduzida a zero."

JUSTIFICAÇÃO

Ainda existem itens considerados bens de capital (estão nos capítulos 84 e 85/ NCM), mas que não foram contemplados na relação de máquinas e equipamentos que tiveram redução de alíquota de IPI. O mesmo vale para componentes de máquinas e equipamentos, pois diversos destes itens não foram contemplados com redução de alíquota de IPI.

PARLAMENTAR

MPV-351

00091

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Vanderlei Macris	391

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

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo:

"Art. Fica reduzido pela metade o prazo anual de depreciação dos bens de capital adquiridos até dezembro de 2006, para fins de cálculo de IR e da CSLL."

JUSTIFICAÇÃO

A depreciação acelerada pelo triplo da taxa usualmente utilizada reduzirá em 11% o custo do investimento em máquinas e equipamentos, frente ao impacto de 7% pela adoção do dobro da taxa de depreciação.

PARLAMENTAR

MPV-351

00092

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	Medida Provisória n.º 351 de 22/01/2007

Autor	n.º do prontuário
Deputado Luiz Paulo Vellozo Lucas	278

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

Página	Artigo 2º	Parágrafo único	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Adicionar um novo artigo à MP n. 351, ao seu final deste ato, com a seguinte redação:

"Art. 5º. É vedado ao Poder Executivo Federal, inclusive por intermédio do Conselho Monetário Nacional, impor contingenciamento ou qualquer forma de limite ou condição à concessão de crédito, financiamento ou empréstimo, em favor de Estado, Município, Distrito Federal, ou entidade da respectiva administração indireta, que demonstre atender aos limites e condições para contratação de operação de crédito previstos na Lei Complementar n. 101, de 4 de maio de 2000, especialmente no seu Capítulo VII.

Parágrafo único. A vedação de que trata o caput também se aplica a empresa estatal que for considerada não dependente, ao amparo do disposto no inciso III, do art. 2º, da Lei Complementar n. 101, e mesmo que o governo que a controla esteja impedido de se endividar por força da mesma lei."

JUSTIFICAÇÃO

Acelerar o crescimento passa por ampliar firmemente os investimentos públicos, especialmente em infra-estrutura, muitos de responsabilidade dos governos estaduais e municipais. Isso deve ser feito sem abrir mão da responsabilidade fiscal. Nossa proposta procura conciliar estes dois preceitos. Acima de tudo, repõe a hierarquia das leis e dos atos.

Se um governo estadual ou municipal, se uma de suas empresas estatais (como as de saneamento, transporte), atende as draconianas condições impostas pela LRF para novo endividamento público, não tem o menor cabimento que o mesmo seja proibido por decisão das autoridades econômicas, especialmente da área monetária. Se um governo está habilitado pela LRF a ter acesso a crédito, inclusive porque cumpre o limite fixado pelo

Senado, não poderá o Conselho Monetário Nacional restringir o seu acesso aos empréstimos e financiamentos, inclusive junto aos bancos oficiais.

É bom deixar claro que ninguém está aqui advogando que sejam concedidos empréstimos a empresas falidas e governos irresponsáveis. A nossa proposta é muito simples. Se uma empresa estatal for eficiente e independente do Tesouro não pode ter o seu acesso ao crédito limitado pelo CMN. Se um governo estadual ou municipal cumprir os limites da LRF, ou seja, registrar dívida abaixo do valor fixado pelo Senado e gastar com a folha de pessoal abaixo do percentual da receita previsto na citada lei, também não poderá ter o seu acesso ao crédito limitado pelo CMN.

Portanto, esta é uma emenda que premia os governos responsáveis e os transforma verdadeiramente em parceiros do governo federal na busca da aceleração dos investimentos e do crescimento.

PARLAMENTAR

MPV-351

00093

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/03/2007	**Medida Provisória nº 351/2007**

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MAURO NAZIF	046

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Acrescente-se um artigo na MP onde couber estabelecendo entre as prioridades alocativas a reestruturação do Porto Cai n'Água no Município de Porto Velho – RO, entre as obras de infra-estrutura.

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de uma importante obra de infra-estrutura para a região, tendo em vista o papel desempenhado pelo Porto no escoamento de produtos da região e do centro-oeste.

DEPUTADO MAURO NAZIF

PARLAMENTAR

MPV-351

00094

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº MP 351/07

autor	nº do prontuário
MAURO NAZIF	046

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Acrescente-se um artigo onde couber no texto da MP 351/07 estabelecendo entre as prioridades do programa de que trata a MP o asfaltamento da ligação de Cachoeira de Teotônio – RO à BR 364.

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de um investimento de pequena monta a citada ligação, com uma extensão de aproximadamente 20 km até a BR 364, constituindo-se uma antiga reinvindição da população daquela região.

PARLAMENTAR

DEPUTADO MAURO NAZIF

2007_329_Mauro Nazif

MPV-351

00095

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/07	**Medida Provisória nº 351/07**

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MAURO NAZIF	090

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Acrescente-se onde couber artigo na MP 351/07, estabelecendo entre as prioridades o asfaltamento da Rodovia BR 429, no trecho compreendido entre os Municípios de Alvorada d'Oeste e Costa Marques.

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de importante obra rodoviária para o Estado de Ronmdônia para o escoamento da produção de toda a região.

PARLAMENTAR

DEPUTADO MAURO NAZIF

2007_321

MPV-351

00096

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/03/2007	Medida Provisória nº 351/07

autor	nº do protocolo
DEPUTADO MAURO NAZIF	046

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3 ☐ Modificativa 4 ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Acrescente-se artigo onde couber na MP 351/07 estabelecendo prioridade na eleição dos recursos de que trata a presente MP para a construção de ponte interligando o Bairro Nacional à Av. Farquar em Porto Velho - RO.

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de uma obra das mais aguardadas pela população da capital do Estado de Rondônia. tendo em vista a sua importância no sistema viário urbano de Porto Velho.

PARLAMENTAR

DEPUTADO MAURO NAZIF

2007_325

MPV-351

00097

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	**Medida Provisória nº 351 de 2007**

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MAURO NAZIF	056

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA À MP 351, DE 2007-02-07

Introduza-se onde couber um artigo no texto da MP n.º 351, de 2007, estabelecendo como uma das prioridades na área de saneamento básico a drenagem de água fluvial e esgoto - em Porto Velho – RO

JUSTIFICAÇÃO

Porto Velho, mesmo na condição de Capital do Estado de Rondônia, com uma população estimada de 500.000 habitantes, possui apenas uma cobertura de 2% de rede de esgoto, sem qualquer tratamento. Com isto, como não poderia deixar de ser diferente, registra-se na cidade um índice elevado de doença infecto-parasitária.

PARLAMENTAR

DEPUTADO MAURO NAZIF

MPV-351

00098

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07.02.2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO VITAL DO REGO FILHO	134

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007, passa a vigorar acrescida, onde couber, do seguinte artigo e parágrafos:

"Art. (...) A União incentivará as empresas inscritas em parcelamentos de dívida tributária ou em programas de recuperação fiscal a anteciparem o pagamento dos respectivos débitos consolidados, segundo o seu valor presente, calculado com base na projeção das parcelas vincendas, descontadas cada uma pela taxa de juros de que trata o § 4º do art. 39 da Lei nº 9.250, de 26 de dezembro de 1995, vigente no mês imediatamente anterior ao da opção pelo pagamento antecipado, capitalizada mensalmenta até o vencimento das respectivas parcelas.

§ 1º. A projeção das parcelas vincendas tomará por base as regras previstas nas respectivas leis autorizativas, adotando-se:

I - valor da parcela baseado na média aritmética dos valores mensais devidos desde a primeira parcela paga até a última do mês anterior ao da protocolização do requerimento do pagamento antecipado;

II - taxa de juros vigente no mês imediatamente anterior ao da opção pelo pagamento antecipado.

§ 2º. O prazo total da projeção a ser considerado para o cálculo do valor presente não poderá exceder 35 (trinta e cinco) anos, devendo o saldo devedor, se existente naquela data, ser considerado integralmente na última parcela.

§ 3º. Para efeito do disposto no *caput* deste artigo, as pessoas jurídicas que apresentem qualquer espécie de pleito judicial contestando atos da administração federal previstos no respectivo parcelamento deverão desistir da ação judicial e renunciar a qualquer alegação de direito sobre o qual se funda a referida ação judicial, hipótese em que não haverá condenação em honorários, protocolando requerimento de extinção do processo com resolução de mérito, nos termos do inciso V do *caput* do art. 269 da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973 - Código de Processo Civil - CPC.

§ 4º. A antecipação do pagamento por parte da pessoa jurídica, nos termos do disposto no *caput* deste artigo, deverá ser realizada antes da desistência do pleito judicial referido no § 3º deste artigo e juntado o respectivo comprovante aos autos.

§ 5º. O resultado apurado no momento do pagamento de que trata o caput deste artigo será registrado como reserva de capital, aplicando-se tratamento tributário idêntico ao previsto no § 2º do art. 38 do Decreto-Lei nº 1.598, de 26 de dezembro de 1977, com a redação dada pelo inciso VIII do caput do art. 1º do Decreto-Lei nº 1.730, de 17 de dezembro de 1979, inclusive no que se refere a apuração da base de cálculo da contribuição social sobre o lucro líquido.

§ 6º. O valor do débito apurado de acordo com o disposto no *caput* deste artigo poderá ser liquidado total ou parcialmente, mediante compensação de créditos próprios, relativos a tributos e contribuições administrados pela Secretaria da Receita Federal - SRF e pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por intuito promover a troca de uma "moeda podre" para o Governo Federal, que são as parcelas advindas dos parcelamentos tributários, por uma "moeda boa", líquida e certa, que é o valor presente, advindo com o pagamento antecipado do parcelamento.

Busca promover a troca de parte da dívida ativa da União por um valor presente, sendo que é reconhecido que a dívida ativa constitui-se em recebíveis de difícil realização pelo Governo Federal, originados por empresas com graves problemas financeiros e, assim, ativos com dificuldade de a eles se atribuir valor, não sendo abatidos da dívida bruta, no cálculo da dívida líquida do setor público que, apurada pelo Banco Central do Brasil, é o principal indicador de solvência do país.

E o comportamento de parcela sensível das empresas brasileiras que têm débitos tributários é o de percorrer todo o *iter* do processo administrativo e, depois, judicial tributário para, ao final, não apresentarem condições de saldar a dívida e, ou fecharem suas portas, ou esperarem por parcelamentos ou mesmo remissão de débitos por parte do Governo Federal. O perfil de grande parte das empresas endividadas, desta forma, se afigura como risco alto ao Governo Federal de vir a receber, como projetado, receitas advindas dos parcelamentos.

Assim, há incerteza da realização dos parcelamentos tributários promovidos pelo Governo e esta reside, no mínimo, em três pontos irrefutáveis: (i) o perfil das empresas que a eles aderem; (ii) a já constatada alta taxa de inadimplência e, assim, de exclusão, das empresas que aderiram aos parcelamentos tributários e (iii) a razão inversa que se verifica entre o valor consolidado da dívida e o prazo de parcelamento, em relação à longevidade das empresas, ou seja, uma empresa com dívida tributária alta é empresa com grandes dificuldades financeiras e, assim, maior será o prazo do parcelamento, vez que este lhe é conferido a partir de percentual de sua receita bruta, diminuta. Este quadro indica que, ao final do prazo de parcelamento, provavelmente a empresa já não mais exista.

Quanto ao conceito de equivalência econômica, é conceito do mercado e da matemática financeira. Como afirma o Ministro Eros Roberto Grau, do Supremo Tribunal Federal, em sua obra O direito posto e o Direito pressuposto, "*o que importa (...) é a verificação de que o direito é, sempre, um*

instrumento, um instrumento de mudança social. O direito produzido pela estrutura econômica mas, também, interagindo em relação a ela, nela produz alterações. A economia condiciona o direito, mas o direito condiciona a economia". Não há, pois, qualquer ilegitimidade e imoralidade administrativa em uma norma jurídica vir a ser produzida a partir da estrutura econômica vigente. Por outro lado, esta norma também servirá para transformar esta mesma estrutura. É o caso que ora se propõe.

A presente emenda, traz o conceito de equivalência de duas moedas – um fluxo de pagamento com um valor presente antecipado pelo contribuinte –, com a vantagem de que o primeiro membro da equação é considerado "moeda podre", pelas razões já indicadas.

Assim, é indiferente ao credor que todo e qualquer fluxo de pagamento venha a ser substituído por um montante pago antecipadamente de uma só vez, desde que o repagamento se faça pelo valor presente corretamente calculado. E se calcula corretamente aquele valor utilizando para o devedor taxa de desconto idêntica ao "custo de oportunidade" de captação de recursos pelo credor. No caso do Governo Federal, para que capte recursos junto ao mercado, deverá fazê-lo sob a taxa SELIC. Assim, o "custo de oportunidade" ao credor está em oferecer a mesma taxa de desconto ao contribuinte da que lhe é imposta na captação de recursos do mercado.

Em se aprovando a presente emenda, as vantagens para o Governo Federal seriam inúmeras, pois teria um fluxo de caixa corrente e presente, que poderia ser por ele utilizado para investimentos sociais e de infra-estrutura; resgate de parcelas de sua dívida mobiliária em poder do mercado; cumprimento das metas de superávit fiscal, com a entrada antecipada de recursos no caixa do tesouro; com mais dinheiro no caixa, o Banco Central do Brasil deixaria de colocar no mercado papéis de valor idêntico que lhe custam a taxa SELIC; diminuição dos recursos empregados na administração dos programas de parcelamento, entre outros.

É possível se fazer uma estimativa, pelas informações disponíveis no *site* da Receita Federal, que o valor presente para as operações de parcelamento seria em torno de 23% do valor original das dívidas, ou seja, a possibilidade do Governo Federal arrecadar R$ 20 bilhões, valor este superior em muitas vezes ao dos atuais fluxos que ingressam nos cofres públicos pela via dos parcelamentos.

E o contribuinte também teria benefícios, que se refletiriam, no final, para toda a sociedade, com o aumento da saúde financeira das empresas e, consequentemente, crescimento do país com geração de empregos; aumento da competitividade interna e externa das empresas; maior alavancagem de garantias, seguros e empréstimos, pois o parcelamento, em caso de inadimplemento, vence antecipadamente acrescido de outras cominações e os bancos e seguradoras consideram este valor na análise de risco e não o débito a valor do presente.

Como já dito, o direito confere legitimidade à presente proposta e não há qualquer ofensa ao princípio da moralidade administrativa. Inclusive, a possibilidade de antecipação do pagamento pelo

valor presente, de dívidas junto ao Governo Federal, não é novidade no ordenamento jurídico brasileiro, sendo que a Lei nº 10.150, de 21 de dezembro de 2000 prevê a possibilidade que, mediante acordo entre as partes, as instituições financiadoras do Sistema Financeiro da Habitação – SFH concedam aos mutuários que tenham firmado contrato com previsão de cobertura de eventuais saldos devedores residuais pelo Fundo de Compensação de Variações Salariais – FCVS, a possibilidade de liquidação antecipada de suas dívidas mediante pagamento do montante correspondente ao valor atual das prestações vincendas.

A contabilização da dívida consolidada pelas companhias abertas também se faz pelo valor presente, como autoriza a Instrução CVM nº 346, de 29 de setembro de 2000, da Comissão de Valores Mobiliários, a qual dispõe como aquelas companhias, que aderirem ao ao programa de recuperação fiscal devem contabilizar os efeitos decorrentes desta adesão, sendo que o montante da dívida consolidada, sujeita à liquidação com base em percentual da receita bruta, poderá ser registrado pelo seu valor presente.

O § 1º da emenda dispõe sobre o cálculo da projeção das parcelas vincendas, que se fará de acordo com as regras dos programas de parcelamento e os valores das parcelas considerará a média aritmética dos valores mensais devidos desde a primeira parcela paga até a última do mês anterior ao da protocolização do requerimento do pagamento antecipado. Quanto à taxa aplicada àquelas parcelas, será a TJLP, que é a que fundamentou o parcelamento e, assim, se tem como direito adquirido do contribuinte que adere à antecipação, por já ter aderido aos parcelamentos tributários indexados a citada taxa.

O § 2º da emenda estabelece uma condição para o cálculo do valor presente, ou seja, o fator multiplicador das parcelas calculadas não poderá exceder a 35 (trinta e cinco) anos e, em assim se procedendo e havendo saldo devedor, deverá ser este considerado integralmente na última parcela.

Os §§ 3º e 4º condicionam a opção pelo pagamento antecipado à desistência de ações judiciais que contestem atos da administração federal previstos no respectivo programa de parcelamento, visando diminuição de demandas perante o Poder Judiciário.

O § 5º traz regra para tributação do resultado apurado no momento do pagamento antecipado e o § 6º, a possibilidade de compensação, corroborando direito já consagrado no artigo 74, da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996.

Em face do exposto, contamos com a colaboração dos nobres e ilustres pares na aprovação da presente emenda.

PARLAMENTAR

DEPUTADO VITAL DO REGO FILHO

MPV-351

00099

EMENDA Nº – CM

(à MPV nº 351, de 2007)

Incluam-se, onde couber, na MPV nº 351, de 2007, os seguintes artigos:

"**Art.** O art. 6º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso IV:

"Art. 6º .....

.....

IV – prestação de serviços públicos de captação, tratamento e distribuição de água e esgoto.

.....(NR)"

"**Art.** O art. 5º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso IV:

"Art. 5º .....

.....

IV – prestação de serviços públicos de captação, tratamento e distribuição de água e esgoto.

.....(NR)"

JUSTIFICAÇÃO

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) tem como meta estimular o investimento em infra-estrutura, criando, assim, as bases para um crescimento sustentado e duradouro da economia.

Nesse contexto, o setor de saneamento básico poderá contribuir significativamente com os objetivos do PAC. Trata-se de setor altamente demandante de mão-de-obra, essencial para o florescimento de outras atividades

econômicas e que promove imediata e sensível melhora na qualidade de vida da população.

Por essa razão, propomos uma radical desoneração do setor, desobrigando-o do pagamento da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins. Dessa maneira, as empresas de saneamento voltarão a investir, contribuindo para o pleno sucesso do PAC.

Sala da Comissão,

Senadora LÚCIA VÂNIA

MPV-351

00100

EMENDA Nº – CM

(à MPV nº 351, de 2007)

Dê-se ao *caput* do art. 2º da MPV nº 351, de 2007, a seguinte redação:

"**Art. 2º** É beneficiária do REIDI a pessoa jurídica que tenha projeto aprovado para implantação de obras de infra-estrutura nos setores de transportes, portos, energia, saneamento básico e armazenagem rural.

....."

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa estender os benefícios do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura (REIDI) aos investimentos feitos no setor de armazenagem rural. Ao incentivar a implantação de armazéns nas regiões rurais, reduz-se o custo de armazenagem dos produtores e minimizam-se os problemas de comercialização e escoamento de produção. É sabido que um dos objetivos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) é reforçar a infra-estrutura do setor produtivo nacional. Logo, a implantação de uma rede de armazenamento de produtos agrícolas que facilite a distribuição da safra até os centros consumidores é medida que atende aos objetivos do PAC.

Sala da Comissão,

Senadora LÚCIA VÂNIA

MPV-351

00101

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 22/01/2007

Autor	nº do prontuário
Deputado Beto Albuquerque	490

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

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea
1/3				

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Insira-se na Medida Provisória 351 de 2007, onde couber, o seguinte artigo:

"Art. O caput do art. 40 da Lei 10.865, de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação, acrescentando-se o parágrafo 6º:

Art. 40. A incidência da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS ficará suspensa no caso de venda e transporte de matérias-primas, produtos intermediários, materiais de embalagem destinados à pessoa jurídica preponderantemente exportadora e do serviço de transporte rodoviário de carga de produtos agropecuários destinado à exportação".

§ 3º .....

.....

§ 6º para o transporte rodoviário de carga, aplica-se a suspensão apenas na contratação do serviço de transporte pela pessoa jurídica tributada com base no lucro real;

---------- (NR)"

JUSTIFICAÇÃO:

O legislador, ao incentivar a exportação nacional com a suspensão de PIS/Cofins na venda dos insumos, matéria primas, produtos intermediários, embalagens, destinados a pessoa jurídica preponderantemente exportadora, não incorporou o elemento essencial na composição dos custos aos produtos destinados à exportação, o transporte.

Por esta razão a presente emenda propõe a suspensão da cobrança de PIS/Cofins sobre o serviço do frete de produtos destinados à exportação, inclusive suas matérias-primas ou produtos intermediários, uma vez que estes produtos não são tributados por força do artigo 40 da Lei 10.865 e ainda sim, utilizam-se os créditos referentes ao serviço de fretes. Por força do parágrafo sexto, esta emenda não impacta em renúncia fiscal por parte do Governo Federal

O legislador reconheceu a necessidade de dar um tratamento equânime à cadeia produtiva de produtos destinados à exportação, para que os créditos decorrentes com o fim da cumulatividade não se concentrassem apenas na pessoa jurídica preponderantemente exportadora. Desta forma os produtos intermediários destinados à exportação não podem gerar crédito, por força do item II, § 2o , artigo 3 o das lei 10. 833 e 10.637.

O setor de transporte rodoviário de carga, parte significativa na cadeia dos produtos destinados à exportação ficou excluído da sistemática proposta pelo artigo 40 da Lei 10.865. Desta maneira, os embarcadores (empresas que contratam o frete) dos produtos destinados à exportação, suspensos de PIS/Cofins, se creditam no frete contratado de seus produtos.

Em sua quase totalidade representada por empresas tributadas pelo lucro real, estes embarcadores acabam utilizando estes créditos para o abatimento de PIS/Cofins de seus produtos destinados no mercado interno ou compensações da CSLL e IR por força do artigo 16 da Lei 11.116. Ou seja, o crédito de PIS/Cofins pago pelo transportador fica disponível para os seus contratantes não alcançados por este tributo.

PARLAMENTAR

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **00102**

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Waldir Neves	436

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

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo, que modifica os arts. 30 e 32 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, como se segue:

"Art. Os arts. 30 e 32 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passam a vigorar com a seguinte redação:

.....

'Art. 30 .....

.....

V – Transporte de produtos agropecuários.

Art. 32.....

.....

IV – Transporte de produtos agropecuários.

....." "

JUSTIFICAÇÃO

O desempenho das sociedades cooperativas, principalmente, do setor agropecuário brasileiro tem sido relevante na geração de trabalho e renda, bem como no *superávit* primário na balança de pagamentos do país. Outrossim, as sociedades cooperativas são imprescindíveis na produção de alimentos, inclusive de primeira necessidade, para o consumo interno e exportações. Não é do interesse nacional comprometer este desempenho do setor com maior ônus tributário, inclusive, sobre o transporte.

Recentes decisões do Superior Tribunal de Justiça (RESP 388.921-SC, 532.554/MG, 544.194/MG, 616.219/MG) inovam e uniformizam jurisprudência do STJ em dois aspectos:

- Emprestam ao art. 146, III, c da CF efetividade normativa maior do que o de mera norma programática, prestigiando o comando para o adequado tratamento tributário ao ato cooperativo;

- Recepcionam a doutrina cooperativista da inexistência de receita para a cooperativa nas operações decorrentes do ato cooperativo.

Se as cooperativas não recolhem Contribuições Sociais com base em resultados das

operações decorrentes dos atos cooperativos, assim definido nos artigos 21 e 39 da Lei nº 10.865/04, quando elas sofrem uma retenção igual à sofrida pelas sociedades empresárias, os dispositivos em tela estão criando a cargo das cooperativas um adicional restituível. Adquire, portanto, a mesma literal feição do tributo da espécie EMPRÉSTIMO COMPULSÓRIO, cuja instituição, conforme o art. 144 da Constituição Federal, somente pode ser feito a partir de Lei Complementar.

A figura do empréstimo compulsório se impõe face o pretenso recolhimento antecipado por retenção na fonte, quando a sistemática ora instituída condena as cooperativas a uma retenção sempre e certamente maior de contribuição da espécie por ela devida e, portanto, mês a mês, sem que haja qualquer possibilidade de resultado diferente, à demorada e burocrática restituição do valor recolhido a maior. Isso porque não é crível que as cooperativas operem em decorrência dos atos cooperativos em proporção menor do que as operações equiparadas às empresariais.

PARLAMENTAR

MPV-351

00103

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
06/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Waldir Neves	436

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

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo, que modifica o artigo 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, como segue:

"Art. . O art. 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

'Art. 1º .....

.....

XIII – máquinas e implementos agrícolas.' "

JUSTIFICAÇÃO

A Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS passou a ter incidência não cumulativa sobre máquinas e implementos agrícolas com a edição da Lei Nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003. O mesmo procedimento já havia sido adotado, com relação à contribuição para o PIS/PASEP, com a edição da Lei Nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002.

A principal característica de tributo NÃO-CUMULATIVO é o aproveitamento, em cada etapa do processo produtivo, da parcela recolhida até a etapa anterior. A NÃO-CUMULATIVIDADE, portanto, não se aplica ao segmento agropecuário que é constituído na quase totalidade – 99% - por pessoas físicas, impossibilitadas de compensar os créditos tributários.

Sensível a essa peculiaridade do setor, o Senado Federal, por ocasião da tramitação da PEC nº 74-A, de 2003, que tratou da Reforma Tributária, adotou o seguinte tratamento para o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços – ICMS:

"Art. 155 .....

§ 2º .....

b) a menor alíquota será aplicada aos gêneros alimentícios de primeira necessidade, à energia elétrica de baixo consumo, às máquinas e implementos agrícolas, aos insumos agropecuários, inclusive material reprodutivo destinado ao melhoramento genético animal e vegetal, e aos medicamentos de uso humano, segundo condições e listas definidas em lei complementar e as mercadorias, bens e serviços definidos pelo órgão colegiado de que trata o inciso XII, g;"

Parcela dos gêneros alimentícios de primeira necessidade já foi contemplada com alíquota zero na tributação de PIS/COFINS, faltando estender o mesmo tratamento aos demais itens, inclusive a máquinas e implementos agrícolas.

A emenda proposta irá corrigir mais uma das impropriedades existentes no nosso sistema tributário que vem penalizando, sobretudo, o setor primário.

PARLAMENTAR

MPV-351

00104

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 07/02/07

Proposição: Medida Provisória nº 3512007

Autor: Deputado Ratinho Junior

Nº Prontuário: 464

☐ Supressiva Substitutiva Modificativa X Aditiva ☐ Substitutiva/Global

Página: 01/01 Artigo: Parágrafo: Inciso: Alínea:

EMENDA ADITIVA

Acrescente se onde couber

"Art..... – Nos projetos de saneamento básico incorporados no Programa de Aceleração do Desenvolvimento – PAC, serão obrigatoriamente incluídos os projetos e execução nos municípios de Colombo,Piraquara,Rio Branco do Sul,Campo Largo,Pinhais,São Jose dos Pinhais,Batsa Nova,Araucaria,Palmeira,Imbituva,São João do Triunfo,Morretes,Mandirituba,Jandaia do Sul,Cambira,Marumbi,Arapongas,Cândido de Abreu,Reserva,Joaquim Távora,Siqueira Campos, Sertanópolis,Cornélio Procópio,Cianorte,Quatiguá.

Justificativa

A Emenda atende as necessidades da população dentro doPAC.

Assinatura:

MPV-351

00105

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 07/02/07

Proposição: Medida Provisória nº 351/2007

Autor: Deputado Ratinho Junior

Nº Prontuário: 464

☐ Supressiva ☐ Substitutiva ☐ Modificativa X Aditiva ☐ Substitutiva/Global

Página: 01/01 | **Artigo:** | **Parágrafo:** | **Inciso:** | **Alínea:**

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se onde couber

Art.....Nos projetos de investimentos em infra estrutura e construção de casas em areas de risco, e desfavelização incorporados no Programa de Aceleração do Desesenvolvimento-PAC, será incluído o desenvolvimento e execução do projeto de urbanização e construção de moradias para população de baixa renda da favela "Jardim Bela Vista"-Tatuquara,Curitiba,Paraná e na favela-invasao do Boqueirao (Major Theolindo Ferreira Santos) Curitiba,Paraná. no valor de R$4.500.000,00(quatro milhões e quinhentos mil reais).

Justificativa

A Emenda num valor de R$4.500.000,00(quatro milhões e quinhentos mil reais), visa incluir nos projetos de investimentos em infra estrutura e construção de casas em áreas de risco, e desfavelização incorporados no Programa de Aceleração do Desesenvolvimento-PAC, o desenvolvimento e execução do projeto de urbanização e construção de moradias para população de baixa renda da favela "Jardim Bela Vista"-Tatuquara,Curitiba,Paraná e na favela-invasao do Boqueirao (Major Theolindo Ferreira Santos) Curitiba,Paraná. A presente proposta atingirá 450 famílias num total de cerca de 3.000 pessoas que hoje habitam em área de extrema periculosidade e insalubridade.

Assinatura:

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00106

Data: 07/02/07	Proposição: Medida Provisória nº 351/2007
Autor: Deputado Ratinho Junior	Nº Prontuário: 464

☐ Supressiva ☐ Substitutiva ☐ Modificativa ☒ Aditiva ☐ Substitutiva/Global

Página: 01/01	Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se onde couber o seguinte artigo

Art.....Nos projetos de infra-estrutura incorporados no Programa de Aceleração do Desenvolvimento-PAC, será incluído o desenvolvimento e execução do projeto do metrô de Curitiba, Estado do Paraná.

Justificativa

Com mais de dois milhões de habitantes congregando a Região Metropolitana, a emenda visa equacionar um dos mais graves problemas de Curitiba. O atual modelo de transporte coletivo já se encontra esgotado, necessitando de novas e mais oportunas e modernas intervenções. Entre elas, certamente e a exemplo de outras regiões metropolitanas, como Belo Horizonte e Salvador, o metrô será de extraordinária solução. Prevê-se um custo para uma das duas linhas necessárias o valor de setecentos milhões de reais.

Assinatura:

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **00107**

Data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória n.º 351 de 22 de janeiro 2007

autor	n.º do prontuário
Deputado ANTONIO CARLOS MENDES THAME	332

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

Página	Artigo	Parágrafos	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Adicione-se ao texto da Medida Provisória nº. 351/07, onde couber:

"Art. xxx Caberá aos Agentes de Distribuição e/ou de Transmissão à responsabilidade de realizarem e absorverem os custos dos investimentos necessários para conexão de empreendimentos de geração distribuída, novos e para expansão da capacidade instalada daqueles existentes, conforme regulamentação, a ser estabelecida pela ANEEL".

JUSTIFICATIVA

O dispositivo que se propõe acrescentar ao texto da MP 351/07 atribui responsabilidade aos Agentes de Distribuição e/ou Transmissão para realizarem os investimentos de conexão elétrica das centrais de geração distribuída (cogeração a gás natural e biomassa) até o sistema existente, conforme regulamentação a ser estabelecida pela ANEEL.

Estabelecer procedimentos regulatórios que atribuam responsabilidades para os Agentes de Distribuição e/ou Transmissão, para realizarem os investimentos necessários na expansão do sistema elétrico é importante para possibilitar a conexão das novas centrais de geração distribuída e/ou a expansão da capacidade instalada daquelas existentes, geralmente localizadas nas "pontas do sistema elétrico" como é o caso da cogeração com biomassa da cana e das PCHs, que estão sendo planejadas e construídas nas novas "fronteiras agrícolas".

Esse procedimento trará grande impacto no fomento da geração distribuída, com possibilidade de viabilizar, em curto prazo, ofertas adicionais de energia para os próximos anos, cujos fatores críticos de potencial desabastecimento poderão ser atenuados com investimentos realizados pela iniciativa privada, que apresentam menor impacto no licenciamento sócio-ambiental.

PARLAMENTAR

MPV-351

00108

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória n.º 351 de 22 de janeiro 2007

autor	n.º do prontuário
Deputado ANTONIO CARLOS MENDES THAME	332

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

Página	Artigo	Parágrafos	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Adicione-se ao texto da Medida Provisória nº. 351/07, onde couber:

"Art. xxx Na aplicação do disposto na Lei nº. 9427/1996, artigo 26º, conforme redação dada pela Lei nº. 10.762/2003, o limite de 30 MW de capacidade potência instalada, utilizado para apurar o custo de uso do sistema de distribuição, com aplicação da redução de 50% da Tarifa de Uso do Sistema de Distribuição (TUSD), conforme regulamentação da ANEEL deverá ser considerada apenas capacidade de potência líquida em megawatts (MW), a ser injetada na rede do sistema de distribuição e/ou de transmissão".

JUSTIFICATIVA

O dispositivo que se pretende acrescentar ao texto da Medida Provisória nº. 351/07 propõe que seja considerado o "valor líquido de energia injetada na rede de distribuição", destinada para os ambientes de comercialização existente - regulado e livre, para fins de aplicação do desconto de 50% da TUSD, conforme regulamentado pela ANEEL.

O conceito de geração distribuída aplicado, principalmente nos projetos de cogeração com biomassa (usinas de açúcar e etanol), pressupõe desenvolver projetos "customizados" para a produção de energia elétrica e térmica, destinada ao consumo próprio da unidade industrial e, inclusive, para a exportação dos excedentes de produção.

Com o avanço da tecnologia, conceitos e processos de geração distribuída, que possibilita viabilizar a implantação de novos projetos de grande porte (para processamento de até 9,0 milhões de toneladas de cana/safra), foram criadas condições para instalar capacidades de geração superiores a 100 MW por empreendimento. Essas condições tornaram-se acessíveis a partir das novas condições de financiamento estabelecidas pelo BNDES, que contemplam a utilização de caldeiras de alta pressão (acima de 60 bar), projetos e processos de maior eficiência agrícola, industrial e energética, sempre visando o máximo aproveitamento da biomassa disponível (bagaço e palha), nas centrais de geração distribuída.

Com esse novo cenário, o limite estabelecido pela Lei nº. 9.427/96, no seu artigo

26°, com redação atualizada pela Lei nº. 10.762/2003, tornou o limite de 30 MW de potência instalada um fator inibidor do fomento da geração distribuída (cogeração a gás natural e, principalmente, a partir da biomassa da cana), para os pequenos e médios empreendimentos. Além disso, para empreendimentos existentes, o limite de 30 MW também é inibidor, quando consideramos que as usinas de etanol estão efetuando "retrofits" dos seus processos de produção industrial e energético, visando utilizar avanços tecnológicos nos sistemas de moendas, que passam a operar com acionamento elétrico.

Nessas condições, o consumo próprio de energia elétrica nas usinas para a produção do açúcar/etanol pode chegar a 40% da capacidade instalada, o que significa que usina com capacidade instalada superior a 30 MW e inferior a 50MW, dependendo do consumo próprio, terão os custos de uso da linha de transmissão onerados em função de uma capacidade de potência que não é "injetada na rede de distribuição", pois a energia elétrica circula apenas no barramento interno da usina.

Além disso, é importante considerar que, atualmente, têm sido considerados no cálculo do custo de utilização da rede de distribuição os 12 (doze) meses do ano, enquanto que as usinas utilizam apenas sete meses do ano (abril a novembro). No período da entressafra (dezembro a março) as usinas são classificadas como "consumidores cativos" das Distribuidoras, ficando sujeitas à compra da energia nas condições de tarifa regulada, que já incluem os custos de usos dos sistemas de distribuição/transmissão.

PARLAMENTAR

MPV-351

00109

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	MP 351 /2007

Autor	nº do prontuário
Dep. Luiz Carlos Setim	

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

xxxxxx

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Emenda aditiva

Acrescente-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo, que modifica o artigo 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, como segue:

"Art. . O art. 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

Art. 1º .....

.....

XIII – carnes e miudezas classificados no Capítulo 2 da TIPI.

JUSTIFICAÇÃO

A agropecuária brasileira demanda medidas de incentivo, notadamente, no âmbito tributário, semelhantes aos incentivos concedidos pelo governo federal no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para os setores da construção civil. O setor primário de produção agropecuária representa 10% do Produto Interno Bruto e quando considerado o agronegócio como um todo, chega a 35% do PIB e emprega mais de 18 milhões de pessoas.

O Brasil é hoje o maior produtor e exportador mundial de carnes tendo apresentado, principalmente nos últimos dez anos, aumento consistente e significativo da produção, com grandes inovações tecnológicas e melhorias substanciais no manejo animal e na administração da cadeia pecuária como um todo. Ocorreu grande profissionalização na produção e na comercialização e as exportações em 2005, foram superiores a 05 milhões de toneladas, com faturamento de mais de 8 bilhões de dólares. Esse crescimento na oferta de carne à preços reais decrescentes está possibilitando o aumento no consumo de carnes no país, principalmente naquelas camadas da população de renda mais baixa, com impactos positivos na qualidade de vida e melhorias nos indicadores sociais na última década.

Mas o setor é altamente penalizado pela elevada carga tributária que chega a atingir mais de um terço do preço final do produto, fato que está reduzindo a competitividade da pecuária nacional e colocando os produtores em situação de difícil solvência. Ganhos importantes de produtividade, eficiência e eficácia acabam sendo anulados pelo crescimento da tributação, um dos principais problemas estruturais da agropecuária brasileira.

A eliminação da cobrança de PIS e CONFINS - cerca de 10% do preço do produto - representa medida de grande significado econômico e de justiça social, pois além de reduzir o preço final aos consumidores, possui potencial de geração de emprego e renda adicional no setor agropecuário.

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-351

00110

Data: 07/02/07	Proposição: Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007
Autor: Deputado MÁRIO NEGROMONTE	Nº do Prontuário

☐ Supressiva ☐ Substitutiva ☐ Modificativa ☒ Aditiva ☐ Substitutiva Global [ ]

Artigo:	Parágrafo:	Incisos:	Alínea:	Pág. 1 de 1

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se onde couber o seguinte artigo:

Art. ... Os recursos orçamentários previstos para os investimentos na revitalização do Rio São Francisco não poderão sofrer cortes ou quaisquer medidas de contingenciamento.

JUSTIFICAÇÃO

Pelos impactos que podem gerar na já combalida economia das regiões ribeirinhas ao Rio São Francisco, não se justifica quaisquer cortes ou contingenciamentos de recursos destinados à revitalização desse importante rio nacional.

Assinatura

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00111

Data: 07/02/07	Proposição: Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007
Autor: Deputado MÁRIO NEGROMONTE	Nº do Prontuário

☐ Supressiva ☐ Substitutiva ☐ Modificativa ☒ Aditiva ☐ Substitutiva Global ☐

Artigo:	Parágrafo:	Incisos:	Alínea:	Pág. 1 de 1

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se onde couber o seguinte artigo:

Art. ... Nos projetos de revitalização dos rios e de recuperação dos lagos incorporados no Programa de Aceleração do Desenvolvimento-PAC, serão obrigatoriamente incluídos projetos de saneamento básico e de agroenergia que beneficiem os moradores ribeirinhos dos respectivos municípios.

JUSTIFICAÇÃO

Na avaliação dos projetos de revitalização dos rios e dos lagos incluídos no PAC dever-se-á levar em conta, obrigatoriamente, os benefícios a serem gerados para a população residente nas áreas em que houver a implantação física dos mesmos.

Assinatura

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **00112**

data	proposição
07/022007	Medida Provisória nº 351

autor	nº do prontuário
Odair Cunha	269

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente à Medida Provisória nº 351/2007, onde couber, o seguinte:

Art ____ - O inciso XI do art. 1º da Lei 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar com o seguinte teor:

Art. 1º .....

XI – leite fluido pasteurizado, ou industrializado, na forma de ultrapasteurizado, e leite em pó, integral, semi-desnatado, desnatado, modificados ou não, os complementos lactéos, e as formulas infantis, assim definida conforme previsão legal específica, destinado ao consumo humano ou utilizados na industrialização de produtos que se destinam ao consumo humano.

JUSTIFICATIVA

A necessidade de que produtos correlatos aos leites também sejam incluídos e beneficiados com a redução a 0 (zero) nas alíquotas de PIS/COFINS, além de favorecer a população carente, vez que aumenta a sua acessibilidade a um produto de enorme importância nutricional nas primeiras fases de vida das crianças, também favorece as inúmeras entidades hospitalares, sobretudo, os hospitais públicos, principais adquirentes dos produtos aqui incluídos, favorecendo a diminuição de seus custos e conseqüentemente melhora a capacidade e qualidade de atendimento dos mesmos. Além do que estimula a diminuição dos preços dos alimentos, especialmente os consumidos em larga escala pela população.

Essa medida contribuirá para melhorar a qualidade da alimentação da população infantil, sobretudo a de baixa renda, e a diminuição dos custos hospitalares como aquisição dos produtos ora incluídos, essenciais para a sobrevida de pacientes recém-nascidos carentes de alimentação complementar que lhes garantam a vida. Além disso, preços mais baixos de alimentos podem contribuir para a manutenção de níveis de inflação aceitáveis, ajudando a sustentar o equilíbrio macro econômico do País.

PARLAMENTAR

ODAIR CUNHA PT/MG

MPV-351

00113

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351/07

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MAURO NAZIF	

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Acrescente-se onde couber um artigo na MP 351/07, estabelecendo como prioridade o asfaltamento da Br 419, no território do Estado de Rondônia.

JUSTIFICAÇÃO

O asfaltamento da BR 419 no Estado de Rondônia é um pleito antigo da população daquele Estado, não podendo mais ser postergado.

PARLAMENTAR

DEPUTADO MAURO NAZIF

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **00114**

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351

autor	nº do prontuário
Odair Cunha	269

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Insira-se o art. ___ na Medida Provisória n.º 351, de 2007, com o fim de incluir o seguinte texto:" O prazo de prescrição da Cota de Contribuição ao Instituto Brasileiro do Café, reinstituído pelo artigo 2º, do Decreto-Lei nº 2.295, de 21 de novembro de 1986, é de 5 anos contados a partir da publicação da Lei nº 11.051, de 2004."

JUSTIFICATIVA

I. Breve Histórico da Cota de Contribuição ao IBC

A Cota de Contribuição ao Instituto Brasileiro do Café ("IBC") foi reinstituída pelo artigo 2º, do Decreto-Lei n.º 2.295, de 21 de novembro de 1986, como contribuição de intervenção no domínio econômico incidente sobre a exportação do café.

Apesar de não ter natureza tributária, conforme a Emenda Constitucional n.º 8, de 1977[1], a Cota de Contribuição ao IBC estava submetida ao princípio da legalidade à luz da Constituição de 1967, com a Emenda n.º 1, de 1969. Contudo, o artigo 4º do Decreto-Lei n.º 2.295, de 21 de novembro de 1986, delegou a fixação da sua alíquota ao Presidente do IBC.

Tal fato (delegação) motivou inúmeras ações judiciais que, num primeiro momento, no ano de 1997, motivaram a manifestação do STF nos autos do RE n.º 191.044-5 pela não recepção da Cota de Contribuição ao IBC pela Carta Constitucional de 1988.

[1] A Emenda Constitucional n.º 8, de 1977, retirou a natureza tributária das contribuições. Portanto, tais exações fiscais não estavam submetidas ao ordenamento jurídico tributário até o advento da Constituição de 1988 (o STF pacificou essa matéria no julgamento do RE n.º 138.284).

Posteriormente, num segundo momento, já no ano de 2004, o STF voltou a analisar a matéria para pacificar a inconstitucionalidade da Cota de Contribuição ao IBC desde sua origem, ou seja, desde sua recriação pelo artigo 2º, do Decreto-Lei n.º 2.295, de 21 de novembro de 1986, à luz da Carta Constitucional de 1967, com a Emenda n.º 1, de 1969 (RE n.º 408.830).

Por decorrência deste julgamento do STF, o Poder Legislativo dispensou a Procuradoria da Fazenda Nacional de recorrer dos processos de Cota de Contribuição ao IBC (art. 3º, da Lei n.º 11.051, de 2004) e publicou a Resolução n.º 28, de 2005, retirando a Cota do ordenamento jurídico.

II. Dos Efeitos da Decisão de 1997 do STF e a Prescrição do STJ – Questão de Segurança Jurídica

A Cota de Contribuição ao IBC foi recolhida nos anos de 1986 a 1992. Com a decisão do STF de 1997 (não recepção da Cota pela Constituição de 1988), muitos contribuintes (produtores e comerciantes de café) ingressaram com Pedidos de Restituição diretamente na Receita Federal.

Ocorre que os mencionados Pedidos de Restituição foram protocolados no tempo em que o STJ (1999 e 2000) entendia que a prescrição de 5 anos só começava a contar quando da declaração de inconstitucionalidade da exação (1997).

Posteriormente, no ano de 2005, para surpresa dos contribuintes (repita-se: contribuintes que protocolaram seus pedidos em 1999 e 2000), bem como para manifesta ofensa à segurança jurídica, o STJ mudou seu posicionamento para entender que a prescrição é de 10 anos (tese dos 5 + 5) começando quando do recolhimento indevido (nova interpretação dada ao Código Tributário Nacional).

Portanto, os contribuintes que acreditaram na decisão do STF de 1997 ("chancelada" em 2004) e na jurisprudência pacífica do STJ sobre a contagem da prescrição (5 anos após a decisão do STF), hoje, encontram-se na pior das situações criada pela expectativa frustrada pelos próprios Tribunais Superiores, **pois seus pedidos de restituição serão todos indeferidos**.

III. Da Emenda Proposta

III. 1. Tecnicamente

Em termos técnicos, a proposta de emenda está em sintonia com o ordenamento jurídico e com a jurisprudência dos Tribunais Administrativos, eis que:

1º. Como já vimos, a Cota de Contribuição ao IBC foi recriada SEM NATUREZA JURÍDICO TRIBUTÁRIA (Emenda n.º 8, de 1977), logo, a regra de prescrição proposta não necessita de lei complementar como prescreve o art. 146, inciso III, da C.F., de 1988, por não se tratar, repita-se, de tributo. Uma simples lei ordinária é suficiente para enunciar norma de prescrição especial para a Cota de Contribuição ao IBC. Exemplo idêntico ocorre com as contribuições ao FGTS (que também não possuem natureza tributária) cuja prescrição é de 30 anos.

2º. Mas, mesmo que venha a se admitir que no período após a C.F. de 1988 a Cota de Contribuição ao IBC foi recepcionada como tributo (fato este que expurgamos em virtude da declaração de inconstitucionalidade do STF com efeito "ex tunc" nos autos do RE n.º 408.830), portanto, requerendo lei complementar, nos termos do art. 146, inciso III, alínea b, da C.F., para dispor sobre prescrição, o Tribunal Administrativo Federal (Conselho de Contribuintes), motivado pela própria União, em assunto similiar (decadência) vem decidindo pela aplicação de norma especial (lei ordinária) em detrimento da norma geral (CTN). Vejamos:

MINISTÉRIO DA FAZENDA

CÂMARA SUPERIOR DE RECURSOS FISCAIS

SEGUNDA TURMA

PROCESSO Nº. 10580.011487/00-63
RECURSO Nº. 202 -121.868
MATÉRIA: COFINS
RECORRENTE: FAZENDA NACIONAL
RECORRIDA: SEGUNDA CÂMARA DO SEGUNDO CONSELHO DE CONTRIBUINTES
INTERESSADA: RIOMAR CENTROS COMERCIAIS LTDA.
SESSÃO: 25 DE JANEIRO DE 2005
ACÓRDÃO Nº.: CSRF/02-01.835

COFINS. DECADÊNCIA. PRAZO. O prazo para a Fazenda exercer o direito de fiscalizar e constituir pelo lançamento a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS, é o fixado por lei regularmente editada, à qual não compete ao julgador administrativo negar vigência. Portanto, consoante permissivo do § 4º do art. 150 do CTN, nos termos do art. 45 da Lei nº 8.212/91, tal direito extingue-se com o decurso do prazo de 10 (dez) anos, contados do primeiro dia do exercício seguinte àquele em que o crédito poderia ter sido constituído.

Recurso provido.

III. 2. Financeiramente

A Emenda proposta não visa no curto e médio prazo desembolso de caixa do Tesouro Nacional. Ao contrário, ao sanar o problema criado pela mudança jurisprudencial do STJ, a emenda pretende retomar somente o direito à prescrição, onde todos os processos terão que seguir o seu curso natural e ordinário de análise pelo órgão competente: a Receita Federal.

Sublinhe-se, por oportuno, que a emenda também não possui o condão de possibilitar a compensação de um futuro crédito com valores devidos aos Fundos agropecuários, como por exemplo, o Funcafé. Para isso, seria necessária uma nova norma prescritiva.

III. 3. Socialmente

A crise no campo já é conhecida por todos, principalmente pelo Governo Lula. Tal iniciativa (retomar o direito à prescrição) promoverá novas esperanças ao produtor brasileiro, especificamente, à cafeicultura brasileira.

PARLAMENTAR

ODAIR CUNHA PT/MG

MPV-351

00115

CONGRESSO NACIONAL
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351, DE 22 DE JANEIRO DE 2007
EMENDA ADITIVA

Adite-se onde couber na Medida Provisória n.º 351, de 22 de Janeiro de 2007, uma Seção intitulada "DO CONTRIBUINTE ESPECIAL" com a seguinte redação:

SEÇÃO (...)
DO CONTRIBUINTE ESPECIAL

Art. (...) Fica facultado à União e aos sujeitos passivos das obrigações tributárias por ela arrecadadas, nos termos do artigo 171 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional), celebrar transação, com a finalidade de extinção da totalidade dos créditos tributários, inscritos ou não em Dívida Ativa, constituídos ou não, com vencimento até a data da publicação desta lei.

§ 1º Aos créditos tributários que estiverem suspensos por força do disposto no artigo 151 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional), não se aplica o disposto no *caput* do presente artigo, salvo se o sujeito passivo manifestar expressamente o seu interesse na inclusão destes débitos, mediante a apresentação de formulários, nos termos da regulamentação a ser expedida pelos órgãos responsáveis pela administração dos tributos.

§ 2º Para que possa transacionar com a União, o sujeito passivo das obrigações tributárias relacionadas no *caput* do presente artigo deverá encaminhar solicitação ao órgão responsável pela administração dos tributos até 31 de julho de 2007, nos termos da regulamentação que será expedida por esses órgãos.

§ 3º A regulamentação dos procedimentos necessários para a implementação da transação, bem como para a manifestação expressa no § 1º deste artigo, será expedida por cada um dos órgãos responsáveis pela administração dos tributos federais, dentro de suas competências, no prazo de trinta dias contados da publicação desta Lei.

§ 4º A autoridade competente para autorizar a transação é o chefe de cada um dos órgãos responsáveis pela administração dos tributos federais, ou pessoa por ele autorizada, o qual, mediante despacho fundamentado, aceitará ou não a proposta do sujeito passivo.

§ 5º Após o transcurso do prazo de quinze dias da apresentação da solicitação prevista no § 2º deste artigo sem que haja manifestação expressa nos termos do parágrafo anterior, considerar-se-á autorizada a transação e o sujeito passivo passará a se enquadrar na qualidade de Contribuinte Especial, conforme definido no artigo seguinte.

§ 6º A transação prevista neste artigo independerá de apresentação de garantia, liberando-se as garantias existentes, relativas a débitos incluídos na transação.

Art. (...) O sujeito passivo que optar por celebrar a transação instituída por meio do artigo anterior, será considerado Contribuinte Especial, e ficará obrigado ao recolhimento dos seguintes tributos devidos à União, mediante a aplicação das alíquotas previstas nas legislações vigentes à época da ocorrência dos fatos geradores de cada um dos tributos, com um adicional de vinte por cento, caso seja contribuinte:

I – Imposto sobre a Renda e Proventos de Qualquer Natureza;

II – Imposto sobre Produtos Industrializados;

III – Imposto sobre a Importação de Produtos Estrangeiros;

IV – Imposto sobre a Exportação para o Exterior de Produtos Nacionais ou Nacionalizados;

V – Imposto sobre Operações de Créditos, Câmbio e Seguro, ou Relativas a Títulos ou Valores Mobiliários;

VI – Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural;

VII - Contribuição para Financiamento da Seguridade Social – COFINS

Parágrafo único. O recolhimento dos tributos pelos sujeitos passivos (Contribuintes Especiais), com o adicional previsto no *caput* deste artigo, será realizado pelo prazo de até vinte anos, contado do primeiro dia útil do mês subseqüente à data em que for autorizada expressa ou tacitamente a solicitação de transação, nos termos da regulamentação a ser publicada pelos órgãos responsáveis pela administração dos tributos.

Art. (...) A homologação da transação será efetivada em até seis meses, contados do término da condição de Contribuinte Especial, o que acontecerá com o decurso do prazo de até vinte anos previsto no artigo anterior, mediante despacho fundamentado da autoridade administrativa responsável pela administração do tributo.

§ 1º Caso a autoridade administrativa responsável pela administração do tributo não se manifeste no prazo previsto no *caput* do presente artigo, considerar-se-á tacitamente homologada a transação.

§ 2º Após a homologação da transação, o sujeito passivo deixará de ser considerado Contribuinte Especial, passando a recolher os tributos previstos no artigo anterior sem o adicional de vinte por cento e serão considerados extintos os créditos tributários objeto da transação.

§ 3º Não será homologada a transação, expressa ou tacitamente, do sujeito passivo que possuir débitos exigíveis relativos aos tributos previstos no artigo anterior.

§ 4º O disposto no § 3º, não se aplica à hipótese de débitos cuja exigibilidade esteja suspensa por força do disposto no artigo 151 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional).

§ 5º Caso após o decurso do prazo de até vinte anos previsto no artigo anterior, o sujeito passivo perceba que possui débitos exigíveis relativos aos tributos sujeitos ao adicional de vinte por cento incidente sobre a alíquota, poderá regularizar esta situação, mediante a quitação destes débitos, desde que esta quitação seja realizada antes do despacho previsto no *caput* deste artigo, ou antes do decurso do prazo de seis meses, previsto no § 1º do presente artigo.

§ 6º O resultado apurado quando da opção e da quitação de que tratam o caput e o § 3º deste artigo será registrado como reserva de capital, aplicando-se o tratamento tributário idêntico ao previsto no § 2º, do art. 38, do Decreto-lei nº 1.598, de 26 de dezembro de 1977, com a redação dada pelo do inciso VIII, do art. 10, do Decreto-lei nº1.730, de 17 de dezembro de 1979, inclusive no que se refere à apuração da base de cálculo da contribuição social sobre o lucro líquido.

Art. (...) Os créditos tributários objeto da transação ficarão suspensos enquanto ela não for homologada, por força do disposto no artigo 151, inciso I, da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional).

§ 1º Para fins de controle dos créditos suspensos na forma deste artigo, os órgãos responsáveis pela administração dos tributos, consolidarão os créditos indicados pelos sujeitos passivos e manterão um controle paralelo destes créditos, nos termos da regulamentação a ser publicada por cada um destes órgãos.

§ 2º Caso o sujeito passivo tenha optado pelo pagamento de tributos federais mediante qualquer modalidade de parcelamento dos débitos tributários, ou ainda, de pagamento destes débitos com benefícios tributários concedidos por quaisquer legislações anteriores e tenha indicado estes débitos para a efetivação da transação, para fins da consolidação prevista no parágrafo anterior, considerar-se-á somente o valor do saldo remanescente, ou seja, amortizado pelas parcelas já quitadas.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, o sujeito passivo não mais poderá ser excluído do respectivo programa de parcelamento, ou ter o seu parcelamento rescindido, ou o pagamento com benefícios não homologado.

§ 4º Também poderão optar pela transação os sujeitos passivos que tiveram os seus parcelamentos rescindidos, ou os pagamentos com benefícios não homologados, ou que foram excluídos de programas de recuperação fiscal ou de parcelamento de débitos tributários ou previdenciários e, nesta hipótese, serão desconsiderados os efeitos das rescisões já ocorridas, das não homologações dos pagamentos com os benefícios concedidos, ou das exclusões dos programas de parcelamento, de modo que tais sujeitos passivos terão o mesmo tratamento dos contribuintes que estejam com os seus

parcelamentos regulares, ou que não tiveram os pagamentos com benefícios desconsiderados, ou que estejam regulares nos respectivos programas de parcelamento.

§ 5 ° A pessoa jurídica que possuí ação judicial em curso, requerendo a sua reinclusão em quaisquer dos programas de recuperação fiscal ou de parcelamento deverá desistir previamente à solicitação de adesão à transação da respectiva ação judicial e renunciar a qualquer alegação de direito sobre o qual se funda a referida ação, hipótese em que não haverá condenação em honorários, protocolando requerimento de extinção do processo com julgamento do mérito, nos termos do inciso V do art. 269 do CPC.

Art. (...) O exercício pelo sujeito passivo do direito assegurado no artigo (...) é condicionado à expressa renúncia, em caráter irrevogável e irretratável, ao direito de:

I – aderir ou de optar por programas de parcelamento de débitos fiscais, existentes ou que venham a ser criados, pelo prazo de cento e vinte meses contado a partir da data da autorização para a inclusão no programa da transação;

II – cindir, fundir, ou incorporar a pessoa jurídica, exceto se a nova pessoa jurídica sucessora, proveniente da cisão, fusão, ou incorporação, optar pelo pagamento do adicional de que trata o artigo (...) pelo prazo remanescente que faltaria para que a sociedade sucedida cumprisse com os requisitos para a homologação da transação;

III – criar pessoa jurídica subsidiária, controlada ou coligada, e de seus sócios ou acionistas constituírem pessoa jurídica ligada, conforme definições da legislação societária, com o mesmo objeto social, exceto se a nova sociedade optar pelo pagamento do adicional de que trata o artigo (...) até o término do prazo previsto para a homologação da transação do sujeito passivo que aderiu ao programa;

IV – extinguir, por qualquer meio, a pessoa jurídica.

Art. (...) Caso o sujeito passivo (Contribuinte Especial) possua créditos tributários, inclusive aqueles concedidos por meio da emissão de precatórios de natureza tributária, cujos pagamentos estejam ou não vencidos, respeitado nas respectivas liquidações o art. 100 da Constituição Federal e o disposto no § 2º do artigo 78 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, poderá, alternativamente ao pagamento dos tributos com o adicional de vinte por cento incidente sobre as alíquotas, conforme previsto no artigo (...), quitar o saldo consolidado previsto no artigo (...), mediante a compensação com estes créditos.

§ 1º Na hipótese deste artigo, o valor do saldo consolidado será corrigido pela Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP até a data da compensação.

§ 2º Após a realização da compensação prevista neste artigo, o sujeito passivo poderá optar pelo seu desenquadramento da condição de Contribuinte Especial.

§ 3º Caso o sujeito passivo opte pelo desenquadramento previsto no parágrafo anterior, e não seja homologada total ou parcialmente a compensação pretendida, o sujeito passivo deverá quitar o saldo do débito, com o acréscimo da multa de mora de 20% (vinte por cento) e dos juros corrigidos pela Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP.

§ 4º Na hipótese do sujeito passivo não optar pelo seu desenquadramento da condição de Contribuinte Especial e fazer a compensação prevista neste artigo, a não homologação total ou parcial da compensação, não afetará as condições para a regularidade da transação.

§ 5º Caso a compensação seja homologada, o sujeito passivo deverá informar este fato ao órgão responsável pela administração do tributo, o qual emitirá um despacho fundamentado, cumprindo os prazos e condições previstos no artigo (....), no que tange à homologação da transação.

§ 2º Os órgãos responsáveis pela administração dos tributos, regulamentarão os procedimentos necessários para a compensação prevista neste artigo.

Art. (...) Na hipótese de não cumprimento das condições previstas nesta lei para a homologação da transação, o que será verificado no momento do despacho previsto no *caput* do artigo (...), ou mediante procedimento de fiscalização regular das atividades do sujeito passivo, o saldo do débito consolidado pelo órgão responsável pela administração do tributo, nos termos dos parágrafos 1º e 2º do artigo (...), tornar-se-á imediatamente exigível.

§ 1º Na hipótese do *caput* deste artigo, a cobrança do saldo será realizada mediante a inscrição do débito na dívida ativa, sendo que a totalidade deste débito será atualizada pela aplicação da Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP e o sujeito passivo deixará imediatamente a condição de Contribuinte Especial.

§ 2º Para fins de inscrição do saldo remanescente do crédito tributário na dívida ativa, nos termos previsto no § 1º deste artigo, o valor será exigido por cada um dos órgãos responsáveis pela administração do tributo, na proporção do valor originalmente devido a cada um destes órgãos, sendo, contudo, irrelevante o tributo que originou o saldo consolidado.

§ 3º Os órgãos responsáveis pela administração dos tributos, regulamentarão a forma como a cobrança prevista no § 2º será efetivada, inclusive com a criação de códigos próprios para a arrecadação do saldo devido a cada um destes órgãos.

JUSTIFICATIVA

O PAC deve possibilitar uma aceleração de crescimento das empresas que devem recuperar as respectivas capacidades de alavancagem e de investimento. Assim é necessário que dentro de uma visão global do PAC, o Governo reconheça a alta carga

tributária a que submeteu os agentes econômicos e possibilite sem anistia e sem renúncia fiscal, mediante um processo legal e criativo, que as empresas possam tornar-se regulares para com o fisco.

A possibilidade de transação com a União dos débitos tributários por ela arrecadados prevista nesta emenda tem por objetivo permitir aos sujeitos passivos quitar todos os débitos vencidos até a publicação da lei, por meio do pagamento dos Tributos Federais com as alíquotas vigentes à época dos fatos geradores majoradas em até 20% (vinte por cento).

As pessoas jurídicas que optarem por celebrar transação com a União serão consideradas Contribuintes Especiais e ficarão sujeitas ao recolhimento dos Tributos Federais com o adicional acima mencionado durante o prazo de até 20 anos, período em que será concedida a moratória desses créditos aos sujeitos passivos, ficando suspensa sua exigibilidade enquanto não for homologada a transação.

A homologação da transação após o decurso do prazo de até 20 anos como Contribuinte Especial está condicionada à não existência de débitos exigíveis relativos a Tributos Federais. Assim, além de se permitir a regularização dos débitos existentes até a publicação da lei, assegura-se à União que os sujeitos passivos que optarem pela transação continuarão com seus recolhimentos regulares durante esse período, sob pena de não homologação da transação.

Ademais, esta emenda poderá proporcionar uma alternativa aos programas de parcelamento, que são difíceis de administrar e têm alto custo para a máquina estatal, pois tais débitos poderão ser consolidados na proposta de transação.

Esclarece-se, ainda , que não há na emenda qualquer renúncia fiscal ou de receita que configure desobediência à Lei de Responsabilidade Fiscal, pois o prazo de vinte anos adotado para o adicional é superior ao tempo médio de vida das empresas brasileiras, o que implica, na prática, a garantir que os sujeitos passivos continuem exercendo suas atividades e recolhendo tributos federais cujos pagamentos seriam incertos. Portanto, as empresas que optarem pela transação terão a oportunidade de gerar mais empregos e mais tributos para o país.

Por fim, deve-se ressaltar que os créditos tributários objeto da transação não serão extintos, apenas ficarão com sua exigibilidade suspensa enquanto se cumprem os requisitos para a transação. Somente após esse período e após a homologação da transação pela União é que tais créditos serão extintos.

De forma clara e direta esta emenda traz as seguintes VANTAGENS para a Administração:

1. Os débitos tributários que estão sendo pagos, inclusive por meio de parcelamentos, tenderão à extinção sem decréscimo na sua arrecadação;

2. As empresas poderão suspender todos os débitos que possuírem até a data da publicação da lei e passarão a ter uma carga tributária maior durante o período em que ficarem na condição de Contribuinte Especial, aumentando a arrecadação da União;

3. Os créditos tributários não serão extintos, apenas suspensos até que se cumpram os requisitos para a homologação da transação;

4. Com a possibilidade de regularização de todos os débitos, os sujeitos passivos poderão alavancar-se e crescer, gerando mais tributos (inclusive crescendo o valor do adicional) e empregos;

5. As empresas com maior patrimônio e melhor cadastro terão uma vida maior o que significa mais tempo real (e não projetado) de recolhimento de tributos federais;

6. A PGFN livra-se de milhares de processos judiciais e a Receita de programas de difíceis administração e gestão;

7. As empresas não poderão parcelar débitos tributários por dez anos, acabando a memória dos programas de parcelamento e de recuperação fiscal.

Brasília, 07 de fevereiro de 2007.

Deputado VACCAREZZA
PT/SP

MPV-351

00116

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
	Medida Provisória nº 351/07

autor	Nº do prontuário
Deputado Carlos Melles	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acresça-se onde couber o seguinte artigo:

" Art. ___ Os artigos nº 10, 11 e 13 da Lei nº11.265, de 3 de janeiro de 2006, passam a vigorar com a seguinte redação:

" Art. 10.....

§ 1º Os rótulos desses produtos exibirão no painel lateral, de forma legível e de fácil visualização, o seguinte: "AVISO IMPORTANTE: Este produto somente deve ser usado na alimentação de crianças menores de 1 (um) ano de idade, por recomendação de médico ou nutricionista. O leite materno é insubstituível, evita infecções e alergias e fortalece o vínculo mãe-filho".

"Art. 11.....

§ 1º Os rótulos desses produtos exibirão no painel lateral, de forma legível e de fácil visualização, o seguinte: "AVISO IMPORTANTE: Este produto não deve ser usado na alimentação de crianças menores de 1 (um) ano de idade. O leite materno é insubstituível, evita infecções, alergias e é recomendado até os 2 (dois) anos de idade ou mais."

"Art. 13.....

I – utilizar ilustrações, fotos ou imagens de lactentes ou crianças de primeira infância, ou imagens, frases ou expressões que induzam a considerar esses produtos substitutos do leite materno, o que se aplica à marca ou à logomarca;

§1º Os rótulos desses produtos exibirão no painel lateral, de forma legível e de fácil visualização, o seguinte: "AVISO IMPORTANTE: O leite materno é insubstituível, evita infecções, alergias e é recomendado até os 2 (dois) anos de idade ou mais."

JUSTIFICAÇÃO

O leite materno é insubstituível, pois evita infecções e alergias sendo, por isso, recomendado para lactentes e crianças de até dois anos ou mais. Por essa razão, a Organização Mundial de Saúde - OMS e o Fundo das Nações Unidas para a Infância – UNICEF vêm, desde os anos 80 do século passado, fazendo um grande movimento, inclusive de caráter normativo, que já conta com a participação do Brasil, para a proteção, promoção, incentivo e apoio ao aleitamento materno.

O Código Internacional de Comercialização de Substitutos do Leite Materno da OMS, recomenda na rotulagem dos produtos abraugidos pela lei 11.265/06, orientações afirmativas, que abordem os seguintes pontos: *1. as palavras "Aviso Importante" ou equivalente; 2. declaração sobre a superioridade da amamentação; 3. declaração de que o produto deve ser utilizado somente quando recomendado por um profissional de saúde, quanto à necessidade e o método adequado para seu uso; e, 4. Instruções para o preparo adequado e uma advertência acerca dos riscos para a saúde resultantes do preparo incorreto.*

A Lei no. 11.265, de 3 de janeiro de 2006, como se constata, extrapola os ditames da OMS deixando de ter um "caráter educativo e orientador" e propugnando o uso de "orientações negativas e atemorizantes" para os leites em geral, do tipo "o Ministério da Saúde adverte:", o que foge ao espírito que levou a sua adoção. Isto certamente acarretará desinformação entre os consumidores e prejuízos para os produtores de leite que, sendo pequenos em sua maioria, também merecem a atenção, a proteção e o incentivo do Estado.

A importância do leite na dieta alimentar do brasileiro, especialmente o de vaca, como fonte suplementar de nutrientes – cálcio, proteínas, fósforo e vitaminas, é de tal ordem qne o Ministério da Saúde publicou, no final de 2005, o "Guia Alimentar para a População Brasileira - Promovendo a Alimentação Saudável". Nele recomenda-se o consumo diário de 3 porções de produtos lácteos, equivalentes a 200 litros de leite/ano *per capita* (50% superior ao consumido hoje).

Dentro deste escopo, como parte dos esforços para incentivar o consumo de leite, visando a combater a fome e a desnutrição, o Governo Federal, através de Programa do Leite (Fome Zero), vem distribuindo cerca de 1.000.000 litros de leite por dia nas regiões Nordeste do Brasil e Norte de Minas Gerais, tendo como público alvo gestantes, nutrizes, idosos e crianças de 6 meses (lactentes) a 6 anos de idade (primeira infância e crianças).

Neste sentido, a Lei 11.265/06, ao impor advertências e restrições na rotulagem das embalagens dos diversos tipos de leite, prejudica o atendimento ao objetivo do Governo Federal de combater a fome e a desnutrição, sem tampouco contribuir eficazmente para a prática do aleitamento materno. Há um conflito dentro da Política Pública de alimentação.

Denegrir ou tentar parecer "perigoso" o consumo de leite com a "Cláusula de Advertência" da Lei 11.265/06: "O Ministério da Saúde adverte: Este produto não deve ser usado para alimentar crianças menores de 1 (um) ano de idade, a não ser por indicação expressa de médico ou nutricionista"; prejudica os esforços de combate à fome e a desnutrição, sem contudo contribuir na fixação da idéia da importância do "aleitamento materno". Liminarmente, a expressão "O Ministério da Saúde adverte"

deve ser substituída. Ela transmite a impressão de que as empresas, deliberadamente, não desejam informar seus consumidores sobre tema tão relevante, o que não é verdadeiro.

PARLAMENTAR

MPV-351

00117

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MEDIDA PROVISÓRIA 351 de 2007

Autor
Deputado CARLOS MELLES

nº do prontuário

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

Página	Artigo Inclusão	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se à Medida Provisória nº 351 o seguinte artigo:

Artº ___O art. 14, da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 14 .....

.....

§ 14. A Aneel deverá garantir a reintegração anual à concessão de recursos aportados nos termos do inciso V do art. 13, bem como reconhecer e compensar anualmente as alterações das características das concessões cuja capacidade econômica e financeira do distribuidor local seja afetada pelo processo de universalização."

JUSTIFICATIVA:

Em 2002, por meio da Lei nº 10.438, o Legislativo determinou o início do processo de universalização dos serviços de distribuição de energia elétrica, o qual deveria ser integralmente custeado e amortizado com recursos das próprias concessões. Todavia, ao longo do tempo diversas características do processo foram ajustadas, visando sempre o aperfeiçoamento das regras e a redução do impacto nas tarifas de energia. A Lei 10.762, de 2003, assegurou a destinação de recursos a fundo perdido, oriundos da CDE, para acelerar o processo de universalização, buscando a sua finalização ainda em 2008.

Em seguida o governo federal lançou o Programa Luz para Todos, o qual implantou

a decisão da Lei, destinando recursos da CDE ao processo de universalização de forma subvencionada.

Decisao recente da Aneel sinaliza com a possibilidade de que recursos aplicados a fundo perdido não sejam reintegrados à concessão (depreciados), o que poderá comprometer a capacidade de investimentos das distribuidoras.

Adicionalmente, está decisão da Agência reguladora perpetua a necessidade de aportes externos e a fundo perdido para o atendimento de UC's de baixa rentabilidade, o que é incompatível, por exemplo, com a atual fonte de recursos para este fim, a CDE cuja duração será de 25 anos. A reintegração dos recursos por meio da consideração da depreciação nas tarifas cria as condições para que a concessão alcance a sustentabilidade, na medida em que minimiza a necessidade de aportes futuros, em especial a fundo perdido.

Cumpre observar, ainda, que, ao não permitir a reintegração dos recursos a fundo perdido a Agência obriga o investidor a efetuar a reposição de ativos com recursos próprios. Assim, há um aumento do risco de indenizações vultosas por parte da União ao fim da concessão, durante a reversão.

Além disso, o setor elétrico terá forte participação no PAC, com diversas obras de vulto. Diante disto a implementação pela agência reguladora de decisão que compromete a capacidade de investimento das empresas é incompatível com a política de governo definida no âmbito do PAC.

PARLAMENTAR

Brasília

MPV-351

00118

CONGRESSO NACIONAL
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351, DE 22 DE JANEIRO DE 2007
EMENDA ADITIVA

Adite-se onde couber na Medida Provisória n.º 351, de 22 de Janeiro de 2007, uma Seção intitulada "DA ALIENAÇÃO E DA RECUPERAÇÃO DE CRÉDITOS TRIBUTÁRIOS" com a seguinte redação:

SEÇÃO (...)
DA ALIENAÇÃO DE DIREITOS CREDITÓRIOS E DA RECUPERAÇÃO DE CRÉDITOS TRIBUTÁRIOS

Art. (...) - A União deverá transferir os ativos provenientes de programas de recuperação fiscal ou de parcelamentos tributários, representados pelos direitos creditórios e respectivas garantias, para a Empresa Gestora de Ativos - EMGEA devendo a mesma assumir as obrigações de recebimento antecipado mediante alienação ou securitização dos créditos nos termos do art. (...) desta lei.

Art. (...) - Fica o Poder Executivo autorizado a delegar à Empresa Gestora de Ativos - EMGEA as obrigações de gestão dos bens e direitos creditórios provenientes das pessoas jurídicas excluídas de programas de parcelamento ou de recuperação fiscal instituídos por lei, visando a recuperação desses ativos representados pelos direitos creditórios e respectivas garantias.

Art. (...) - Fica a Secretaria da Receita Federal do Brasil autorizada a anuir a assunção pela EMGEA das obrigações de gestão dos direitos creditórios e respectivas garantias provenientes de parcelamentos tributários ou de recuperação fiscal e das obrigações da EMGEA estabelecidas nos Art.(...) desta Lei.

Parágrafo único - Havendo a assunção a que se refere o *caput* deste artigo, fica a União autorizada a garantir as obrigações da EMGEA com o Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS por força desta Lei.

Art. (...) - Em virtude da transferência ou alienação dos bens e direitos creditórios dos parcelamentos tributários, nos termos da Medida Provisória n.º 2155, de 22 de junho de 2001, e suas alterações posteriores, a EMGEA fica autorizada a realizar, administrativa ou judicialmente, as negociações e as transações necessárias à recuperação e ao recebimento total ou parcial dos créditos dos citados parcelamentos na forma desta lei, bem como, por sua conta e risco, a promover a securitização dos direitos creditórios transferidos.

Parágrafo único - Fica facultado à União, representada pela Diretoria da EMGEA, e aos sujeitos passivos das obrigações tributárias, nos termos do artigo 171 da Lei

nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, celebrar transação com a finalidade de extinção da totalidade dos créditos tributários.

Art. (...) – O Poder Executivo estabelecerá as condições mínimas para a alienação pela EMGEA dos direitos creditórios dos fluxos de pagamentos provenientes de programas de recuperação fiscal e de parcelamentos da dívida tributária para com a União, fixando as condições de equalização entre o valor mínimo de alienação e o valor nominal da dívida, observando-se obrigatoriamente as condições de mercado e os critérios de equivalência econômica para a data da transação.

§1º As condições de mercado e os critérios de equivalência econômica deverão tomar por base as regras do parcelamento estabelecidas na lei que instituiu o respectivo parcelamento e o deságio médio praticado para os títulos públicos de longo prazo de emissão do Tesouro Nacional.

§2º - O devedor com as obrigações em dia perante o respectivo parcelamento terá o direito de preferência na compra dos direitos creditórios da União referente à sua dívida e poderá requerer da EMGEA a respectiva alienação.

§ 3º - A alienação preferencialmente dar-se-á sob a forma de leilão em balcão da Bolsa de Valores ou em pregão eletrônico e qualquer pessoa, natural ou jurídica, poderá ofertar lance, sempre superior ao valor mínimo, mediante instituição financeira ou corretora de valores.

§ 4º - A EMGEA poderá delegar a uma instituição financeira oficial a alienação dos direitos creditórios de que trata este artigo e a seu exclusivo critério poderá constituir fundo de investimentos em direitos creditórios.

Art. (...) - Fica a União autorizada a aceitar da EMGEA créditos tributários líquidos e certos contra a Fazenda Pública, inclusive aqueles concedidos por meio da emissão de precatórios de natureza tributária, cujos pagamentos estejam ou não vencidos, respeitados nas respectivas liquidações o art. 100 da Constituição Federal e o disposto no § 2º do artigo 78 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, na hipótese de recebimento pela EMGEA na quitação, parcial ou total, de débito tributário.

Art. (...) - No caso do pagamento realizar-se através de títulos de dívida pública ou através créditos líquidos e certos contra a Fazenda Pública, a equalização será estabelecida pela EMGEA entre os valores dos títulos ou dos créditos e o valor de dívida para a data do pagamento, observando-se critérios de equivalência econômica praticados no mercado financeiro e de títulos públicos.

Art. (...) - Os valores efetivamente recebidos por força desta lei serão, sempre que possível, utilizados preferencialmente para o pagamento das dívidas e obrigações judiciais do Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS.

Art. (...) – O eventual resultado apurado quando da extinçao do crédito tributário, nos termos desta lei, será registrado pelo devedor como reserva de capital, aplicando-se o tratamento tributário idêntico ao previsto no §2º, do art. 38, do Decreto-lei nº 1.598, de 26 de dezembro de 1977, com a redação dada pelo do

inciso VIII, do art. 1º, do Decreto-lei nº1.730, de 17 de dezembro de 1979, inclusive no que se refere a apuração da base de cálculo da contribuição social sobre o lucro líquido.

Art. (...) - O Poder Executivo regulamentará o disposto nesta Seção no prazo de sessenta dias a contar da data da sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O PAC precisa de superavit fiscal para cumprir os investimentos previstos. Não é possível que a União dispondo dos ativos representados pelos direitos creditórios de parcelamentos tributários – inclusive os passivos das empresas excluídas desses programas não exerça uma cobrança efetiva e nem antecipe recursos, sem dívida pública, mediante instrumentos de mercados como, por exemplo, fundos de direitos creditórios.

A União dispõe de uma empresa eficiente e enxuta, criada com o objeto de recuperação de créditos, que vem promovendo com sucesso a recuperação de diversos ativos. Trata-se da EMGEA que poderá ser utilizada pelo Governo para a recuperação e antecipação de créditos tributários relativos aos parcelamentos tributários.

A recuperação e antecipação desses créditos poderão representar uma entrada de caixa, sem dívida, superior a 1% (um por cento) do PIB, compensando a justa renúncia fiscal feita pelo Governo para proporcionar a alavancagem de empresas privadas. Esta emenda a rigor é, inclusive, um imperativo da Lei de Responsabilidade Fiscal.

Congresso Nacional, 07 de fevereiro de 2007.

Deputado VACCAREZZA
PT/SP

MPV-351

00119

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07.02.2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARINHA RAUPP	050

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Adite-se onde couber na Medida Provisória n.º 351, de 22 de Janeiro de 2007, uma Seção intitulada "DO CONTRIBUINTE ESPECIAL" com a seguinte redação:

SEÇÃO (...)
DO CONTRIBUINTE ESPECIAL

Art. (...) Fica facultado à União e aos sujeitos passivos das obrigações tributárias por ela arrecadadas, nos termos do artigo 171 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional), celebrar transação, com a finalidade de extinção da totalidade dos créditos tributários, inscritos ou não em Dívida Ativa, constituídos ou não, com vencimento até a data da publicação desta lei.

§ 1º Aos créditos tributários que estiverem suspensos por força do disposto no artigo 151 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional), não se aplica o disposto no *caput* do presente artigo, salvo se o sujeito passivo manifestar expressamente o seu interesse na inclusão destes débitos, mediante a apresentação de formulários, nos termos da regulamentação a ser expedida pelos órgãos responsáveis pela administração dos tributos.

§ 2º Para que possa transacionar com a União, o sujeito passivo das obrigações tributárias relacionadas no *caput* do presente artigo deverá encaminhar solicitação ao órgão responsável pela administração dos tributos até 31 de julho de 2007, nos termos da regulamentação que será expedida por esses órgãos.

§ 3º A regulamentação dos procedimentos necessários para a implementação da transação, bem como para a manifestação expressa no § 1º deste artigo, será expedida por cada um dos órgãos responsáveis pela administração dos tributos federais, dentro de suas competências, no prazo de trinta dias contados da publicação desta Lei.

§ 4º A autoridade competente para autorizar a transação é o chefe de cada um dos órgãos responsáveis pela administração dos tributos federais, ou pessoa por ele autorizada, o qual, mediante despacho fundamentado, aceitará ou não a proposta do sujeito passivo.

§ 5º Após o transcurso do prazo de quinze dias da apresentação da solicitação prevista no § 2º deste artigo sem que haja manifestação expressa nos termos do parágrafo anterior, considerar-se-á autorizada a transação e o sujeito passivo passará a se enquadrar na qualidade de Contribuinte Especial, conforme definido no artigo seguinte.

§ 6º A transação prevista neste artigo independerá de apresentação de garantia, liberando-se as garantias existentes, relativas a débitos incluídos na transação.

Art. (...) O sujeito passivo que optar por celebrar a transação instituída por meio do artigo anterior, será considerado Contribuinte Especial, e ficará obrigado ao recolhimento dos seguintes tributos devidos à União, mediante a aplicação das alíquotas previstas nas legislações vigentes à época da ocorrência dos fatos geradores de cada um dos tributos, com um adicional de vinte por cento, caso seja contribuinte:

I – Imposto sobre a Renda e Proventos de Qualquer Natureza;

II – Imposto sobre Produtos Industrializados;

III – Imposto sobre a Importação de Produtos Estrangeiros;

IV – Imposto sobre a Exportação para o Exterior de Produtos Nacionais ou Nacionalizados;

V – Imposto sobre Operações de Créditos, Câmbio e Seguro, ou Relativas a Títulos ou Valores Mobiliários;

VI – Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural;

VII - Contribuição para Financiamento da Seguridade Social – COFINS

Parágrafo único. O recolhimento dos tributos pelos sujeitos passivos (Contribuintes Especiais), com o adicional previsto no *caput* deste artigo, será realizado pelo prazo de até vinte anos, contado do primeiro dia útil do mês subseqüente à data em que for autorizada expressa ou tacitamente a solicitação de transação, nos termos da regulamentação a ser publicada pelos órgãos responsáveis pela administração dos tributos.

Art. (...) A homologação da transação será efetivada em até seis meses, contados do término da condição de Contribuinte Especial, o que acontecerá com o decurso do prazo de até vinte anos previsto no artigo anterior, mediante despacho fundamentado da autoridade administrativa responsável pela administração do tributo.

§ 1º Caso a autoridade administrativa responsável pela administração do tributo não se manifeste no prazo previsto no *caput* do presente artigo, considerar-se-á tacitamente homologada a transação.

§ 2º Após a homologação da transação, o sujeito passivo deixará de ser considerado Contribuinte Especial, passando a recolher os tributos previstos no artigo anterior sem o adicional de vinte por cento e serão considerados extintos os créditos tributários objeto da transação.

§ 3º Não será homologada a transação, expressa ou tacitamente, do sujeito passivo que possuir débitos exigíveis relativos aos tributos previstos no artigo anterior.

§ 4º O disposto no § 3º, não se aplica à hipótese de débitos cuja exigibilidade esteja suspensa por força do disposto no artigo 151 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional).

§ 5º Caso após o decurso do prazo de até vinte anos previsto no artigo anterior, o sujeito passivo perceba que possui débitos exigíveis relativos aos tributos sujeitos ao adicional de vinte por cento incidente sobre a alíquota, poderá regularizar esta situação, mediante a quitação destes débitos, desde que esta quitação seja realizada antes do despacho previsto no *caput* deste artigo, ou antes do decurso do prazo de seis meses, previsto no § 1º do presente artigo.

§ 6º O resultado apurado quando da opção e da quitação de que tratam o caput e o § 3º deste artigo será registrado como reserva de capital, aplicando-se o tratamento tributário idêntico ao previsto no § 2º, do art. 38, do Decreto-lei nº 1.598, de 26 de dezembro de 1977, com a redação dada pelo do inciso VIII, do art. 10, do Decreto-lei nº1.730, de 17 de dezembro de 1979, inclusive no que se refere à apuração da base de cálculo da contribuição social sobre o lucro líquido.

Art. (...) Os créditos tributários objeto da transação ficarão suspensos enquanto ela não for homologada, por força do disposto no artigo 151, inciso I, da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional).

§ 1º Para fins de controle dos créditos suspensos na forma deste artigo, os órgãos responsáveis pela

administração dos tributos, consolidarão os créditos indicados pelos sujeitos passivos e manterão um controle paralelo destes créditos, nos termos da regulamentação a ser publicada por cada um destes órgãos.

§ 2º Caso o sujeito passivo tenha optado pelo pagamento de tributos federais mediante qualquer modalidade de parcelamento dos débitos tributários, ou ainda, de pagamento destes débitos com benefícios tributários concedidos por quaisquer legislações anteriores e tenha indicado estes débitos para a efetivação da transação, para fins da consolidação prevista no parágrafo anterior, considerar-se-á somente o valor do saldo remanescente, ou seja, amortizado pelas parcelas já quitadas.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, o sujeito passivo não mais poderá ser excluído do respectivo programa de parcelamento, ou ter o seu parcelamento rescindido, ou o pagamento com benefícios não homologado.

§ 4º Também poderão optar pela transação os sujeitos passivos que tiveram os seus parcelamentos rescindidos, ou os pagamentos com benefícios não homologados, ou que foram excluídos de programas de recuperação fiscal ou de parcelamento de débitos tributários ou previdenciários e, nesta hipótese, serão desconsiderados os efeitos das rescisões já ocorridas, das não homologações dos pagamentos com os benefícios concedidos, ou das exclusões dos programas de parcelamento, de modo que tais sujeitos passivos terão o mesmo tratamento dos contribuintes que estejam com os seus parcelamentos regulares, ou que não tiveram os pagamentos com benefícios desconsiderados, ou que estejam regulares nos respectivos programas de parcelamento.

§ 5 º A pessoa jurídica que possui ação judicial em curso, requerendo a sua reinclusão em quaisquer dos programas de recuperação fiscal ou de parcelamento deverá desistir previamente à solicitação de adesão à transação da respectiva ação judicial e renunciar a qualquer alegação de direito sobre o qual se funda a referida ação, hipótese em que não haverá condenação em honorários, protocolando requerimento de extinção do processo com julgamento do mérito, nos termos do inciso V do art. 269 do CPC.

Art. (...) O exercício pelo sujeito passivo do direito assegurado no artigo (...) é condicionado à expressa renúncia, em caráter irrevogável e irretratável, ao direito de:

I – aderir ou de optar por programas de parcelamento de débitos fiscais, existentes ou que venham a ser criados, pelo prazo de cento e vinte meses contado a partir da data da autorização para a inclusão no programa da transação;

II – cindir, fundir, ou incorporar a pessoa jurídica, exceto se a nova pessoa jurídica sucessora, proveniente da cisão, fusão, ou incorporação, optar pelo pagamento do adicional de que trata o artigo (...) pelo prazo remanescente que faltaria para que a sociedade sucedida cumprisse com os requisitos para a homologação da transação;

III – criar pessoa jurídica subsidiária, controlada ou coligada, e de seus sócios ou acionistas constituírem pessoa jurídica ligada, conforme definições da legislação societária, com o mesmo objeto social, exceto se a nova sociedade optar pelo pagamento do adicional de que trata o artigo (...) até o término do prazo previsto para a homologação da transação do sujeito passivo que aderiu ao programa;

IV – extinguir, por qualquer meio, a pessoa jurídica.

Art. (...) Caso o sujeito passivo (Contribuinte Especial) possua créditos tributários, inclusive aqueles concedidos por meio da emissão de precatórios de natureza tributária, cujos pagamentos estejam ou não vencidos, respeitado nas respectivas liquidações o art. 100 da Constimição Federal e o disposto no § 2º do artigo 78 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, poderá, alternativamente ao pagamento dos tributos com o adicional *de vinte por cento incidente sobre as alíquotas, conforme previsto no artigo (...), quitar o saldo consolidado* previsto no artigo (...), mediante a compensação com estes créditos.

§ 1º Na hipótese deste artigo, o valor do saldo consolidado será corrigido pela Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP até a data da compensação.

§ 2º Após a realização da compensação prevista neste artigo, o sujeito passivo poderá optar pelo seu desenquadramento da condição de Contribuinte Especial.

§ 3º Caso o sujeito passivo opte pelo desenquadramento previsto no parágrafo anterior, e não seja homologada total ou parcialmente a compensação pretendida, o sujeito passivo deverá quitar o saldo do débito, com o acréscimo da multa de mora de 20% (vinte por cento) e dos juros corrigidos pela Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP.

§ 4º Na hipótese do sujeito passivo não optar pelo seu desenquadramento da condição de Contribuinte Especial e fazer a compensação prevista neste artigo, a não homologação total ou parcial da compensação, não afetará as condições para a regularidade da transação.

§ 5º Caso a compensação seja homologada, o sujeito passivo deverá informar este fato ao órgão responsável pela administração do tributo, o qual emitirá um despacho fundamentado, cumprindo os prazos e condições previstos no artigo (....), no que tange à homologação da transação.

§ 2º Os órgãos responsáveis pela administração dos tributos, regulamentarão os procedimentos necessários para a compensação prevista neste artigo.

Art. (...) Na hipótese de não cumprimento das condições previstas nesta lei para a homologação da transação, o que será verificado no momento do despacho previsto no *caput* do artigo (...), ou mediante procedimento de fiscalização regular das atividades do sujeito passivo, o saldo do débito consolidado pelo órgão responsável pela administração do tributo, nos termos dos parágrafos 1º e 2º do artigo (...), tornar-se-á imediatamente exigível.

§ 1º Na hipótese do *caput* deste artigo, a cobrança do saldo será realizada mediante a inscrição do débito na dívida ativa, sendo que a totalidade deste débito será atualizada pela aplicação da Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP e o sujeito passivo deixará imediatamente a condição de Contribuinte Especial.

§ 2º Para fins de inscrição do saldo remanescente do crédito tributário na dívida ativa, nos termos previsto no § 1º deste artigo, o valor será exigido por cada um dos órgãos responsáveis pela administração do tributo, na proporção do valor originalmente devido a cada um destes órgãos, sendo, contudo, irrelevante o tributo que originou o saldo consolidado.

§ 3º Os órgãos responsáveis pela administração dos tributos, regulamentarão a forma como a cobrança prevista no § 2º será efetivada, inclusive com a criação de códigos próprios para a arrecadação do saldo devido a cada um destes órgãos.

JUSTIFICATIVA

O PAC deve possibilitar uma aceleração de crescimento das empresas que devem recuperar as respectivas capacidades de alavancagem e de investimento. Assim é necessário que dentro de uma visão global do PAC, o Governo reconheça a alta carga tributária a que submeteu os agentes econômicos e possibilite sem anistia e sem renúncia fiscal, mediante um processo legal e criativo, que as empresas possam tornar-se regulares para com o fisco.

A possibilidade de transação com a União dos débitos tributários por ela arrecadados prevista nesta emenda tem por objetivo permitir aos sujeitos passivos quitar todos os débitos vencidos até a publicação da lei, por meio do pagamento dos Tributos Federais com as alíquotas vigentes à época dos fatos geradores majoradas em até 20% (vinte por cento).

As pessoas jurídicas que optarem por celebrar transação com a União serão consideradas Contribuintes Especiais e ficarão sujeitas ao recolhimento dos Tributos Federais com o adicional acima mencionado durante o prazo de até 20 anos, período em que será concedida a moratória desses créditos aos sujeitos passivos, ficando suspensa sua exigibilidade enquanto não for homologada a transação.

A homologação da transação após o decurso do prazo de até 20 anos como Contribuinte Especial está condicionada à não existência de débitos exigíveis relativos a Tributos Federais. Assim, além de se permitir a regularização dos débitos existentes até a publicação da lei, assegura-se à União que os sujeitos passivos que optarem pela transação continuarão com seus recolhimentos regulares durante esse período, sob pena de não homologação da transação.

Ademais, esta emenda poderá proporcionar uma alternativa aos programas de parcelamento, que são difíceis de administrar e têm alto custo para a máquina estatal, pois tais débitos poderão ser consolidados na proposta de transação.

Esclarece-se, ainda , que não há na emenda qualquer renúncia fiscal ou de receita que configure desobediência à Lei de Responsabilidade Fiscal, pois o prazo de vinte anos adotado para o adicional é superior ao tempo médio de vida das empresas brasileiras, o que implica, na prática, a garantir que os sujeitos passivos continuem exercendo suas atividades e recolhendo tributos federais cujos pagamentos seriam incertos. Portanto, as empresas que optarem pela transação terão a oportunidade de gerar mais empregos e mais tributos para o país.

Por fim, deve-se ressaltar que os créditos tributários objeto da transação não serão extintos, apenas ficarão com sua exigibilidade suspensa enquanto se cumprem os requisitos para a transação. Somente após esse período e após a homologação da transação pela União é que tais creditos serão extintos.

De forma clara e direta esta emenda traz as seguintes VANTAGENS para a Administração:

1. Os débitos tributários que estão sendo pagos, inclusive por meio de parcelamentos, tenderão à extinção sem decréscimo na sua arrecadação;

2. As empresas poderão suspender todos os débitos que possuirem até a data da publicação da lei e passarão a ter uma carga tributária maior durante o período em que ficarem na condição de Contribuinte Especial, aumentando a arrecadação da União;

3. Os créditos tributários não serão extintos, apenas suspensos até que se cumpram os requisitos para a homologação da transação;

4. Com a possibilidade de regularização de todos os débitos, os sujeitos passivos poderão alavancar-se e crescer, gerando mais tributos (inclusive crescendo o valor do adicional) e empregos;

5. As empresas com maior patrimônio e melhor cadastro terão uma vida maior o que significa mais tempo real (e não projetado) de recolhimento de tributos federais;

6. A PGFN livra-se de milhares de processos judiciais e a Receita de programas de difíceis administração e gestão;

7. As empresas não poderão parcelar débitos tributários por dez anos, acabando a memória dos programas de parcelamento e de recuperação fiscal .

PARLAMENTAR

DEPUTADO **MARINHA RAUPP**

MPV-351

00120

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07.02.2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO DARCÍSIO PERONDI	191

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Adite-se onde couber na Medida Provisória n.º 351, de 22 de Janeiro de 2007, uma Seção intitulada "DO CONTRIBUINTE ESPECIAL" com a seguinte redação:

SEÇÃO (...)
DO CONTRIBUINTE ESPECIAL

Art. (...) Fica facultado à União e aos sujeitos passivos das obrigações tributárias por ela arrecadadas, nos termos do artigo 171 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional), celebrar transação, com a finalidade de extinção da totalidade dos créditos tributários, inscritos ou não em Dívida Ativa, constituídos ou não, com vencimento até a data da publicação desta lei.

§ 1º Aos créditos tributários que estiverem suspensos por força do disposto no artigo 151 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional), não se aplica o disposto no *caput* do presente artigo, salvo se o sujeito passivo manifestar expressamente o seu interesse na inclusão destes débitos, mediante a apresentação de formulários, nos termos da regulamentação a ser expedida pelos órgãos responsáveis pela administração dos tributos.

§ 2º Para que possa transacionar com a União, o sujeito passivo das obrigações tributárias relacionadas no *caput* do presente artigo deverá encaminhar solicitação ao órgão responsável pela administração dos tributos até 31 de julho de 2007, nos termos da regulamentação que será expedida por esses órgãos.

§ 3º A regulamentação dos procedimentos necessários para a implementação da transação, bem como para a manifestação expressa no § 1º deste artigo, será expedida por cada um dos órgãos responsáveis pela administração dos tributos federais, dentro de suas competências, no prazo de trinta dias contados da publicação desta Lei.

§ 4º A autoridade competente para autorizar a transação é o chefe de cada um dos órgãos responsáveis pela administração dos tributos federais, ou pessoa por ele autorizada, o qual, mediante despacho fundamentado, aceitará ou não a proposta do sujeito passivo.

§ 5º Após o transcurso do prazo de quinze dias da apresentação da solicitação prevista no § 2º deste artigo sem que haja manifestação expresse nos termos do parágrafo anterior, considerar-se á autorizada a transação e o sujeito passivo passará a se enquadrar na qualidade de Contribuinte Especial, conforme definido no artigo seguinte.

§ 6º A transação prevista neste artigo independerá de apresentação de garantia, liberando-se as garantias existentes, relativas a débitos incluídos na transação.

Art. (...) O sujeito passivo que optar por celebrar a transação instituída por meio do artigo anterior, será considerado Contribuinte Especial, e ficará obrigado ao recolhimento dos seguintes tributos devidos à União, mediante a aplicação das alíquotas previstas nas legislações vigentes à época da ocorrência dos fatos geradores de cada um dos tributos, com um adicional de vinte por cento, caso seja contribuinte:

I – Imposto sobre a Renda e Proventos de Qualquer Natureza;

II – Imposto sobre Produtos Industrializados;

III – Imposto sobre a Importação de Produtos Estrangeiros;

IV – Imposto sobre a Exportação para o Exterior de Produtos Nacionais ou Nacionalizados;

V – Imposto sobre Operações de Créditos, Câmbio e Seguro, ou Relativas a Títulos ou Valores Mobiliários;

VI – Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural;

VII - Contribuição para Financiamento da Seguridade Social – COFINS

Parágrafo único. O recolhimento dos tributos pelos sujeitos passivos (Contribuintes Especiais), com o adicional previsto no *caput* deste artigo, será realizado pelo prazo de até vinte anos, contado do primeiro dia útil do mês subseqüente à data em que for autorizada expressa ou tacitamente a solicitação de transação, nos termos da regulamentação a ser publicada pelos órgãos responsáveis pela administração dos tributos.

Art. (...) A homologação da transação será efetivada em até seis meses, contados do término da condição de Contribuinte Especial, o que acontecerá com o decurso do prazo de até vinte anos previsto no artigo anterior, mediante despacho fundamentado da autoridade administrativa responsável pela administração do tributo.

§ 1° Caso a autoridade administrativa responsável pela administração do tributo não se manifeste no prazo previsto no *caput* do presente artigo, considerar-se-á tacitamente homologada a transação.

§ 2° Após a homologação da transação, o sujeito passivo deixará de ser considerado Contribuinte Especial, passando a recolher os tributos previstos no artigo anterior sem o adicional de vinte por cento e serão considerados extintos os créditos tributários objeto da transação.

§ 3° Não será homologada a transação, expressa ou tacitamente, do sujeito passivo que possuir débitos exigíveis relativos aos tributos previstos no artigo anterior.

§ 4° O disposto no § 3°, não se aplica à hipótese de débitos cuja exigibilidade esteja suspensa por força do disposto no artigo 151 da Lei n° 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional).

§ 5° Caso após o decurso do prazo de até vinte anos previsto no artigo anterior, o sujeito passivo perceba que possui débitos exigíveis relativos aos tributos sujeitos ao adicional de vinte por cento incidente sobre a alíquota, poderá regularizar esta situação, mediante a quitação destes débitos, desde que esta quitação seja realizada antes do despacho previsto no *caput* deste artigo, ou antes do decurso do prazo de seis meses, previsto no § 1° do presente artigo.

§ 6° O resultado apurado quando da opção e da quitação de que tratam o caput e o § 3° deste artigo será registrado como reserva de capital, aplicando-se o tratamento tributário idêntico ao previsto no § 2°, do art. 38, do Decreto-lei n° 1.598, de 26 de dezembro de 1977, com a redação dada pelo do inciso VIII, do art. 10, do Decreto-lei n°1.730, de 17 de dezembro de 1979, inclusive no que se refere à apuração da base de cálculo da contribuição social sobre o lucro líquido.

Art. (...) Os créditos tributários objeto da transação ficarão suspensos enquanto ela não for homologada, por força do disposto no artigo 151, inciso I, da Lei n° 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional).

§ 1° Para fins de controle dos créditos suspensos na forma deste artigo, os órgãos responsáveis pela

administração dos tributos, consolidarão os créditos indicados pelos sujeitos passivos e manterão um controle paralelo destes créditos, nos termos da regulamentação a ser publicada por cada um destes órgãos.

§ 2º Caso o sujeito passivo tenha optado pelo pagamento de tributos federais mediante qualquer modalidade de parcelamento dos débitos tributários, ou ainda, de pagamento destes débitos com benefícios tributários concedidos por quaisquer legislações anteriores e tenha indicado estes débitos para a efetivação da transação, para fins da consolidação prevista no parágrafo anterior, considerar-se-á somente o valor do saldo remanescente, ou seja, amortizado pelas parcelas já quitadas.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, o sujeito passivo não mais poderá ser excluído do respectivo programa de parcelamento, ou ter o seu parcelamento rescindido, ou o pagamento com benefícios não homologado.

§ 4º Também poderão optar pela transação os sujeitos passivos que tiveram os seus parcelamentos rescindidos, ou os pagamentos com benefícios não homologados, ou que foram excluídos de programas de recuperação fiscal ou de parcelamento de débitos tributários ou previdenciários e, nesta hipótese, serão desconsiderados os efeitos das rescisões já ocorridas, das não homologações dos pagamentos com os benefícios concedidos, ou das exclusões dos programas de parcelamento, de modo que tais sujeitos passivos terão o mesmo tratamento dos contribuintes que estejam com os seus parcelamentos regulares, ou que não tiveram os pagamentos com benefícios desconsiderados, ou que estejam regulares nos respectivos programas de parcelamento.

§ 5 ° A pessoa jurídica que possui ação judicial em curso, requerendo a sua reinclusão em quaisquer dos programas de recuperação fiscal ou de parcelamento deverá desistir previamente à solicitação de adesão à transação da respectiva ação judicial e renunciar a qualquer alegação de direito sobre o qual se funda a referida ação, hipótese em que não haverá condenação em honorários, protocolando requerimento de extinção do processo com julgamento do mérito, nos termos do inciso V do art. 269 do CPC.

Art. (...) O exercício pelo sujeito passivo do direito assegurado no artigo (...) é condicionado à expressa renúncia, em caráter irrevogável e irretratável, ao direito de:

I – aderir ou de optar por programas de parcelamento de débitos fiscais, existentes ou que venham a ser criados, pelo prazo de cento e vinte meses contado a partir da data da autorização para a inclusão no programa da transação;

II – cindir, fundir, ou incorporar a pessoa jurídica, exceto se a nova pessoa jurídica sucessora, proveniente da cisão, fusão, ou incorporação, optar pelo pagamento do adicional de que trata o artigo (...) pelo prazo remanescente que faltaria para que a sociedade sucedida cumprisse com os requisitos para a homologação da transação;

III – criar pessoa jurídica subsidiária, controlada ou coligada, e de seus sócios ou acionistas constituírem pessoa jurídica ligada, conforme definições da legislação societária, com o mesmo objeto social, exceto se a nova sociedade optar pelo pagamento do adicional de que trata o artigo (...) até o término do prazo previsto para a homologação da transação do sujeito passivo que aderiu ao programa;

IV – extinguir, por qualquer meio, a pessoa jurídica.

Art. (...) Caso o sujeito passivo (Contribuinte Especial) possua créditos tributários, inclusive aqueles concedidos por meio da emissão de precatórios de natureza tributária, cujos pagamentos estejam ou não vencidos, respeitado nas respectivas liquidações o art. 100 da Constituição Federal e o disposto no § 2º do artigo 78 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, poderá, alternativamente ao pagamento dos tributos com o adicional de vinte por cento incidente sobre as alíquotas, conforme previsto no artigo (...), quitar o saldo consolidado previsto no artigo (...), mediante a compensação com estes créditos.

§ 1º Na hipótese deste artigo, o valor do saldo consolidado será corrigido pela Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP até a data da compensação.

§ 2º Após a realização da compensação prevista neste artigo, o sujeito passivo poderá optar pelo seu desenquadramento da condição de Contribuinte Especial.

§ 3º Caso o sujeito passivo opte pelo desenquadramento previsto no parágrafo anterior, e não seja homologada total ou parcialmente a compensação pretendida, o sujeito passivo deverá quitar o saldo do débito, com o acréscimo da multa de mora de 20% (vinte por cento) e dos juros corrigidos pela Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP.

§ 4º Na hipótese do sujeito passivo não optar pelo seu desenquadramento da condição de Contribuinte Especial e fazer a compensação prevista neste artigo, a não homologação total ou parcial da compensação, não afetará as condições para a regularidade da transação.

§ 5º Caso a compensação seja homologada, o sujeito passivo deverá informar este fato ao órgão responsável pela administração do tributo, o qual emitirá um despacho fundamentado, cumprindo os prazos e condições previstos no artigo (...), no que tange à homologação da transação.

§ 2º Os órgãos responsáveis pela administração dos tributos, regulamentarão os procedimentos necessários para a compensação prevista neste artigo.

Art. (...) Na hipótese de não cumprimento das condições previstas nesta lei para a homologação da transação, o que será verificado no momento do despacho previsto no *caput* do artigo (...), ou mediante procedimento de fiscalização regular das atividades do sujeito passivo, o saldo do débito consolidado pelo órgão responsável pela administração do tributo, nos termos dos parágrafos 1º e 2º do artigo (...), tornar-se-á imediatamente exigível.

§ 1º Na hipótese do *caput* deste artigo, a cobrança do saldo será realizada mediante a inscrição do débito na dívida ativa, sendo que a totalidade deste débito será atualizada pela aplicação da Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP e o sujeito passivo deixará imediatamente a condição de Contribuinte Especial.

§ 2º Para fins de inscrição do saldo remanescente do crédito tributário na dívida ativa, nos termos previsto no § 1º deste artigo, o valor será exigido por cada um dos órgãos responsáveis pela administração do tributo, na proporção do valor originalmente devido a cada um destes órgãos, sendo, contudo, irrelevante o tributo que originou o saldo consolidado.

§ 3º Os órgãos responsáveis pela administração dos tributos, regulamentarão a forma como a cobrança prevista no § 2º será efetivada, inclusive com a criação de códigos próprios para a arrecadação do saldo devido a cada um destes órgãos.

JUSTIFICATIVA

O PAC deve possibilitar uma aceleração de crescimento das empresas que devem recuperar as respectivas capacidades de alavancagem e de investimento. Assim é necessário que dentro de uma visão global do PAC, o Governo reconheça a alta carga tributária a que submeteu os agentes econômicos e possibilite sem anistia e sem renúncia fiscal, mediante um processo legal e criativo, que as empresas possam tornar-se regulares para com o fisco.

A possibilidade de transação com a União dos débitos tributários por ela arrecadados prevista nesta emenda tem por objetivo permitir aos sujeitos passivos quitar todos os débitos vencidos até a publicação da lei, por meio do pagamento dos Tributos Federais com as alíquotas vigentes à época dos fatos geradores majoradas em até 20% (vinte por cento).

As pessoas jurídicas que optarem por celebrar transação com a União serão consideradas Contribuintes Especiais e ficarão sujeitas ao recolhimento dos Tributos Federais com o adicional acima mencionado durante o prazo de até 20 anos, período em que será concedida a moratória desses créditos aos sujeitos passivos, ficando suspensa sua exigibilidade enquanto não for homologada a transação.

A homologação da transação após o decurso do prazo de até 20 anos como Contribuinte Especial está condicionada à não existência de débitos exigíveis relativos a Tributos Federais. Assim, além de se permitir a regularização dos débitos existentes até a publicação da lei, assegura-se à União que os sujeitos passivos que optarem pela transação continuarão com seus recolhimentos regulares durante esse período, sob pena de não homologação da transação.

Ademais, esta emenda poderá proporcionar uma alternativa aos programas de parcelamento, que são difíceis de administrar e têm alto custo para a máquina estatal, pois tais débitos poderão ser consolidados na proposta de transação.

Esclarece-se, ainda , que não há na emenda qualquer renúncia fiscal ou de receita que configure desobediência à Lei de Responsabilidade Fiscal, pois o prazo de vinte anos adotado para o adicional é superior ao tempo médio de vida das empresas brasileiras, o que implica, na prática, a garantir que os sujeitos passivos continuem exercendo suas atividades e recolhendo tributos federais cujos pagamentos seriam incertos. Portanto, as empresas que optarem pela transação terão a oportunidade de gerar mais empregos e mais tributos para o país.

Por fim, deve-se ressaltar que os créditos tributários objeto da transação não serão extintos, apenas ficarão com sua exigibilidade suspensa enquanto se cumprem os requisitos para a transação. Somente após esse período e após a homologação da transação pela União é que tais créditos serão extintos.

De forma clara e direta esta emenda traz as seguintes VANTAGENS para a Administração:

1. Os débitos tributários que estão sendo pagos, inclusive por meio de parcelamentos, tenderão à extinção sem decréscimo na sua arrecadação;

2. As empresas poderão suspender todos os débitos que possuírem até a data da publicação da lei e passarão a ter uma carga tributária maior durante o período em que ficarem na condição de Contribuinte Especial, aumentando a arrecadação da União;

3. Os créditos tributários não serão extintos, apenas suspensos até que se cumpram os requisitos para a homologação da transação;

4. Com a possibilidade de regularização de todos os débitos, os sujeitos passivos poderão alavancar-se e crescer, gerando mais tributos (inclusive crescendo o valor do adicional) e empregos;

5. As empresas com maior patrimônio e melhor cadastro terão uma vida maior o que significa mais tempo real (e não projetado) de recolhimento de tributos federais;

6. A PGFN livra-se de milhares de processos judiciais e a Receita de programas de difíceis administração e gestão;

7. As empresas não poderão parcelar débitos tributários por dez anos, acabando a memória dos programas de parcelamento e de recuperação fiscal .

PARLAMENTAR

DEPUTADO DARCÍSIO PERONDI

MPV-351

00121

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07.02.2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO DARCÍSIO PERONDI	491

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Adite-se onde couber na Medida Provisória n.º 351, de 22 de Janeiro de 2007, uma Seção intitulada "DA ALIENAÇÃO E DA RECUPERAÇÃO DE CRÉDITOS TRIBUTÁRIOS" com a seguinte redação:

SEÇÃO (...)

DA ALIENAÇÃO DE DIREITOS CREDITÓRIOS E DA RECUPERAÇÃO DE CRÉDITOS TRIBUTÁRIOS

Art. (...) - A União deverá transferir os ativos provenientes de programas de recuperação fiscal ou de parcelamentos tributários, representados pelos direitos creditórios e respectivas garantias, para a Empresa Gestora de Ativos - EMGEA devendo a mesma assumir as obrigações de recebimento antecipado mediante alienação ou securitização dos créditos nos termos do art. (...) desta lei.

Art. (...) - Fica o Poder Executivo autorizado a delegar à Empresa Gestora de Ativos - EMGEA as obrigações de gestão dos bens e direitos creditórios provenientes das pessoas jurídicas excluídas de programas de parcelamento ou de recuperação fiscal instituídos por lei, visando a recuperação desses ativos representados pelos direitos creditórios e respectivas garantias.

Art. (...) - Fica a Secretaria da Receita Federal do Brasil autorizada a anuir a assunção pela EMGEA das obrigações de gestão dos direitos creditórios e respectivas garantias provenientes de parcelamentos tributários ou de recuperação fiscal e das obrigações da EMGEA estabelecidas nos Art.(...) desta Lei.

Parágrafo único - Havendo a assunção a que se refere o *caput* deste artigo, fica a União autorizada a garantir as obrigações da EMGEA com o Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS por força desta Lei.

Art. (...) - Em virtude da transferência ou alienação dos bens e direitos creditórios dos

parcelamentos tributários, nos termos da Medida Provisória n.º 2155, de 22 de junho de 2001, e suas alterações posteriores, a EMGEA fica autorizada a realizar, administrativa ou judicialmente, as negociações e as transações necessárias à recuperação e ao recebimento total ou parcial dos créditos dos citados parcelamentos na forma desta lei, bem como, por sua conta e risco, a promover a securitização dos direitos creditórios transferidos.

Parágrafo único - Fica facultado à União, representada pela Diretoria da EMGEA, e aos sujeitos passivos das obrigações tributárias, nos termos do artigo 171 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, celebrar transação com a finalidade de extinção da totalidade dos créditos tributários.

Art. (...) – O Poder Executivo estabelecerá as condições mínimas para a alienação pela EMGEA dos direitos creditórios dos fluxos de pagamentos provenientes de programas de recuperação fiscal e de parcelamentos da dívida tributária para com a União, fixando as condições de equalização entre o valor mínimo de alienação e o valor nominal da dívida, observando-se obrigatoriamente as condições de mercado e os critérios de equivalência economica para a data da transação.

§1º – As condições de mercado e os critérios de equivalência econômica deverão tomar por base as regras do parcelamento estabelecidas na lei que instituiu o respectivo parcelamento e o deságio médio praticado para os títulos públicos de longo prazo de emissão do Tesouro Nacional.

§2º - O devedor com as obrigações em dia perante o respectivo parcelamento terá o direito de preferência na compra dos direitos creditórios da União referente à sua dívida e poderá requerer da EMGEA a respectiva alienação.

§ 3º - A alienação preferencialmente dar-se-á sob a forma de leilão em balcão da Bolsa de Valores ou em pregão eletrônico e qualquer pessoa, natural ou jurídica, poderá ofertar lance, sempre superior ao valor mínimo, mediante instituição financeira ou corretora de valores.

§ 4º - A EMGEA poderá delegar a uma instituição financeira oficial a alienação dos direitos creditórios de que trata este artigo e a seu exclusivo critério poderá constituir fundo de investimentos em direitos creditórios.

Art. (...) - Fica a União autorizada a aceitar da EMGEA créditos tributários líquidos e certos contra a Fazenda Pública, inclusive aqueles concedidos por meio da emissão de precatórios de natureza tributária, cujos pagamentos estejam ou não vencidos, respeitados nas respectivas liquidações o art. 100 da Constituição Federal e o disposto no § 2º do artigo 78 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, na hipótese de recebimento pela EMGEA na qultação, parcial ou total, de débito tributário.

Art. (...) - No caso do pagamento realizar-se através de títulos de dívida pública ou através créditos líquidos e certos contra a Fazenda Pública, a equalização será estabelecida pela EMGEA entre os valores dos títulos ou dos créditos e o valor de dívida para a data do pagamento, observando-se critérios de equivalência econômicas praticados no mercado financeiro e de títulos públicos.

Art. (...) - Os valores efetivamente recebidos por força desta lei serão, sempre que possível, utilizados preferencialmente para o pagamento das dívidas e obrigações judiciais do Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS.

Art. (...) – O eventual resultado apurado quando da extinção do crédito tributário, nos termos desta lei, será registrado pelo devedor como reserva de capital, aplicando-se o tratamento tributário idêntico ao previsto no §2°, do art. 38, do Decreto-lei nº 1.598, de 26 de dezembro de 1977, com a redação dada pelo do inciso VIII, do art. 1º, do Decreto-lei nº1.730, de 17 de dezembro de 1979, inclusive no que se

refere a apuração da base de cálculo da contribuição social sobre o lucro líquido.

Art. (...) - O Poder Executivo regulamentará o disposto nesta Seção no prazo de sessenta dias a contar da data da sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O PAC precisa de superavit fiscal para cumprir os investimentos previstos. Não é possível que a União dispondo dos ativos representados pelos direitos creditórios de parcelamentos tributários inclusive os passivos das empresas excluídas desses programas – não exerça uma cobrança efetiva e nem antecipe recursos, sem dívida pública, mediante instrumentos de mercados como, por exemplo, fundos de direitos creditórios.

A União dispõe de uma empresa eficiente e enxuta, criada com o objeto de recuperação de créditos, que vem promovendo com sucesso a recuperação de diversos ativos. Trata-se da EMGEA que poderá ser utilizada pelo Governo para a recuperação e antecipação de créditos tributários relativos aos parcelamentos tributários.

A recuperação e antecipação desses créditos poderão representar uma entrada de caixa, sem dívida, superior a 1% (um por cento) do PIB, compensando a justa renúncia fiscal feita pelo Governo para proporcionar a alavancagem de empresas privadas. Esta emenda a rigor é, inclusive, um imperativo da Lei de Responsabilidade Fiscal.

PARLAMENTAR

DEPUTADO DARCÍSIO PERONDI

MPV-351

00122

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07.02.2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO ELCIONE BARBALHO	021

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Adite-se onde couber na Medida Provisória n.º 351, de 22 de Janeiro de 2007, uma Seção intitulada "DO CONTRIBUINTE ESPECIAL" com a seguinte redação:

SEÇÃO (...)
DO CONTRIBUINTE ESPECIAL

Art. (...) Fica facultado à União e aos sujeitos passivos das obrigações tributárias por ela arrecadadas, nos termos do artigo 171 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional), celebrar transação, com a finalidade de extinção da totalidade dos créditos tributários, inscritos ou não em Dívida Ativa, constituídos ou não, com vencimento até a data da publicação desta lei.

§ 1º Aos créditos tributários que estiverem suspensos por força do disposto no artigo 151 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional), não se aplica o disposto no *caput* do presente artigo, salvo se o sujeito passivo manifestar expressamente o seu interesse na inclusão destes débitos, mediante a apresentação de formulários, nos termos da regulamentação a ser expedida pelos órgãos responsáveis pela administração dos tributos.

§ 2º Para que possa transacionar com a União, o sujeito passivo das obrigações tributárias relacionadas no *caput* do presente artigo deverá encaminhar solicitação ao órgão responsável pela administração dos tributos até 31 de julho de 2007, nos termos da regulamentação que será expedida por esses órgãos.

§ 3º A regulamentação dos procedimentos necessários para a implementação da transação, bem como para a manifestação expressa no § 1º deste artigo, será expedida por cada um dos órgãos responsáveis pela administração dos tributos federais, dentro de suas competências, no prazo de trinta dias contados da publicação desta Lei.

§ 4º A autoridade competente para autorizar a transação é o chefe de cada um dos órgãos responsáveis pela administração dos tributos federais, ou pessoa por ele autorizada, o qual, mediante despacho fundamentado, aceitará ou não a proposta do sujeito passivo.

§ 5º Após o transcurso do prazo de quinze dias da apresentação da solicitação prevista no § 2º deste artigo sem que haja manifestação expressa nos termos do parágrafo anterior, considerar-se-á autorizada a transação e o sujeito passivo passará a se enquadrar na qualidade de Contribuinte Especial, conforme definido no artigo seguinte.

§ 6º A transação prevista neste artigo independerá de apresentação de garantia, liberando-se as garantias existentes, relativas a débitos incluídos na transação.

Art. (...) O sujeito passivo que optar por celebrar a transação instituída por meio do artigo anterior, será considerado Contribuinte Especial, e ficará obrigado ao recolhimento dos seguintes tributos devidos à União, mediante a aplicação das alíquotas previstas nas legislações vigentes à época da ocorrência dos fatos geradores de cada um dos tributos, com um adicional de vinte por cento, caso seja contribuinte:

I – Imposto sobre a Renda e Proventos de Qualquer Natureza;

II – Imposto sobre Produtos Industrializados;

III – Imposto sobre a Importação de Produtos Estrangeiros;

IV – Imposto sobre a Exportação para o Exterior de Produtos Nacionais ou Nacionalizados;

V – Imposto sobre Operações de Créditos, Câmbio e Seguro, ou Relativas a Títulos ou Valores Mobiliários;

VI – Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural;

VII - Contribuição para Financiamento da Seguridade Social – COFINS

Parágrafo único. O recolhimento dos tributos pelos sujeitos passivos (Contribuintes Especiais), com o adicional previsto no *caput* deste artigo, será realizado pelo prazo de até vinte anos, contado do primeiro dia útil do mês subseqüente à data em que for autorizada expressa ou tacitamente a solicitação de transação, nos termos da regulamentação a ser publicada pelos órgãos responsáveis pela administração dos tributos.

Art. (...) A homologação da transação será efetivada em até seis meses, contados do término da condição de Contribuinte Especial, o que acontecerá com o decurso do prazo de até vinte anos previsto no artigo anterior, mediante despacho fundamentado da autoridade administrativa responsável pela administração do tributo.

§ 1º Caso a autoridade administrativa responsável pela administração do tributo não se manifeste no prazo previsto no *caput* do presente artigo, considerar-se-á tacitamente homologada a transação.

§ 2º Após a homologação da transação, o sujeito passivo deixará de ser considerado Contribuinte Especial, passando a recolher os tributos previstos no artigo anterior sem o adicional de vinte por cento e serão considerados extintos os créditos tributários objeto da transação.

§ 3º Não será homologada a transação, expressa ou tacitamente, do sujeito passivo que possuir débitos exigíveis relativos aos tributos previstos no artigo anterior.

§ 4º O disposto no § 3º, não se aplica à hipótese de débitos cuja exigibilidade esteja suspensa por força do disposto no artigo 151 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional).

§ 5º Caso após o decurso do prazo de até vinte anos previsto no artigo anterior, o sujeito passivo perceba que possui débitos exigíveis relativos aos tributos sujeitos ao adicional de vinte por cento incidente sobre a alíquota, poderá regularizar esta situação, mediante a quitação destes débitos, desde que esta quitação seja realizada antes do despacho previsto no *caput* deste artigo, ou antes do decurso do prazo de seis meses, previsto no § 1º do presente artigo.

§ 6º O resultado apurado quando da opção e da quitação de que tratam o caput e o § 3º deste artigo será registrado como reserva de capital, aplicando-se o tratamento tributário idêntico ao previsto no § 2º, do art. 38, do Decreto-lei nº 1.598, de 26 de dezembro de 1977, com a redação dada pelo do inciso VIII, do art. 10, do Decreto-lei nº1.730, de 17 de dezembro de 1979, inclusive no que se refere à apuração da base de cálculo da contribuição social sobre o lucro líquido.

Art. (...) Os créditos tributários objeto da transação ficarão suspensos enquanto ela não for homologada, por força do disposto no artigo 151, inciso I, da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional).

§ 1º Para fins de controle dos créditos suspensos na forma deste artigo, os órgãos responsáveis pela

administração dos tributos, consolidarão os créditos indicados pelos sujeitos passivos e manterão um controle paralelo destes créditos, nos termos da regulamentação a ser publicada por cada um destes órgãos.

§ 2º Caso o sujeito passivo tenha optado pelo pagamento de tributos federais mediante qualquer modalidade de parcelamento dos débitos tributários, ou ainda, de pagamento destes débitos com benefícios tributários concedidos por quaisquer legislações anteriores e tenha indicado estes débitos para a efetivação da transação, para fins da consolidação prevista no parágrafo anterior, considerar-se-á somente o valor do saldo remanescente, ou seja, amortizado pelas parcelas já quitadas.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, o sujeito passivo não mais poderá ser excluído do respectivo programa de parcelamento, ou ter o seu parcelamento rescindido, ou o pagamento com benefícios não homologado.

§ 4º Também poderão optar pela transação os sujeitos passivos que tiveram os seus parcelamentos rescindidos, ou os pagamentos com benefícios não homologados, ou que foram excluídos de programas de recuperação fiscal ou de parcelamento de débitos tributários ou previdenciários e, nesta hipótese, serão desconsiderados os efeitos das rescisões já ocorridas, das não homologações dos pagamentos com os benefícios concedidos, ou das exclusões dos programas de parcelamento, de modo que tais sujeitos passivos terão o mesmo tratamento dos contribuintes que estejam com os seus parcelamentos regulares, ou que não tiveram os pagamentos com benefícios desconsiderados, ou que estejam regulares nos respectivos programas de parcelamento.

§ 5 º A pessoa jurídica que possui ação judicial em curso, requerendo a sua reinclusão em quaisquer dos programas de recuperação fiscal ou de parcelamento deverá desistir previamente à solicitação de adesão à transação da respectiva ação judicial e renunciar a qualquer alegação de direito sobre o qual se funda a referida ação, hipótese em que não haverá condenação em honorários, protocolando requerimento de extinção do processo com julgamento do mérito, nos termos do inciso V do art. 269 do CPC.

Art. (...) O exercício pelo sujeito passivo do direito assegurado no artigo (...) é condicionado à expressa renúncia, em caráter irrevogável e irretratável, ao direito de:

I – aderir ou de optar por programas de parcelamento de débitos fiscais, existentes ou que venham a ser criados, pelo prazo de cento e vinte meses contado a partir da data da autorização para a inclusão no programa da transação;

II – cindir, fundir, ou incorporar a pessoa jurídica, exceto se a nova pessoa jurídica sucessora, proveniente da cisão, fusão, ou incorporação, optar pelo pagamento do adicional de que trata o artigo (...) pelo prazo remanescente que faltaria para que a sociedade sucedida cumprisse com os requisitos para a homologação da transação;

III – criar pessoa jurídica subsidiária, controlada ou coligada, e de seus sócios ou acionistas constituírem pessoa jurídica ligada, conforme definições da legislação societária, com o mesmo objeto social, exceto se a nova sociedade optar pelo pagamento do adicional de que trata o artigo (...) até o término do prazo previsto para a homologação da transação do sujeito passivo que aderiu ao programa;

IV – extinguir, por qualquer meio, a pessoa jurídica.

Art. (...) Caso o sujeito passivo (Contribuinte Especial) possua créditos tributários, inclusive aqueles concedidos por meio da emissão de precatórios de natureza tributária, cujos pagamentos estejam ou não vencidos, respeitado nas respectivas liquidações o art. 100 da Constituição Federal e o disposto no § 2º do artigo 78 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, poderá, alternativamente ao pagamento dos tributos com o adicional de vinte por cento incidente sobre as alíquotas, conforme previsto no artigo (...), quitar o saldo consolidado previsto no artigo (...), mediante a compensação com estes créditos.

§ 1º Na hipótese deste artigo, o valor do saldo consolidado será corrigido pela Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP até a data da compensação.

§ 2º Após a realização da compensação prevista neste artigo, o sujeito passivo poderá optar pelo seu desenquadramento da condição de Contribuinte Especial.

§ 3º Caso o sujeito passivo opte pelo desenquadramento previsto no parágrafo anterior, e não seja homologada total ou parcialmente a compensação pretendida, o sujeito passivo deverá quitar o saldo do débito, com o acréscimo da multa de mora de 20% (vinte por cento) e dos juros corrigidos pela Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP.

§ 4º Na hipótese do sujeito passivo não optar pelo seu desenquadramento da condição de Contribuinte Especial e fazer a compensação prevista neste artigo, a não homologação total ou parcial da compensação, não afetará as condições para a regularidade da transação.

§ 5º Caso a compensação seja homologada, o sujeito passivo deverá informar este fato ao órgão responsável pela administração do tributo, o qual emitirá um despacho fundamentado, cumprindo os prazos e condições previstos no artigo (....), no que tange à homologação da transação.

§ 2º Os órgãos responsáveis pela administração dos tributos, regulamentarão os procedimentos necessários para a compensação prevista neste artigo.

Art. (...) Na hipótese de não cumprimento das condições previstas nesta lei para a homologação da transação, o que será verificado no momento do despacho previsto no *caput* do artigo (...), ou mediante procedimento de fiscalização regular das atividades do sujeito passivo, o saldo do débito consolidado pelo órgão responsável pela administração do tributo, nos termos dos parágrafos 1º e 2º do artigo (...), tornar-se-a imediatamente exigível.

§ 1º Na hipótese do *caput* deste artigo, a cobrança do saldo será realizada mediante a inscrição do débito na dívida ativa, sendo que a totalidade deste débito será atualizada pela aplicação da Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP e o sujeito passivo deixará imediatamente a condição de Contribuinte Especial.

§ 2º Para fins de inscrição do saldo remanescente do crédito tributário na dívida ativa, nos termos previsto no § 1º deste artigo, o valor será exigido por cada um dos órgãos responsáveis pela administração do tributo, na proporção do valor originalmente devido a cada um destes órgãos, sendo, contudo, irrelevante o tributo que originou o saldo consolidado.

§ 3º Os órgãos responsáveis pela administração dos tributos, regulamentarão a forma como a cobrança prevista no § 2º será efetivada, inclusive com a criação de códigos próprios para a arrecadação do saldo devido a cada um destes órgãos.

JUSTIFICATIVA

O PAC deve possibilitar uma aceleração de crescimento das empresas que devem recuperar as respectivas capacidades de alavancagem e de investimento. Assim é necessário que dentro de uma visão global do PAC, o Governo reconheça a alta carga tributária a que submeteu os agentes econômicos e possibilite sem anistia e sem renúncia fiscal, mediante um processo legal e criativo, que as empresas possam tornar-se regulares para com o fisco.

A possibilidade de transação com a União dos débitos tributários por ela arrecadados previsto nesta emenda tem por objetivo permitir aos sujeitos passivos quitar todos os débitos vencidos até a publicação da lei, por meio do pagamento dos Tributos Federais com as alíquotas vigentes à época dos fatos geradores majoradas em até 20% (vinte por cento).

As pessoas jurídicas que optarem por celebrar transação com a União serão consideradas Contribuintes Especiais e ficarão sujeitas ao recolhimento dos Tributos Federais com o adicional acima mencionado durante o prazo de até 20 anos, período em que será concedida a moratória desses créditos aos sujeitos passivos, ficando suspensa sua exigibilidade enquanto não for homologada a transação.

A homologação da transação após o decurso do prazo de até 20 anos como Contribuinte Especial está condicionada à não existência de débitos exigíveis relativos a Tributos Federais. Assim, além de se permitir a regularização dos débitos existentes até a publicação da lei, assegura-se à União que os sujeitos passivos que optarem pela transação continuarão com seus recolhimentos regulares durante esse período, sob pena de não homologação da transação.

Ademais, esta emenda poderá proporcionar uma alternativa aos programas de parcelamento, que são difíceis de administrar e têm alto custo para a máquina estatal, pois tais débitos poderão ser consolidados na proposta de transação.

Esclarece-se, ainda , que não há na emenda qualquer renúncia fiscal ou de receita que configure desobediência à Lei de Responsabilidade Fiscal, pois o prazo de vinte anos adotado para o adicional é superior ao tempo médio de vida das empresas brasileiras, o que implica, na prática, a garantir que os sujeitos passivos continuem exercendo suas atividades e recolhendo tributos federais cujos pagamentos seriam incertos. Portanto, as empresas que optarem pela transação terão a oportunidade de gerar mais empregos e mais tributos para o país.

Por fim, deve-se ressaltar que os créditos tributários objeto da transação não serão extintos, apenas ficarão com sua exigibilidade suspensa enquanto se cumprem os requisitos para a transação. Somente após esse período e após a homologação da transação pela União é que tais créditos serão extintos.

De forma clara e direta esta emenda traz as seguintes VANTAGENS para a Administração:

1. Os débitos tributários que estão sendo pagos, inclusive por meio de parcelamentos, tenderão à extinção sem decréscimo na sua arrecadação;

2. As empresas poderão suspender todos os débitos que possuírem até a data da publicação da lei e passarão a ter uma carga tributária maior durante o período em que ficarem na condição de Contribuinte Especial, aumentando a arrecadação da União;

3. Os créditos tributários não serão extintos, apenas suspensos até que se cumpram os requisitos para a homologação da transação;

4. Com a possibilidade de regularização de todos os débitos, os sujeitos passivos poderão alavancar-se e crescer, gerando mais tributos (inclusive crescendo o valor do adicional) e empregos;

5. As empresas com maior patrimônio e melhor cadastro terão uma vida maior o que significa mais tempo real (e não projetado) de recolhimento de tributos federais;

6. A PGFN livra-se de milhares de processos judiciais e a Receita de programas de difíceis administração e gestão;

7. As empresas não poderão parcelar débitos tributários por dez anos, acabando a memória dos programas de parcelamento e de recuperação fiscal .

PARLAMENTAR

DEPUTADO ELCIONE BARBALHO

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **00123**

data	proposição
07.02.2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA BEL MESQUITA	018

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Adite-se onde couber na Medida Provisória n.º 351, de 22 de Janeiro de 2007, uma Seção intitulada "DO CONTRIBUINTE ESPECIAL" com a seguinte redação:

SEÇÃO (...)
DO CONTRIBUINTE ESPECIAL

Art. (...) Fica facultado à União e aos sujeitos passivos das obrigações tributárias por ela arrecadadas, nos termos do artigo 171 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional), celebrar transação, com a finalidade de extinção da totalidade dos créditos tributários, inscritos ou não em Dívida Ativa, constituídos ou não, com vencimento até a data da publicação desta lei.

§ 1º Aos créditos tributários que estiverem suspensos por força do disposto no artigo 151 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional), não se aplica o disposto no *caput* do presente artigo, salvo se o sujeito passivo manifestar expressamente o seu interesse na inclusão destes débitos, mediante a apresentação de formulários, nos termos da regulamentação a ser expedida pelos órgãos responsáveis pela administração dos tributos.

§ 2º Para que possa transacionar com a União, o sujeito passivo das obrigações tributárias relacionadas no *caput* do presente artigo deverá encaminhar solicitação ao órgão responsável pela administração dos tributos até 31 de julho de 2007, nos termos da regulamentação que será expedida por esses órgãos.

§ 3º A regulamentação dos procedimentos necessários para a implementação da transação, bem como para a manifestação expressa no § 1º deste artigo, será expedida por cada um dos órgãos responsáveis pela administração dos tributos federais, dentro de suas competências, no prazo de trinta dias contados da publicação desta Lei.

§ 4º A autoridade competente para autorizar a transação é o chefe de cada um dos órgãos responsáveis pela administração dos tributos federais, ou pessoa por ele autorizada, o qual, mediante despacho fundamentado, aceitará ou não a proposta do sujeito passivo.

§ 5º Após o transcurso do prazo de quinze dias da apresentação da solicitação prevista no § 2º deste artigo sem que haja manifestação expressa nos termos do parágrafo anterior, considerar-se-á autorizada a transação e o sujeito passivo passará a se enquadrar na qualidade de Contribuinte Especial, conforme definido no artigo seguinte.

§ 6º A transação prevista neste artigo independerá de apresentação de garantia, liberando-se as garantias existentes, relativas a débitos incluídos na transação.

Art. (...) O sujeito passivo que optar por celebrar a transação instituída por meio do artigo anterior, será considerado Contribuinte Especial, e ficará obrigado ao recolhimento dos seguintes tributos devidos à União, mediante a aplicação das alíquotas previstas nas legislações vigentes à época da ocorrência dos fatos geradores de cada um dos tributos, com um adicional de vinte por cento, caso seja contribuinte:

I Imposto sobre a Renda e Proventos de Qualquer Natureza;

II – Imposto sobre Produtos Industrializados;

III – Imposto sobre a Importação de Produtos Estrangeiros;

IV – Imposto sobre a Exportação para o Exterior de Produtos Nacionais ou Nacionalizados;

V – Imposto sobre Operações de Créditos, Câmbio e Seguro, ou Relativas a Títulos ou Valores Mobiliários;

VI – Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural;

VII - Contribuição para Financiamento da Seguridade Social – COFINS

Parágrafo único. O recolhimento dos tributos pelos sujeitos passivos (Contribuintes Especiais), com o adicional previsto no *caput* deste artigo, será realizado pelo prazo de até vinte anos, contado do primeiro dia útil do mês subseqüente à data em que for autorizada expressa ou tacitamente a solicitação de transação, nos termos da regulamentação a ser publicada pelos órgãos responsáveis pela administração dos tributos.

Art. (...) A homologação da transação será efetivada em até seis meses, contados do término da condição de Contribuinte Especial, o que acontecerá com o decurso do prazo de até vinte anos previsto no artigo anterior, mediante despacho fundamentado da autoridade administrativa responsável pela administração do tributo.

§ 1° Caso a autoridade administrativa responsável pela administração do tributo não se manifeste no prazo previsto no *caput* do presente artigo, considerar-se-á tacitamente homologada a transação.

§ 2° Após a homologação da transação, o sujeito passivo deixará de ser considerado Contribuinte Especial, passando a recolher os tributos previstos no artigo anterior sem o adicional de vinte por cento e serão considerados extintos os créditos tributários objeto da transação.

§ 3° Não será homologada a transação, expressa ou tacitamente, do sujeito passivo que possuir débitos exigíveis relativos aos tributos previstos no artigo anterior.

§ 4° O disposto no § 3°, não se aplica à hipótese de débitos cuja exigibilidade esteja suspensa por força do disposto no artigo 151 da Lei n° 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional).

§ 5° Caso após o decurso do prazo de até vinte anos previsto no artigo anterior, o sujeito passivo perceba que possui débitos exigíveis relativos aos tributos sujeitos ao adicional de vinte por cento incidente sobre a alíquota, poderá regularizar esta situação, mediante a quitação destes débitos, desde que esta quitação seja realizada antes do despacho previsto no *caput* deste artigo, ou antes do decurso do prazo de seis meses, previsto no § 1° do presente artigo.

§ 6° O resultado apurado quando da opção e da quitação de que tratam o caput e o § 3° deste artigo será registrado como reserva de capital, aplicando-se o tratamento tributário idêntico ao previsto no § 2°, do art. 38, do Decreto-lei n° 1.598, de 26 de dezembro de 1977, com a redação dada pelo do inciso VIII, do art. 10, do Decreto-lei n°1.730, de 17 de dezembro de 1979, inclusive no que se refere à apuração da base de cálculo da contribuição social sobre o lucro líquido.

Art. (...) Os créditos tributários objeto da transação ficarão suspensos enquanto ela não for homologada, por força do disposto no artigo 151, inciso I, da Lei n° 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional).

§ 1° Para fins de controle dos créditos suspensos na forma deste artigo, os órgãos responsáveis pela

administração dos tributos, consolidarão os créditos indicados pelos sujeitos passivos e manterão um controle paralelo destes créditos, nos termos da regulamentação a ser publicada por cada um destes órgãos.

§ 2º Caso o sujeito passivo tenha optado pelo pagamento de tributos federais mediante qualquer modalidade de parcelamento dos débitos tributários, ou ainda, de pagamento destes débitos com benefícios tributários concedidos por quaisquer legislações anteriores e tenha indicado estes débitos para a efetivação da transação, para fins da consolidação prevista no parágrafo anterior, considerar-se-á somente o valor do saldo remanescente, ou seja, amortizado pelas parcelas já quitadas.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, o sujeito passivo não mais poderá ser excluído do respectivo programa de parcelamento, ou ter o seu parcelamento rescindido, ou o pagamento com benefícios não homologado.

§ 4º Também poderão optar pela transação os sujeitos passivos que tiverem os seus parcelamentos rescindidos, ou os pagamentos com benefícios não homologados, ou que foram excluídos de programas de recuperação fiscal ou de parcelamento de débitos tributários ou previdenciários e, nesta hipótese, serão desconsiderados os efeitos das rescisões já ocorridas, das não homologações dos pagamentos com os benefícios concedidos, ou das exclusões dos programas de parcelamento, de modo que tais sujeitos passivos terão o mesmo tratamento dos contribuintes que estejam com os seus parcelamentos regulares, ou que não tiveram os pagamentos com benefícios desconsiderados, ou que estejam regulares nos respectivos programas de parcelamento.

§ 5 ° A pessoa jurídica que possui ação judicial em curso, requerendo a sua reinclusão em quaisquer dos programas de recuperação fiscal ou de parcelamento deverá desistir previamente à solicitação de adesão à transação da respectiva ação judicial e renunciar a qualquer alegação de direito sobre o qual se funda a referida ação, hipótese em que não haverá condenação em honorários, protocolando requerimento de extinção do processo com julgamento do mérito, nos termos do inciso V do art. 269 do CPC.

Art. (...) O exercício pelo sujeito passivo do direito assegurado no artigo (...) é condicionado a expressa renúncia, em caráter irrevogável e irretratável, ao direito de:

I – aderir ou de optar por programas de parcelamento de débitos fiscais, existentes ou que venham a ser criados, pelo prazo de cento e vinte meses contado a partir da data da autorização para a inclusão no programa da transação;

II – cindir, fundir, ou incorporar a pessoa jurídica, exceto se a nova pessoa jurídica sucessora, proveniente da cisão, fusão, ou incorporação, optar pelo pagamento do adicional de que trata o artigo (...) pelo prazo remanescente que faltaria para que a sociedade sucedida cumprisse com os requisitos para a homologação da transação;

III – criar pessoa jurídica subsidiária, controlada ou coligada, e de seus sócios ou acionistas constituírem pessoa jurídica ligada, conforme definições da legislação societária, com o mesmo objeto social, exceto se a nova sociedade optar pelo pagamento do adicional de que trata o artigo (...) até o término do prazo previsto para a homologação da transação do sujeito passivo que aderiu ao programa;

IV – extinguir, por qualquer meio, a pessoa jurídica.

Art. (...) Caso o sujeito passivo (Contribuinte Especial) possua créditos tributários, inclusive aqueles concedidos por meio da emissão de precatórios de natureza tributária, cujos pagamentos estejam ou não vencidos, respeitado nas respectivas liquidações o art. 100 da Constituição Federal e o disposto no § 2º do artigo 78 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, poderá, alternativamente ao pagamento dos tributos com o adicional de vinte por cento incidente sobre as alíquotas, conforme previsto no artigo (...), quitar o saldo consolidado previsto no artigo (...), mediante a compensação com estes créditos.

§ 1º Na hipótese deste artigo, o valor do saldo consolidado será corrigido pela Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP até a data da compensação.

§ 2º Após a realização da compensação prevista neste artigo, o sujeito passivo poderá optar pelo seu desenquadramento da condição de Contribuinte Especial.

§ 3º Caso o sujeito passivo opte pelo desenquadramento previsto no parágrafo anterior, e não seja homologada total ou parcialmente a compensação pretendida, o sujeito passivo deverá quitar o saldo do débito, com o acréscimo da multa de mora de 20% (vinte por cento) e dos juros corrigidos pela Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP

§ 4º Na hipótese do sujeito passivo não optar pelo seu desenquadramento da condição de Contribuinte Especial e fazer a compensação prevista neste artigo, a não homologação total ou parcial da compensação, não afetará as condições para a regularidade da transação.

§ 5º Caso a compensação seja homologada, o sujeito passivo deverá informar este fato ao órgão responsável pela administração do tributo, o qual emitirá um despacho fundamentado, cumprindo os prazos e condições previstos no artigo (....), no que tange à homologação da transação.

§ 2º Os órgãos responsáveis pela administração dos tributos, regulamentarão os procedimentos necessários para a compensação prevista neste artigo.

Art. (...) Na hipótese de não cumprimento das condições previstas nesta lei para a homologação da transação, o que será verificado no momento do despacho previsto no *caput* do artigo (...), ou mediante procedimento de fiscalização regular das atividades do sujeito passivo, o saldo do débito consolidado pelo órgão responsável pela administração do tributo, nos termos dos parágrafos 1º e 2º do artigo (...), tornar-se-á imediatamente exigível.

§ 1º Na hipótese do *caput* deste artigo, a cobrança do saldo será realizada mediante a inscrição do débito na dívida ativa, sendo que a totalidade deste débito será atualizada pela aplicação da Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP e o sujeito passivo deixará imediatamente a condição de Contribuinte Especial.

§ 2º Para fins de inscrição do saldo remanescente do crédito tributário na dívida ativa, nos termos previsto no § 1º deste artigo, o valor será exigido por cada um dos órgãos responsáveis pela administração do tributo, na proporção do valor originalmente devido a cada um destes órgãos, sendo, contudo, irrelevante o tributo que originou o saldo consolidado.

§ 3º Os órgãos responsáveis pela administração dos tributos, regulamentarão a forma como a cobrança prevista no § 2º será efetivada, inclusive com a criação de códigos próprios para a arrecadação do saldo devido a cada um destes órgãos.

JUSTIFICATIVA

O PAC deve possibilitar uma aceleração de crescimento das empresas que devem recuperar as respectivas capacidades de alavancagem e de investimento. Assim é necessário que dentro de uma visão global do PAC, o Governo reconheça a alta carga tributária a que submeteu os agentes econômicos e possibilite sem anistia e sem renúncia fiscal, mediante um processo legal e criativo, que as empresas possam tornar-se regulares para com o fisco.

A possibilidade de transação com a União dos débitos tributários por ela arrecadados prevista nesta emenda tem por objetivo permitir aos sujeitos passivos quitar todos os débitos vencidos até a publicação da lei, por meio do pagamento dos Tributos Federais com as alíquotas vigentes à época dos fatos geradores majoradas em até 20% (vinte por cento).

As pessoas jurídicas que optarem por celebrar transação com a União serão consideradas Contribuintes Especiais e ficarão sujeitas ao recolhimento dos Tributos Federais com o adicional acima mencionado durante o prazo de até 20 anos, período em que será concedida a moratória desses créditos aos sujeitos passivos, ficando suspensa sua exigibilidade enquanto não for homologada a transação.

A homologação da transação após o decurso do prazo de até 20 anos como Contribuinte Especial está condicionada à não existência de débitos exigíveis relativos a Tributos Federais. Assim, além de se permitir a regularização dos débitos existentes até a publicação da lei, assegura-se à União que os sujeitos passivos que optarem pela transação continuarão com seus recolhimentos regulares durante esse período, sob pena de não homologação da transação.

Ademais, esta emenda poderá proporcionar uma alternativa aos programas de parcelamento, que são difíceis de administrar e têm alto custo para a máquina estatal, pois tais débitos poderão ser consolidados na proposta de transação.

Esclarece-se, ainda , que não há na emenda qualquer renúncia fiscal ou de receita que configure desobediência à Lei de Responsabilidade Fiscal, pois o prazo de vinte anos adotado para o adicional é superior ao tempo médio de vida das empresas brasileiras, o que implica, na prática, a garantir que os sujeitos passivos continuem exercendo suas atividades e recolhendo tributos federais cujos pagamentos seriam incertos. Portanto, as empresas que optarem pela transação terão a oportunidade de gerar mais empregos e mais tributos para o país.

Por fim, deve-se ressaltar que os créditos tributários objeto da transação não serão extintos, apenas ficarão com sua exigibilidade suspensa enquanto se cumprem os requisitos para a transação. Somente após esse período e após a homologação da transação pela União é que tais créditos serão extintos.

De forma clara e direta esta emenda traz as seguintes VANTAGENS para a Administração:

1. Os débitos tributários que estão sendo pagos, inclusive por meio de parcelamentos, tenderão à extinção sem decréscimo na sua arrecadação;

2. As empresas poderão suspender todos os débitos que possuírem até a data da publicação da lei e passarão a ter uma carga tributária maior durante o período em que ficarem na condição de Contribuinte Especial, aumentando a arrecadação da União;

3. Os créditos tributários não serão extintos, apenas suspensos até que se cumpram os requisitos para a homologação da transação;

4. Com a possibilidade de regularização de todos os débitos, os sujeitos passivos poderão alavancar-se e crescer, gerando mais tributos (inclusive crescendo o valor do adicional) e empregos;

5. As empresas com maior patrimônio e melhor cadastro terão uma vida maior o que significa mais tempo real (e não projetado) de recolhimento de tributos federais;

6. A PGFN livra-se de milhares de processos judiciais e a Receita de programas de difíceis administração e gestão;

7. As empresas não poderão parcelar débitos tributários por dez anos, acabando a memória dos programas de parcelamento e de recuperação fiscal .

PARLAMENTAR

DEPUTADA BEL MESQUITA

MPV-351

00124

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07.02.2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA FÁTIMA PELAES	012

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Adite-se onde couber na Medida Provisória n.º 351, de 22 de Janeiro de 2007, uma Seção intitulada "DO CONTRIBUINTE ESPECIAL" com a seguinte redação:

SEÇÃO (...)
DO CONTRIBUINTE ESPECIAL

Art. (...) Fica facultado à União e aos sujeitos passivos das obrigações tributárias por ela arrecadadas, nos termos do artigo 171 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional), celebrar transação, com a finalidade de extinção da totalidade dos créditos tributários, inscritos ou não em Dívida Ativa, constituídos ou não, com vencimento até a data da publicação desta lei.

§ 1º Aos créditos tributários que estiverem suspensos por força do disposto no artigo 151 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional), não se aplica o disposto no *caput* do presente artigo, salvo se o sujeito passivo manifestar expressamente o seu interesse na inclusão destes débitos, mediante a apresentação de formulários, nos termos da regulamentação a ser expedida pelos órgãos responsáveis pela administração dos tributos.

§ 2º Para que possa transacionar com a União, o sujeito passivo das obrigações tributárias relacionadas no *caput* do presente artigo deverá encaminhar solicitação ao órgão responsável pela administração dos tributos até 31 de julho de 2007, nos termos da regulamentação que será expedida por esses órgãos.

§ 3º A regulamentação dos procedimentos necessários para a implementação da transação, bem como para a manifestação expressa no § 1º deste artigo, será expedida por cada um dos órgãos responsáveis pela administração dos tributos federais, dentro de suas competências, no prazo de trinta dias contados da publicação desta Lei.

§ 4º A autoridade competente para autorizar a transação é o chefe de cada um dos órgãos responsáveis pela administração dos tributos federais, ou pessoa por ele autorizada, o qual, mediante despacho fundamentado, aceitará ou não a proposta do sujeito passivo.

§ 5º Após o transcurso do prazo de quinze dias da apresentação da solicitação prevista no § 2º deste artigo sem que haja manifestação expressa nos termos do parágrafo anterior, considerar-se-á autorizada a transação e o sujeito passivo passará a se enquadrar na qualidade de Contribuinte Especial, conforme definido no artigo seguinte.

§ 6º A transação prevista neste artigo independerá de apresentação de garantia, liberando-se as garantias existentes, relativas a débitos incluídos na transação.

Art. (...) O sujeito passivo que optar por celebrar a transação instituída por meio do artigo anterior, será considerado Contribuinte Especial, e ficará obrigado ao recolhimento dos seguintes tributos devidos à União, mediante a aplicação das alíquotas previstas nas legislações vigentes à época da ocorrência dos fatos geradores de cada um dos tributos, com um adicional de vinte por cento, caso seja contribuinte:

I Imposto sobre a Renda e Proventos de Qualquer Natureza;

II – Imposto sobre Produtos Industrializados;

III – Imposto sobre a Importação de Produtos Estrangeiros;

IV – Imposto sobre a Exportação para o Exterior de Produtos Nacionais ou Nacionalizados;

V – Imposto sobre Operações de Créditos, Câmbio e Seguro, ou Relativas a Títulos ou Valores Mobiliários;

VI – Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural;

VII - Contribuição para Financiamento da Seguridade Social – COFINS

Parágrafo único. O recolhimento dos tributos pelos sujeitos passivos (Contribuintes Especiais), com o adicional previsto no *caput* deste artigo, será realizado pelo prazo de até vinte anos, contado do primeiro dia útil do mês subseqüente à data em que for autorizada expressa ou tacitamente a solicitação de transação, nos termos da regulamentação a ser publicada pelos órgãos responsáveis pela administração dos tributos.

Art. (...) A homologação da transação será efetivada em até seis meses, contados do término da condição de Contribuinte Especial, o que acontecerá com o decurso do prazo de até vinte anos previsto no artigo anterior, mediante despacho fundamentado da autoridade administrativa responsável pela administração do tributo.

§ 1º Caso a autoridade administrativa responsável pela administração do tributo não se manifeste no prazo previsto no *caput* do presente artigo, considerar-se-á tacitamente homologada a transação.

§ 2º Após a homologação da transação, o sujeito passivo deixará de ser considerado Contribuinte Especial, passando a recolher os tributos previstos no artigo anterior sem o adicional de vinte por cento e serão considerados extintos os créditos tributários objeto da transação.

§ 3º Não será homologada a transação, expressa ou tacitamente, do sujeito passivo que possuir débitos exigíveis relativos aos tributos previstos no artigo anterior.

§ 4º O disposto no § 3º, não se aplica à hipótese de débitos cuja exigibilidade esteja suspensa por força do disposto no artigo 151 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional).

§ 5º Caso após o decurso do prazo de até vinte anos previsto no artigo anterior, o sujeito passivo perceba que possui débitos exigíveis relativos aos tributos sujeitos ao adicional de vinte por cento incidente sobre a alíquota, poderá regularizar esta situação, mediante a quitação destes débitos, desde que esta quitação seja realizada antes do despacho previsto no *caput* deste artigo, ou antes do decurso do prazo de seis meses, previsto no § 1º do presente artigo.

§ 6º O resultado apurado quando da opção e da quitação de que tratam o caput e o § 3º deste artigo será registrado como reserva de capital, aplicando-se o tratamento tributário idêntico ao previsto no § 2º, do art. 38, do Decreto-lei nº 1.598, de 26 de dezembro de 1977, com a redação dada pelo do inciso VIII, do art. 10, do Decreto-lei nº1.730, de 17 de dezembro de 1979, inclusive no que se refere à apuração da base de cálculo da contribuição social sobre o lucro líquido.

Art. (...) Os créditos tributários objeto da transação ficarão suspensos enquanto ela não for homologada, por força do disposto no artigo 151, inciso I, da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional).

§ 1º Para fins de controle dos créditos suspensos na forma deste artigo, os órgãos responsáveis pela

administração dos tributos, consolidarão os créditos indicados pelos sujeitos passivos e manterão um controle paralelo destes créditos, nos termos da regulamentação a ser publicada por cada um destes órgãos.

§ 2º Caso o sujeito passivo tenha optado pelo pagamento de tributos federais mediante qualquer modalidade de parcelamento dos débitos tributários, ou ainda, de pagamento destes débitos com benefícios tributários concedidos por quaisquer legislações anteriores e tenha indicado estes débitos para a efetivação da transação, para fins da consolidação prevista no parágrafo anterior, considerar-se-á somente o valor do saldo remanescente, ou seja, amortizado pelas parcelas já quitadas.

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, o sujeito passivo não mais poderá ser excluído do respectivo programa de parcelamento, ou ter o seu parcelamento rescindido, ou o pagamento com benefícios não homologado.

§ 4º Também poderão optar pela transação os sujeitos passivos que tiveram os seus parcelamentos rescindidos, ou os pagamentos com benefícios não homologados, ou que foram excluídos de programas de recuperação fiscal ou de parcelamento de débitos tributários ou previdenciários e, nesta hipótese, serão desconsiderados os efeitos das rescisões já ocorridas, das não homologações dos pagamentos com os benefícios concedidos, ou das exclusões dos programas de parcelamento, de modo que tais sujeitos passivos terão o mesmo tratamento dos contribuintes que estejam com os seus parcelamentos regulares, ou que não tiveram os pagamentos com benefícios desconsiderados, ou que estejam regulares nos respectivos programas de parcelamento.

§ 5 º A pessoa jurídica que possui ação judicial em curso, requerendo a sua reinclusão em quaisquer dos programas de recuperação fiscal ou de parcelamento deverá desistir previamente à solicitação de adesão à transação da respectiva ação judicial e renunciar a qualquer alegação de direito sobre o qual se funda a referida ação, hipótese em que não haverá condenação em honorários, protocolando requerimento de extinção do processo com julgamento do mérito, nos termos do inciso V do art. 269 do CPC.

Art. (...) O exercício pelo sujeito passivo do direito assegurado no artigo (...) é condicionado à expressa renúncia, em caráter irrevogável e irretratável, ao direito de:

I – aderir ou de optar por programas de parcelamento de débitos fiscais, existentes ou que venham a ser criados, pelo prazo de cento e vinte meses contado a partir da data da autorização para a inclusão no programa da transação;

II – cindir, fundir, ou incorporar a pessoa jurídica, exceto se a nova pessoa jurídica sucessora, proveniente da cisão, fusão, ou incorporação, optar pelo pagamento do adicional de que trata o artigo (...) pelo prazo remanescente que faltaria para que a sociedade sucedida cumprisse com os requisitos para a homologação da transação;

III – criar pessoa jurídica subsidiária, controlada ou coligada, e de seus sócios ou acionistas constituírem pessoa jurídica ligada, conforme definições da legislação societária, com o mesmo objeto social, exceto se a nova sociedade optar pelo pagamento do adicional de que trata o artigo (...) até o término do prazo previsto para a homologação da transação do sujeito passivo que aderiu ao programa;

IV – extinguir, por qualquer meio, a pessoa jurídica.

Art. (...) Caso o sujeito passivo (Contribuinte Especial) possua créditos tributários, inclusive aqueles concedidos por meio da emissão de precatórios de natureza tributária, cujos pagamentos estejam ou não vencidos, respeitado nas respectivas liquidações o art. 100 da Constituição Federal e o disposto no § 2º do artigo 78 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, poderá, alternativamente ao pagamento dos tributos com o adicional de vinte por cento incidente sobre as alíquotas, conforme previsto no artigo (...), quitar o saldo consolidado previsto no artigo (...), mediante a compensação com estes créditos.

§ 1º Na hipótese deste artigo, o valor do saldo consolidado será corrigido pela Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP até a data da compensação.

§ 2º Após a realização da compensação prevista neste artigo, o sujeito passivo poderá optar pelo seu desenquadramento da condição de Contribuinte Especial.

§ 3º Caso o sujeito passivo opte pelo desenquadramento previsto no paragrafo anterior, e não seja homologada total ou parcialmente a compensação pretendida, o sujeito passivo deverá quitar o saldo do débito, com o acréscimo da multa de mora de 20% (vinte por cento) e dos juros corrigidos pela Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP.

§ 4º Na hipótese do sujeito passivo não optar pelo seu desenquadramento da condição de Contribuinte Especial e fazer a compensação prevista neste artigo, a não homologação total ou parcial da compensação, não afetará as condições para a regularidade da transação.

§ 5º Caso a compensação seja homologada, o sujeito passivo deverá informar este fato ao órgão responsável pela administração do tributo, o qual emitirá um despacho fundamentado, cumprindo os prazos e condições previstos no artigo (...), no que tange à homologação da transação.

§ 2º Os órgãos responsáveis pela administração dos tributos, regulamentarão os procedimentos necessários para a compensação prevista neste artigo.

Art. (...) Na hipótese de não cumprimento das condições previstas nesta lei para a homologação da transação, o que será verificado no momento do despacho previsto no *caput* do artigo (...), ou mediante procedimento de fiscalização regular das atividades do sujeito passivo, o saldo do débito consolidado pelo órgão responsável pela administração do tributo, nos termos dos parágrafos 1º e 2º do artigo (...), tornar-se-á imediatamente exigível.

§ 1º Na hipótese do *caput* deste artigo, a cobrança do saldo será realizada mediante a inscrição do débito na dívida ativa, sendo que a totalidade deste débito será atualizada pela aplicação da Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP e o sujeito passivo deixará imediatamente a condição de Contribuinte Especial.

§ 2º Para fins de inscrição do saldo remanescente do crédito tributário na dívida ativa, nos termos previsto no § 1º deste artigo, o valor será exigido por cada um dos órgãos responsáveis pela administração do tributo, na proporção do valor originalmente devido a cada um destes órgãos, sendo, contudo, irrelevante o tributo que originou o saldo consolidado.

§ 3º Os órgãos responsáveis pela administração dos tributos, regulamentarão a forma como a cobrança prevista no § 2º será efetivada, inclusive com a criação de códigos próprios para a arrecadação do saldo devido a cada um destes órgãos.

JUSTIFICATIVA

O PAC deve possibilitar uma aceleração de crescimento das empresas que devem recuperar as respectivas capacidades de alavancagem e de investimento. Assim é necessário que dentro de uma visão global do PAC, o Governo reconheça a alta carga tributária a que submeteu os agentes econômicos e possibilite sem anistia e sem renúncia fiscal, mediante um processo legal e criativo, que as empresas possam tornar-se regulares para com o fisco.

A possibilidade de transação com a União dos débitos tributários por ela arrecadados prevista nesta emenda tem por objetivo permitir aos sujeitos passivos quitar todos os débitos vencidos até a publicação da lei, por meio do pagamento dos Tributos Federais com as alíquotas vigentes à época dos fatos geradores majoradas em até 20% (vinte por cento).

As pessoas jurídicas que optarem por celebrar transação com a União serão consideradas Contribuintes Especiais e ficarão sujeitas ao recolhimento dos Tributos Federais com o adicional acima mencionado durante o prazo de até 20 anos, período em que será concedida a moratória desses créditos aos sujeitos passivos, ficando suspensa sua exigibilidade enquanto não for homologada a transação.

A homologação da transação após o decurso do prazo de até 20 anos como Contribuinte Especial está condicionada à não existência de débitos exigíveis relativos a Tributos Federais. Assim, além de se permitir a regularização dos débitos existentes até a publicação da lei, assegura-se à União que os sujeitos passivos que optarem pela transação continuarão com seus recolhimentos regulares durante esse período, sob pena de não homologação da transação.

Ademais, esta emenda poderá proporcionar uma alternativa aos programas de parcelamento, que são difíceis de administrar e têm alto custo para a máquina estatal, pois tais débitos poderão ser consolidados na proposta de transação.

Esclarece-se, ainda , que não há na emenda qualquer renúncia fiscal ou de receita que configure desobediência à Lei de Responsabilidade Fiscal, pois o prazo de vinte anos adotado para o adicional é superior ao tempo médio de vida das empresas brasileiras, o que implica, na prática, a garantir que os sujeitos passivos continuem exercendo suas atividades e recolhendo tributos federais cujos pagamentos seriam incertos. Portanto, as empresas que optarem pela transação terão a oportunidade de gerar mais empregos e mais tributos para o país.

Por fim, deve-se ressaltar que os créditos tributários objeto da transação não serão extintos, apenas ficarão com sua exigibilidade suspensa enquanto se cumprem os requisitos para a transação. Somente após esse período e após a homologação da transação pela União é que tais créditos serão extintos.

De forma clara e direta esta emenda traz as seguintes VANTAGENS para a Administração:

1. Os débitos tributários que estão sendo pagos, inclusive por meio de parcelamentos, tenderão à extinção sem decréscimo na sua arrecadação;

2. As empresas poderão suspender todos os débitos que possuírem até a data da publicação da lei e passarão a ter uma carga tributária maior durante o período em que ficarem na condição de Contribuinte Especial, aumentando a arrecadação da União;

3. Os créditos tributários não serão extintos, apenas suspensos até que se cumpram os requisitos para a homologação da transação;

4. Com a possibilidade de regularização de todos os débitos, os sujeitos passivos poderão alavancar-se e crescer, gerando mais tributos (inclusive crescendo o valor do adicional) e empregos;

5. As empresas com maior patrimônio e melhor cadastro terão uma vida maior o que significa mais tempo real (e não projetado) de recolhimento de tributos federais;

6. A PGFN livra-se de milhares de processos judiciais e a Receita de programas de difíceis administração e gestão;

7. As empresas não poderão parcelar débitos tributários por dez anos, acabando a memória dos programas de parcelamento e de recuperação fiscal .

PARLAMENTAR

DEPUTADA FÁTIMA PELAES

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00125

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
Dep. Wilson Braga	

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

Introduza-se onde couber um artigo no texto da MP nº 351, de 2007, criando a Unidade Educacional de Tecnologia, UNED, ligadaao Centro Federal de Educação Tecnológica da Paraíba_ CEFET/PB

Justificativa: O Município de Piancó-PB, necessita de implantação de uma Escola Técnica Federal para atender às necessidades de toda a juventude estudiosa do vale piancoense, o que implicará em desenvolvimento cultural e econômico, pela geração de empregos naquela região tão carente do semi-árido. Os cursos solicitados são:Curso Técnico em Radiologia; Curso Técnico em Enfermagem; Curso Técnico em Instrumentação Hídrica; Curso Técnico em Agricultura; Curso Técnico em Bovinocultura. Pela relevância social da presente emenda, temos a certeza da sua inclusão no Projeto de Aceleração do Crescimento, bem como da sua aprovação nesta Casa Legislativa

DATA	ASSINATURA
07/02/2007	

Documento2

MPV-351

00126

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
dep. Wilson Braga	

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

Introduza-se onde couber um artigo no texto da MP nº 351, de 2007,a criação de recursos para ampliação de dragagem do Porto de Cabedelo e modernização dos terminais c passageiros e pesqueiros do referido Porto.

Justificativa

O Porto de Cabedelo localiza-se num dos portos mais estratégicos para o escoamento da produção do Nordeste.

Como encontra-se funcionando de forma precária necessita de recuperação e ampliação de infra-estrutura portuária, com as seguintes ações:

a. Dragagem da bacia de evolução e do canal de acesso.
   Calados: Bacia: 10,00 m e Canal de Acesso: 11,00 m.
   Valor R$ 100.000.000,00;
b. recuperação do cais do porto.
   Valor: R$ 8.000.000,00;
c. implantação do Terminal de Granéis (Líquidos e Sólidos) e Terminal Pesqueiro.
   Valor: R$ 20.000.000,00;

d) Modernização dos Armazéns, Equipamentos e Instalações Portuárias.

Valor: 10.000.000,00;

e) Implantação do Terminal de Passageiros, do Terminal de Passageiros, do Terminal de Contêineres e do Retroporto Jacaré e sua Via de Acesso.

Valor: 20.000.000,00.

Pela relevância social da presente emenda, temos a certeza da sua inclusão no Projeto de Aceleração do Crescimento – PAC, bem como da sua aprovação nesta Casa Legislativa.

ASSINATURA

07/02/2007

Documento2

MPV-351

00127

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
07020207	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
Wilson Braga	

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

Introduza-se onde couber um artigo no texto da MP nº 351, recursos para a a transposição das águas do S. Francisco com sua entrada na Paraíba através do Rio Piancó, no município de Conceiçaõ, até o Açude de Coremas – Mãe D'Água, estendendo-se até a Várzea de Souza.

Justificativa

A transposição das águas do S. Francisco, antigo pleito do Nordeste setentrional, visa garantir o abastecimento d'água a todas as bacias hídricas da Paraíba, a fim de amenizar o flagelo das secas e proporcionar a garantia do processo de desenvolvimento econômico do semi-árido com o fortalecimento da sua agricultura.

Será uma forma de restituir para o uso múltiplo das populaçõcs dos municípios do Vale do Piancó, os 10 ml^3 seg. que hoje se destinam a atividades em municípios fora da bacia do Rio Piancó.

Pela relevância social da presente emenda, temos a certeza da sua inclusão no Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, bem como de sua aprovação nesta Casa Legislativa.

ASSINATURA

07.02.2007

Documento2

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00128

DATA	PROPOSIÇÃO
070202007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
dep. Wilson Braga	

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

Introduza-se onde couber um artigo no texto da MP nº 351, de 2007, criando o *campus* da Universidade Federal de Campina Grande no Município de Itaporanga.

Justificativa: O município de Itaporanga é hoje o maior centro de atividades econômicas e sociais do Vale do Piancó. Localiza-se no centro geográfico do conglomerado de municípios da região, o que justifica a necessidade de ensinamentos, principalmente nas áreas de: formação de professores de nível superior para compor os corpos docentes das escolas de Ensino Fundamental e Médio da região; formação de técnicos de nível superior em agricultura irrigada; formação de técnicos de nível superior em economia agrícola; formação de técnicos de nível superior em processamento de alimentos. Por todas essas razões ora apresentadas, e pela relevância desta emenda, temos a certeza de sua inclusão no PAC e de sua aprovação pelos ilustres membros desta Casa .

ASSINATURA

02/02/07

Documento2

MPV-351

00129

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória n.º 351 de 22 de janeiro 2007

autor	n.º do prontuário
Deputado ANTONIO CARLOS MENDES THAME	332

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

Página	Artigo	Parágrafos	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Adicione-se ao texto da Medida Provisória nº. 351/07, onde couber:

"Art. xxx Na aplicação do disposto na Lei nº. 9427/1996, artigo 26º, conforme redação dada pela Lei nº. 10.762/2003, o limite de 30 MW de capacidade potência instalada, utilizado para apurar o custo de uso do sistema de distribuição, com aplicação da redução de 50% da Tarifa de Uso do Sistema de Distribuição (TUSD), conforme regulamentação da ANEEL deverá ser considerada apenas capacidade de potência líquida em megawatts (MW), a ser injetada na rede do sistema de distribuição e/ou de transmissão".

JUSTIFICATIVA

O dispositivo que se pretende acrescentar ao texto da Medida Provisória nº. 351/07 propõe que seja considerado o "valor líquido de energia injetada na rede de distribuição", destinada para os ambientes de comercialização existente - regulado e livre, para fins de aplicação do desconto de 50% da TUSD, conforme regulamentado pela ANEEL.

O conceito de geração distribuída aplicado, principalmente nos projetos de cogeração com biomassa (usinas de açúcar e etanol), pressupõe desenvolver projetos "customizados" para a produção de energia elétrica e térmica, destinada ao consumo próprio da unidade industrial e, inclusive, para a exportação dos excedentes de produção.

Com o avanço da tecnologia, conceitos e processos de geração distribuída, que possibilita viabilizar a implantação de novos projetos de grande porte (para processamento de até 9,0 milhões de toneladas de cana/safra), foram criadas condições para instalar capacidades de geração superiores a 100 MW por empreendimento. Essas condições tornaram-se acessíveis a partir das novas condições de financiamento estabelecidas pelo BNDES, que contemplam a utilização de caldeiras de alta pressão (acima de 60 bar), projetos e processos de maior eficiência agrícola, industrial e energética, sempre visando o máximo aproveitamento da biomassa disponível (bagaço e palha), nas centrais de geração distribuída.

Com esse novo cenário, o limite estabelecido pela Lei nº. 9.427/96, no seu artigo

26°, com redação atualizada pela Lei nº. 10.762/2003, tornou o limite de 30 MW de potência instalada um fator inibidor do fomento da geração distribuída (cogeração a gás natural e, principalmente, a partir da biomassa da cana), para os pequenos e médios empreendimentos. Além disso, para empreendimentos existentes, o limite de 30 MW também é inibidor, quando consideramos que as usinas de etanol estão efetuando "retrofits" dos seus processos de produção industrial e energético, visando utilizar avanços tecnológicos nos sistemas de moendas, que passam a operar com acionamento elétrico.

Nessas condições, o consumo próprio de energia elétrica nas usinas para a produção do açúcar/etanol pode chegar a 40% da capacidade instalada, o que significa que usina com capacidade instalada superior a 30 MW e inferior a 50MW, dependendo do consumo próprio, terão os custos de uso da linha de transmissão onerados em função de uma capacidade de potência que não é "injetada na rede de distribuição", pois a energia elétrica circula apenas no barramento interno da usina.

Além disso, é importante considerar que, atualmente, têm sido considerados no cálculo do custo de utilizaçao da rede de distribuiçao os 12 (doze) meses do ano, enquanto que as usinas utilizam apenas sete meses do ano (abril a novembro). No período da entressafra (dezembro a março) as usinas são classificadas como "consumidores cativos" das Distribuidoras, ficando sujeitas à compra da energia nas condições de tarifa regulada, que já incluem os custos de usos dos sistemas de distribuição/transmissão.

PARLAMENTAR

MPV-351

00130

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Antonio Carlos Mendes Thame	332

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

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo:

"Art. O art. 1º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002,, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso V ao § 3º, renumerando-se o atual inciso V.

'Art. 1º .....

.....

§ 3º .....

.....

V – de venda de biodiesel.

....." "

JUSTIFICAÇÃO

O incentivo à produção de combustíveis não fósseis é de fundamental importância na contribuição nacional à limitação do aquecimento global

PARLAMENTAR

Thame

MPV-351

00131

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Bruno Araújo	146

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

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, onde couber, à presente Medida Provisória, os seguintes artigos:

"Art. O artigo 5º da Lei 9.986/2000 passa a vigorar com a seguinte redação:

'Art 5º Presidente ou o diretor Geral ou Diretor Presidente , os demais membros do Conselho Diretor ou da Diretoria e Procuradores-Gerais das agências reguladoras e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica serão brasileiros, de reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de sua especialidade, sendo escolhidos pelo Presidente da República a partir de lista tríplice elaborada por empresa de consultoria especializada em busca de talentos.

§ 1º Consideram-se agências reguladoras, para os fins do caput do artigo :

I - a Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL;
II - a Agência Nacional do Petróleo – ANP;
III - a Agência Nacional de Telecomunicações - ANATEL;
IV - a Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA;
V - a Agência Nacional de Saúde Suplementar- ANS;
VI - a Agência Nacional de Águas – ANA;
VII - a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ;
VIII - a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT;
IX - a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC;
X - a Agência Nacional de Cinema - ANCINE.

§ 2º A empresa de consultoria prevista no caput será contratada com base na Lei 8.666, de 1993, na modalidade de concorrência prevista no inciso I do artigo 22, observando-se os critérios de técnica e preço, conforme o inciso III do artigo 45 da mesma Lei.

§ 3º O edital de licitação definirá quais vagas nas agências a empresa de consultoria deverá elaborar as listas tríplices, sendo uma para cada vaga nos casos de Presidente ou Diretor-Presidente e Procurador-Geral.

§ 4º A empresa de consultoria poderá ser contratada para a indicação de mais de um membro do Conselho de uma agência reguladora ou do Conselho Administrativo de Defesa Econômica, podendo, neste caso, as listas tríplices serem substituídas por listas com mais de seis nomes.

§ 5º A empresa de consultoria produzirá Relatório justificando cada um dos nomes indicados, com referência explícita aos quesitos do *caput*, contendo declarações dos indicados de que, caso escolhidos, aceitarão tomar posse dos respectivos cargos.

§ 6º Os Presidentes, Conselheiros e Procuradores Gerais das agências reguladoras e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica, após escolhidos pelo Presidente da República, serão aprovados pelo Senado Federal nos termos da alínea f do inciso III do art. 52 da Constituição Federal.'

'Art. Finalizado o mandato de qualquer membro do Colegiado e do Procurador-Geral da agência reguladora ou do Conselho Administrativo de Defesa Econômica, o Presidente ou Diretor-Presidente, após quinze (15) dias sem preenchimento da vaga, nomeará substituto interino.' "

JUSTIFICAÇÃO

Um dos eixos fundamentais do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), proposto pelo governo Lula, é a ampliação dos investimentos de infra-estrutura. No entanto, entendemos que o PAC foca de forma excessiva no investimento público, com pouca atenção ao investimento privado.

Sabemos que um dos alicerces mais relevantes para alavancar os investimentos privados em infra-estrutura são as agências reguladoras criadas no governo Fernando Henrique, para as quais o governo Lula tem demonstrado pouco entusiasmo dentro da máquina do Estado, inclusive com a proposição de medidas que caminham no sentido de reduzir a independência daqueles entes.

O processo de aparelhamento sofrido pelo Estado brasileiro nesses quatro anos inclusive não foi fenômeno estranho na indicação do comando das agências reguladoras do país.

Acreditamos ser crucial blindar institucionalmente estes entes da excessiva politização, o que pode comprometer sobremaneira a retomada sustentável do crescimento econômico, para a qual o PAC, tal como proposto pelo governo Lula, é claramente insuficiente e insatisfatório.

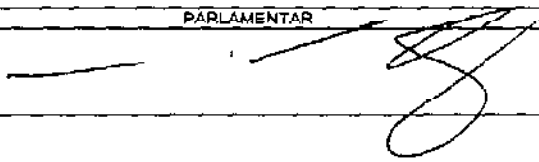
Desta forma, propomos a emenda acima com o objetivo de evitar que a escolha dos Conselhos Diretores das agências se afastem em demasia do critério técnico. O Presidente da República continua indicando ao Senado Federal os seus candidatos a tomar posse nos Colegiados. Entretanto, sua escolha estará condicionada a uma lista tríplice elaborada por critérios eminentemente técnicos por consultoria especializada que dêem real substância ao comando legal de "elevado conceito no campo de sua especialidade", por vezes negligenciado no atual governo.

Buscando ainda reduzir ao máximo a probabilidade de transferência da politização da indicação dos conselheiros para a escolha da consultoria especializada, previmos que a modalidade de licitação a ser utilizada à sua contratação é a de concorrência, observando-se os critérios de técnica e preço.

Incluímos ainda dispositivo com regra de substituição de conselheiro no caso de negligência do governo em indicar novos nomes. É sabido as dificuldades enfrentadas pelas agências nos recorrentes atrasos nas indicações.

Sendo assim, esperamos contar com os votos do eminentes pares para a aprovação dessa emenda.

PARLAMENTAR



MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **00132**

data	proposição
07/02/2007	**Medida Provisória nº 351 de 22 de janeiro de 2007**

autor	nº do prontuário
Deputado Leonardo Vilela	

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

Página	Artigo 12	Parágrafo 1º	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescentar parágrafo 6º ao artigo 9º da Lei n º 11.079 de 30 de novembro de 20074, que disciplina os contratos das Parcerias Público Privadas:

Parágrafo 6º - fica excluída da base de cálculo do lucro real e do lucro líquido da empresa, para efeito de incidência de Impostos de Renda, Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, CONFIS e PIS, a parcela da contraprestação pecuniária destinada ao investimento em bens reversíveis para a Administração, a qual será caracterizada como subvenção para investimento e registrado como reserva de capital da Sociedade de Propósito Específico

JUSTIFICATIVA

Nas parcerias público privadas celebradas sob a modalidade de concessão *administrativa, a contraprestação pecuniária paga pela Administração ao parceiro* privado engloba o custo dos investimentos realizados em bens que reverterão para a Administração ao final do contrato (o próprio equipamento público objeto da Parceria Público Privada) e também dos serviços agregados. Nesse sentido, a contraprestação pecuniária é contabilizada pelo parceiro privado como receita operacional, sofrendo todas as incidências tributárias correspondentes.

Considerando que parte dessa contraprestação é destinada a obras que, se *realizadas diretamente pela Administração, não sofreriam tais incidências,* afigura-se justificada a instituição de mecanismo que permita o mesmo tratamento tributário quando tais investimentos sejam realizados pela Sociedade de Propósito Específico e custeados com a montante da contraprestação pecuniária paga pela Administração, o que significa, na prática reduzir o resultado). Vale salientar que a figura da subvenção para investimentos já é contemplada na legislação tributária e destina-se à aplicação pelo beneficiário em implantação ou expansão de empreendimento econômico de interesse público.

PARLAMENTAR

Brasília/DF ., 07 de fevereiro de 2007.

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **00133**

Data: 07/02/2007	Proposição: Medida Provisória nº 351, de 2007.
Autor: Deputado Nelson Marquezelli – PTB SP	Nº do Prontuário 381

( ) Supressiva ( ) Substitutiva ( ) Modificativa (x) Aditiva ( ) Substitutiva Global ( )

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág. 1 de 1

Adicione-se ao texto da Medida Provisória nº 351/07, onde couber:

"Art. .... Na habilitação de empreendimentos de geração distribuída, a partir da biomassa da cana, para oferta nos leilões anuais de energia nova, não se aplica o disposto no Artigo 17º, da lei nº 10848/04."

JUSTIFICATIVA

Os procedimentos de oferta nos leilões anuais, para contratação de "*energia nova*" de UTEs, estabelecem condições quanto à utilização de combustíveis fósseis, cujo dimensionamento da capacidade instalada é realizado em uma única vez, por ocasião da definição do projeto. Nesse caso, a quantidade de combustível é definida a partir da decisão do próprio empreendedor.

No caso das UTEs de biomassa da cana, os procedimentos consideram a disponibilidade de combustível (bagaço e palha), conforme a capacidade de "*produção agrícola*", que sempre fica condicionada à disponibilidade de terras para o plantio da cana seja ele próprio ou através de um mecanismo de arrendamento. Nesse caso, a quantidade de combustível é dependente das possibilidades de ampliação da área plantada e das condições agrícolas para a produção da cana.

Nos procedimentos vigentes, caso seja possível viabilizar uma oferta de capacidade adicional (expansão) de uma central de biomassa, que já participou de leilões anteriores, o empreendimento fica prejudicado, pois a regulamentação vigente tende a considerar que essa oferta de capacidade adicional seja caracterizada como "*energia velha*" de um empreendimento que ainda está na fase de construção.

Para maior motivação na expansão da oferta de energia de biomassa, é recomendável que seja possibilitado aos empreendedores realizarem ofertas adicionais, no conceito "*energia nova*", desde que devidamente, comprovado, para efeito de apuração da respectiva garantia física de oferta "lastro de contratação".

Sala das Reuniões, em 07 de fevereiro de 2007

MPV-351

00134

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Antonio Carlos Mendes Thame	332

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

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo:

"Art. O art. 1º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso V ao § 3º, renumerando-se o atual inciso V.

'Art. 1º .....

.....

§ 3º .....

.....

V – de venda de biodiesel.

....." "

JUSTIFICAÇÃO

O incentivo à produção de combustíveis não fósseis é de fundamental importância na contribuição nacional à limitação do aquecimento global

PARLAMENTAR

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **00135**

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Rômulo Gouveia	

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

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo:

"Art. O art. 1º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso V ao § 3º, renumerando-se o atual inciso V.

'Art. 1º .....

.....

§ 3º .....

.....

V – óleo de mamona para fins combustíveis.

....." "

JUSTIFICAÇÃO

A produção de combustíveis verdes, em especial o óleo de mamona, já existente no Estado da Paraíba, deve ser incentivada e contribuirá efetivamente com o desenvolvimento sustentável.

PARLAMENTAR

MPV-351

00136

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Rômulo Gouveia	

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

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo:

"Art. O art. 1º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso V ao § 3º, renumerando-se o atual inciso V.

'Art. 1º .....

.....

§ 3º .....

.....

V óleo de mamona para fins combustíveis.

....." "

JUSTIFICAÇÃO

A produção de combustíveis verdes, em especial o óleo de mamona, já existente no Estado da Paraíba, deve ser incentivada e contribuirá efetivamente com o desenvolvimento sustentável.

PARLAMENTAR

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **00137**

Data: 07/02/2007	Proposição: Medida Provisória nº 351, de 2007.
Autor: Deputado Nelson Marquezelli – PTB SP	Nº do Prontuário 381

☐ Supressiva ☐ Substitutiva ☐ Modificativa ☒ Aditiva ☐ Substitutiva Global ☐

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág. 1 de 1

Adicione-se ao texto da Medida Provisória nº 351/07, onde couber:

"Art. ....Caberá aos Agentes de Distribuição e/ou de Transmissão a responsabilidade de realizarem e absorverem os custos dos investimentos necessários para conexão de empreendimentos de geração distribuída, novos e para expansão da capacidade instalada daqueles existentes, conforme regulamentação, a ser estabelecida pela ANEEL."

JUSTIFICATIVA

O dispositivo que se propõe acrescentar ao texto da MP 351/07 atribui responsabilidade aos Agentes de Distribuição e/ou Transmissão para realizarem os investimentos de conexão elétrica das centrais de geração distribuída até o sistema existente, conforme regulamentação a ser estabelecida pela ANEEL.

Estabelecer procedimentos regulatórios que atribuam responsabilidades para os Agentes de Distribuição e/ou de Transmissão, para realizarem os investimentos necessários na expansão do sistema elétrico é importante para possibilitar a conexão das novas centrais de geração distribuída e/ou a expansão da capacidade instalada daquelas existentes, geralmente localizadas nas "pontas do sistema" como é o caso da cogeração com biomassa da cana e das PCHs, que estão sendo planejadas e construídas nas novas "fronteiras agrícolas".

Esse procedimento trará grande impacto no fomento da geração distribuída, com possibilidade de viabilizar, em curto prazo, ofertas adicionais de energia para os próximos anos, cujos fatores críticos de potencial desabastecimento poderão ser atenuados com investimentos realizados pela iniciativa privada, que apresentam menor impacto no licenciamento sócio-ambiental.

Sala das Reuniões, em 07 de fevereiro de 2007

MPV-351

00138

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 07/02/2007	Proposição: Medida Provisória nº 351, de 2007.
Autor: Deputado Nelson Marquezelli – PTB SP	Nº do Prontuário 381

☐ Supressiva ☐ Substitutiva ☐ Modificativa ☒ Aditiva ☐ Substitutiva Global ☐

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág. 1 de 2

Adicione-se ao texto da Medida Provisória nº 351/07, onde couber:

"Art.... Na aplicação do disposto na Lei nº 9427/1996, artigo 26º, conforme redação dada pela Lei nº. 10.762/2003, o limite de 30 MW de capacidade potência instalada, utilizado para apurar o custo de uso do sistema de distribuição, com aplicação da redução de 50% da Tarifa da Uso do Sistema de Distribuição (TUSD), conforme regulamentação da ANEEL deverá ser considerada apenas capacidade de potência líquida em megawatts (MW), a ser injetada na rede do sistema de distribuição e/ou de transmissão.

JUSTIFICATIVA

O dispositivo que se pretende acrescentar ao texto da Medida Provisória nº 351/07 propõe que seja considerado o "valor líquido de energia injetada na rede de distribuição", destinada para os ambientes de comercialização existentes, para fins de aplicação do desconto de 50% da TUSD, conforme regulamentado pela ANEEL.

O conceito de geração distribuída aplicado, principalmente nos projetos de cogeração com biomassa (usinas de açúcar e etanol), pressupõe desenvolver projetos "customizados" para a produção de energia elétrica e térmica, destinada ao consumo próprio da unidade industrial e, inclusive, para a exportação dos excedentes de produção.

Com o avanço da tecnologia, conceitos e processos de geração distribuída, que possibilita viabilizar a implantação de novos projetos de grande porte (para processamento de até 9,0 milhões de toneladas de cana/safra), foram criadas condições para instalar capacidades de geração superiores a 100 MW por empreendimento.

Essas condições tornaram-se acessíveis a partir das novas condições de financiamento estabelecidas pelo BNDES, que contemplam a utilização de caldeiras de alta pressão (acima de 60 bar), projetos e processos de maior eficiência agrícola, industrial e energética, sempre visando o máximo aproveitamento da biomassa disponível (bagaço e palha), nas centrais de geração distribuída.

Com esse novo cenário, o limite estabelecido pela Lei nº 9.427/96, no seu artigo 26º, com redação atualizada pela Lei nº 10.762/2003, tornou o limite de 30 MW de potência instalada um fator inibidor do fomento da geração distribuída, principalmente, a partir da biomassa da cana, para os pequenos e médios empreendimentos. Além disso, para empreendimentos existentes, o limite de 30 MW também é inibidor, quando consideramos que as usinas estão efetuando "retrofit" dos seus processos de produção industrial e energético, visando utilizar avanços tecnológicos nos sistemas de moendas, que passam a operar com

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 07/02/2007	Proposição: Medida Provisória nº 351, de 2007.
Autor: Deputado Nelson Marquezelli – PTB SP	Nº do Prontuário 381

☐ Supressiva ☐ Substitutiva ☐ Modificativa ☒ Aditiva ☐ Substitutiva Global ☐

Artigo:	Parágrafo:	Inciso:	Alínea:	Pág. 1 de 2

acionamento elétrico.

Nessas condições, o consumo próprio de energia elétrica nas usinas para a produção do açúcar/etanol pode chegar a 40% da capacidade instalada, o que significa que usinas com capacidade instalada superior a 30 MW e inferior a 50MW, dependendo do consumo próprio, terão os custos de uso da linha de transmissão onerados em função de uma capacidade de potência que não é "injetada na rede de distribuição", pois a energia elétrica circula apenas no barramento interno da usina.

Além disso, é importante considerar que, atualmente, têm sido considerados no cálculo do custo de utilização da rede de distribuição os 12 (doze) meses do ano, enquanto que as usinas utilizam apenas sete meses do ano (abril a novembro). No período da entressafra (dezembro a março) as usinas são classificadas como "consumidores cativos" das Distribuidoras, ficando sujeitas à compra da energia nas condições de tarifa regulada, que já incluem os custos de usos dos sistemas de distribuição/transmissão.

Sala das Reuniões, em 07 de fevereiro de 2007

MPV-351

00139

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	Proposição
07/02/2007	MP 351 /2007

Autor	nº do prontuário
Dep. ABELARDO LUPION	

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

xxxxxx

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Emenda aditiva

Acrescente-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo, que modifica o artigo 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, como segue:

"Art. . O art. 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos:

Art. 1º .....

.....

XIII - rações balanceadas, concentrados e suplementos minerais utilizados na alimentação animal e suas matérias-primas.

XIV – animais reprodutores

JUSTIFICAÇÃO

Coerente com os incentivos concedidos pelo governo federal no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para os setores da construção civil a agropecuária brasileira também demanda medidas de incentivo, notadamente, no âmbito tributário.

A presente medida visa incluir rações e suplementos minerais na lista de insumos agropecuários isentos da cobrança de PIS e COFINS, tendo em vista que esta tributação vem onerando em, aproximadamente, 10% esses insumos.

Para produtores filiados à cooperativas e para aqueles integrados a indústria não há incidência das contribuições. Essa diferença de tratamento, discutível do ponto de vista de constitucionalidade, acarreta prejuízos a competitividade e à concorrência, tendendo a inviabilizar os produtores independentes.

O custo estimado destes itens, somente no segmento de pecuária bovina, é de R$ 350 milhões na pecuária de corte e de R$ 460 milhões na pecuária de leite.

Por outro lado, a utilização de semens e embriões tem contribuído de forma significativa para o melhoramento genético da pecuária nacional e, conseqüentemente, dos índices de produtividade. Tendo em vista que esta tecnologia ainda não está acessível à maioria dos produtores de pequeno porte, que utilizam reprodutores para o melhoramento genético de seus rebanhos, a inclusão deste item se revestirá de caráter econômico e, principalmente, social.

MPV-351

00140

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Eduardo Gomes	

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

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo, que modifica o art. 2º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, como se segue.

"Art. O art. 2º da Lei nº 10.833, de 23 de dezembro de 2.003, passa a vigorar com a seguinte redação:

'Art. 2º .....
.....

§ 4º - Fica reduzida a 0 (zero) a alíquota da COFINS, incidente sobre as receitas decorrentes das operações de:

I – venda de livros técnicos e científicos, na forma estabelecida em ato conjunto do Ministério da Educação e da Secretaria da Receita Federal.

II – prestação de serviços públicos de transporte coletivo urbano de passageiros e de característica urbana"

JUSTIFICAÇÃO

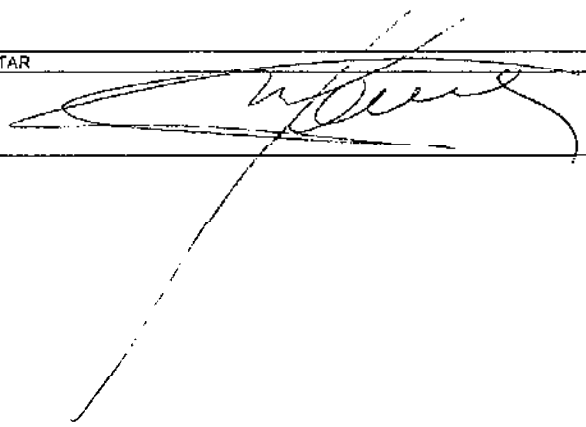
A Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, reduziu a 0 (zero) as alíquotas das contribuições do PIS/Pasep e COFINS incidentes sobre diversos produtos importados, adubos, fertilizantes, defensivos agrícolas e sementes de mudas, bem como sobre os livros técnicos e científicos, de forma reduzir o custo final dos alimentos e da educação para o povo brasileiro.

Apesar disso, existe uma triste realidade de 37 milhões de brasileiros, integrantes das classes D e E que não estão tendo acesso aos serviços de transporte público de suas cidades, pois não dispõem de recursos para pagar a tarifa.

Não conseguir pagar uma tarifa de transporte público coletivo, seja no ônibus, metrô ou barcas, e consequentemente, não poder se deslocar-se em uma cidade dignamente, significa que estes milhões de brasileiros deixaram de ter acesso a serviços de saúde, educação, e até mesmo oportunidades de um emprego, e assim deixaram de crescer socialmente, e tornaram-se **"excluídos da sociedade"**.

Assim, propomos a presente emenda visando conceder o mesmo tratamento tributário dispensado na lei citada aos serviços de transporte público urbano de passageiros e também, aos de características urbana, como o transporte público prestados nas regiões metropolitanas, micro-regiões e aglomerados urbanos, com o objetivo de reduzir o custo da tarifa deste serviço público essencial para estes 37 milhões de brasileiros que encontram-se excluídos deste serviço público, o qual a Constituição Federal o atribui como essencial.

PARLAMENTAR



MPV-351

00141

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO JOSÉ CARLOS ALELUIA	

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Adite-se, na seção "Das Disposições Finais" da Medida Provisória n.º 351, de 22 de Janeiro de 2007, um artigo com a redação abaixo:

"Art (...) – O Poder Executivo assegurará à pessoa jurídica inscrita em programas de recuperação fiscal ou em parcelamento de débitos tributários para com a União o direito de antecipar a extinção do débito para com o programa mediante:

I – Regulamentação e implementação do disposto no art.25 da Lei nº 10.684, de 30 de maio de 2003 para a espécie do débito previsto no dispositivo legal;
II – Venda à vista ou parcelada, a preço de mercado, dos direitos creditórios da pessoa jurídica inscrita no programa de recuperação fiscal ou no parcelamento tributário à própria pessoa jurídica ou à sua ordem; e/ou
III Qualquer forma de securitização que possibilite ao contribuinte inscrito no programa de recuperação fiscal ou no parcelamento tributário adquirir diretamente ou indiretamente, através de instituição financeira, a preços de mercado, o seu débito para com o Programa.

§ 1º - Fica facultado à União e aos sujeitos passivos das obrigações tributárias, nos termos do artigo 171 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, celebrar transação, com a finalidade de extinção da totalidade dos créditos tributários inscritos em parcelamentos tributários.

§ 2º - O Secretário da Receita Federal do Brasil, nos termos do art.171, parágrafo único, da Lei n.º 5.172, de 25 de outubro de 1966, é indicado como autoridade competente para autorizar a transação em cada caso.

§ 3º - O Poder Executivo poderá condicionar o exercício do direito de antecipação da extinção do débito para com o programa de recuperação fiscal ou para com parcelamento tributário a:

I - Assinatura pelo contribuinte inscrito no parcelamento ou em programa de responsabilidade fiscal de Termo de Ajustamento de Conduta que fique estabelecido, sob pena de multa convencional a ser revertida para programa ou atividade social, o pagamento tempestivo do débito tributário corrente por um prazo de sessenta meses; e

II - A expressa renúncia , em caráter irrevogável e irretratável, ao direito de aderir ou de optar por programas de parcelamento de débitos fiscais, existentes ou que venham a ser criados, pelo prazo de 60 (sessenta) meses contado a partir da data da extinção do débito.

§ 4º - O eventual resultado apurado quando da extinção do débito no âmbito do parcelamento ou de programa de recuperação fiscal, será registrado como reserva de capital, aplicando-se o tratamento tributário idêntico ao previsto no §2º, do art.38, do Decreto-lei nº 1.598, de 26 de dezembro de 1977, com a redação dada pelo do inciso VIII, do art. 1º, do Decreto-lei nº1.730, de 17 de dezembro de 1979, inclusive no que se refere a apuração da base de cálculo da contribuição social sobre o lucro líquido.

§ 5º - Fica o Poder Executivo autorizado a adotar as medidas legais cabíveis para a implementação do que dispõe este artigo."

JUSTIFICATIVA

O Programa de Aceleração do Crescimento deve contemplar empresas que por estarem em programas de parcelamento sofrem a diminuição de sua capacidade de alavancagem. Muitas destas empresas necessitam para o seu crescimento sair do programa de forma a poder alavancar-se: os bancos e seguradoras, apesar de considerarem a curto prazo a dívida de parcelamento tributário no conceito de valor presente, a médio e longo prazo, nas análises de risco, consideram o valor nominal da dívida, pois sua liquidação é um evento futuro dependente de realização e, em caso de exclusão, a dívida vence em noventa dias por seu valor nominal acrescido de cominações e penalidades. Em síntese: as empresas ficam travadas e não podem crescer, pois ficam prejudicadas na obtenção de financiamento e de seguros, inclusive de performance. Trata-se, portanto, de uma medida complementar ao PAC.

Ao contrário de projetos anteriores sobre o assunto, a presente emenda deixa a regulamentação e o detalhamento do dispositivo com a própria Receita.

PARLAMENTAR

PFL / BA

MPV-351

00142

PROPOSIÇÃO N.°
MP 351/2007

Acrescenta artigo a presente Medida Provisória

AUTOR: **José Pimentel (PT/CE)** PÁGINA:**1/2**

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se o seguinte art. à MP 351/2007, onde couber:

Art. 26 - Dê-se ao caput e ao parágrafo único do art. 91 da Lei 10.833 27 de dezembro de 2003, a seguinte redação:

"Art. 91. Ficam reduzidas a 0 (zero) as alíquotas da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda de GLP realizada por distribuidor e revendedor varejista.

Parágrafo único. Este artigo entra em vigor na data da sua publicação, produzindo efeitos a partir do 1° dia do mês seguinte ao de sua publicação."

JUSTIFICAÇÃO

O Gás Liquefeito de Petróleo, GLP, mais conhecido como "gás de cozinha", por ser usado principalmente na cocção de alimentos, está presente em 42,5 milhões de domicílios, em todos os municípios brasileiros, atendendo a 95% da população do país, um alcance muito superior ao da água tratada, esgoto, telefonia ou qualquer outro produto de utilidade pública.

O GLP que hoje é quase totalmente produzido no país e oferece grande versatilidade de armazenamento e transporte.

De 1994 a 2005, os tributos que incidem sobre o GLP tiveram uma variação nominal de 1.156,60% , o que corresponde a uma variação real (utilizando-se o IGP-DI) de 266,66%. Um produto tão importante para as famílias brasileiras de baixa renda não poderia ser afetado de maneira tão violenta pelos tributos federais, estaduais ou municipais.

Diante deste quadro, e considerando-se a missão extremamente importante que o GLP desempenha na matriz energética brasileira, é fundamental que a sua carga tributária seja compatível com sua relevância social.

O preço de um botijão de gás pesa em demasia no orçamento das camadas mais pobres da população. Segundo programa de monitoramento da ANP (outubro/2005), o botijão de 13 kg custa hoje, para o consumidor, em torno de R$ 29,97 (vinte e nove reais e noventa e sete centavos). Isto representa aproximadamente 10% do salário mínimo.

Uma análise superficial da estrutura de custos do GLP já é suficiente para evidenciar a importância dos tributos, que chegam a 22% do preço médio de venda ao consumidor. E uma análise detalhada, avaliando a força que cada parcela dessa estrutura de custo exerce no preço do produto, mostrará que a atuação dos impostos na elevação do preço do GLP tem tido um peso surpreendente ao longo dos anos.

Nenhuma outra parcela do custo do GLP teve aumento tão astronômico, tão violento, quanto a carga tributária. Não há dúvida de que a incidência elevada de tributos contribui decisivamente para que contingentes cada vez mais numerosos de famílias de baixa renda se vejam sem condições de adquirir esse energético essencial e, por isso, passem a utilizar outras fontes de energia, especialmente a lenha, nociva à saúde e ao meio ambiente.

Reduzindo-se a zero a incidência de PIS/CONFINS do GLP, será diminuído o preço final do produto, com o objetivo de preservar um pouco mais o poder de compra dos menos favorecidos em relação ao botijão de gás. Diante do exposto, verifica-se indubitavelmente a importância desta emenda, que, se aprovada, trará enormes benefícios, por tratar-se de uma fonte de energia imprescindível para o preparo das refeições de cada dia, em 95% dos lares brasileiros.

DATA 02.02.07

ASSINATURA PARLAMENTAR

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00143

data	proposição
06/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Leonardo Vilela	

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

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo, que modifica o artigo 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, como segue:

"Art. O art. 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

'Art. 1º .....

.....

XIII – carnes e miudezas classificados no Capítulo 2 da TIPI. ' "

JUSTIFICATIVA

Coerente com os incentivos concedidos pelo governo federal no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para os setores da construção civil a agropecuária brasileira também demanda medidas de incentivo, notadamente, no âmbito tributário.

O Brasil é hoje o maior produtor e exportador mundial de carnes tendo apresentado, principalmente nos últimos dez anos, aumento consistente e significativo da produção. Somente em exportações, atingimos, em 2005, um volume superior a 05 milhões de toneladas, com faturamento de mais de 8 bilhões de dólares.

Apesar do baixo padrão de renda da população, tem-se verificado aumento no consumo interno de carne, mais importante fonte de proteína na nossa alimentação, refletindo na melhora dos indicadores sociais observada na última década.

A tributação incidente, que chega a atingir cerca de um terço do preço final do produto, é incompatível com a necessidade de melhoria do padrão alimentar de nossa população.

A eliminação da cobrança de PIS e CONFINS - cerca de 10% do preço do produto - representa medida de grande significado econômico e de justiça social.

PARLAMENTAR

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS 00144

data	proposição
06/02/2007	Medida Provisória nº 351, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Leonardo Vilela	

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

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo, que modifica o artigo 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, como segue:

"Art. O art. 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos:

'Art. 1º .....

XIII - rações balanceadas, concentrados e suplementos minerais utilizados na alimentação animal e suas matérias-primas.

XIV – animais reprodutores.' "

JUSTIFICAÇÃO

Coerente com os incentivos concedidos pelo governo federal no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para os setores da construção civil a agropecuária brasileira também demanda medidas de incentivo, notadamente, no âmbito tributário.

A presente medida visa incluir rações e suplementos minerais na lista de insumos agropecuários isentos da cobrança de PIS e COFINS, tendo em vista que esta tributação vem onerando em, aproximadamente, 10% esses insumos.

Para produtores filiados à cooperativas e para aqueles integrados a indústria não há incidência das contribuições. Essa diferença de tratamento, discutível do ponto de vista de constitucionalidade, acarreta prejuízos à competitividade e à concorrência, tendendo a inviabilizar os produtores independentes.

O custo estimado destes itens, somente no segmento de pecuária bovina, é de R$ 350 milhões na pecuárie de corte e de R$ 460 milhões na pecuária de leite.

Por outro lado, a utilização de semens e embriões tem contribuído de forma significativa para o melhoramento genético da pecuária nacional e, conseqüentemente, dos índices de produtividade. Tendo em vista que esta tecnologia ainda não está acessível à maioria dos produtores de pequeno porte, que utilizam reprodutores para o melhoramento genético de seus rebanhos, a inclusão deste item se revestirá de caráter econômico e, principalmente, social.

PARLAMENTAR

MPV-351

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00145

Data	Proposição
06/02/2007	Medida Provisória nº 351 de 2007

Autor	nº do prontuário
Senador Flexa Ribeiro	

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

Página 1/1	Artigo 27	Parágrafo	Inciso	Alíneas

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

"Dê-se nova redação ao § 2º do art. 2º da Lei nº 11.051, de 29 de dezembro de 2004, incluindo-se, novo artigo na mesma Lei .

Art. 2º.....

.....

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se às aquisições efetuadas entre 1º de outubro de 2004 e 31 de janeiro de 2007 (NR).

Art.2º a - As pessoas jurídicas poderão optar pelo desconto, no prazo de 18 (dezoito) meses, dos créditos da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins de que tratam o inciso III do § 1º do art. 3º das Leis nºs 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e 10.833, de 29 de dezembro de 2003, e o § 4º do art. 15 da Lei no 10.865, de 30 de abril de 2004, na hipótese de aquisição dos bens de que trata o art. 1º desta Lei.

§ 1o Os créditos de que trata este artigo serão apurados mediante a aplicação, a cada mês, das alíquotas referidas no caput do art. 2º das Leis nºs 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e 10.833, de 29 de dezembro de 2003, sobre o valor correspondente a 1/18 (um dezoito avos) do custo de aquisição do bem.

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se às aquisições efetuadas a partir de 1º de fevereiro de 2007.

JUSTIFICATIVA

A proposta representa uma redução adicional do custo dos investimentos, por reduzir o custo financeiro associado ao carregamento de créditos tributários. Aumenta, portanto, a rentabilidade dos projetos e estimula novos investimentos por parte das empresas.

PARLAMENTAR

Brasília, 06/02/2007

Senador Flexa Ribeiro

MPV-351

00146

Medida Provisória nº 351/2007

Cria o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura - REIDI, reduz para vinte e quatro meses o prazo mínimo para utilização dos créditos da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS decorrentes da aquisição de edificações, amplia o prazo para pagamento de impostos e contribuições e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se onde couber: No item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte trecho rodoviário: "2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal: BR 440 dos pontos de passagem dos Entroncamentos com a BR-040/MG (São Pedro) – Entroncamento com a BR-267/MG (Mariano Procópio em Minas Gerais na Extensão do Km 9,0.

Justificativa

A alteração do Plano Nacional de Viação, em sua esfera rodoviária, busca adequá-lo ás exigências de ligação entre as rodovias BR-040 e BR-267, no município de Juiz de Fora.

A necessidade da medida se justifica uma vez que a referida ligação contribuirá para uma relevante melhoria no tráfego de toda a região, já que a via irá permitir o desvio do tráfego da Zona da Mata para a BR 040, evitando o congestionamento da malha urbana central de Juiz de Fora. Os usuários das MG-353 e BR-267, rodovias que ligam o município a inúmeras outras cidades da Zona da Mata, terão a facilidade de chegar à BR-040 através dessa integração dos eixos rodoviários mencionados, não sendo necessário sobrecarregar, ainda mais, o centro da cidade.

Cabe destacar, ainda, a importância social do empreendimento para a população local e demais usuários das rodovias que há tempos aguardam esta obra.

Sala das Sessões janeiro de 2007.

Deputado Virgílio Guimarães
PT/MG

MPV-351

00147

EMENDA Nº - A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351

Cria o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura - REIDI, reduz para vinte e quatro meses o prazo mínimo para utilização dos créditos da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS decorrentes da aquisição de edificações, amplia o prazo para pagamento de impostos e contribuições e dá outras providências.

Acrescente-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo, que modifica o artigo 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, como segue:

"Art. . O art. 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

'Art. 1º .....

.....

XIII – máquinas e implementos agrícolas.

JUSTIFICAÇÃO

A Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS passou a ter incidência não cumulativa sobre máquinas e implementos agrícolas com a edição da Lei Nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003. O mesmo procedimento já havia sido adotado, com relação à contribuição para o PIS/PASEP, com a edição da Lei Nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002.

A principal característica de tributo NÃO-CUMULATIVO é o aproveitamento, em cada etapa do processo produtivo, da parcela recolhida até a etapa anterior. A NÃO-CUMULATIVIDADE, portanto, não se aplica ao segmento agropecuário que é constituído na quase totalidade – 99% - por pessoas físicas, impossibilitadas de compensar os créditos tributários.

Sensível a essa peculiaridade do setor, o Senado Federal, por ocasião da tramitação da PEC nº 74-A, de 2003, que tratou da Reforma Tributária, adotou o seguinte tratamento para o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços - ICMS:

"Art. 155 .....

§ 2º .....

V ----------

b) a menor alíquota será aplicada aos gêneros alimentícios de primeira necessidade, à energia elétrica de baixo consumo, às máquinas e implementos agrícolas, aos insumos agropecuários, inclusive material reprodutivo destinado ao melhoramento genético animal e vegetal, e aos medicamentos de uso humano, segundo condições e listas definidas em lei complementar e as mercadorias, bens e serviços definidos pelo órgão colegiado de que trata o inciso XII, g;"

Parcela dos gêneros alimentícios de primeira necessidade já foi contemplada com alíquota zero na tributação de PIS/COFINS, faltando estender o mesmo tratamento aos demais itens, inclusive a máquinas e implementos agrícolas.

A emenda proposta irá desonerar os bens de capital utilizados no processo produtivo rural, aumentando a competitividade do setor.

Brasília-DF, 07 de fevereiro de 2007

Senadora KÁTIA ABREU

MPV-351

00148

EMENDA N - A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351

Cria o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura - REIDI, reduz para vinte e quatro meses o prazo mínimo para utilização dos créditos da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS decorrentes da aquisição de edificações, amplia o prazo para pagamento de impostos e contribuições e dá outras providências.

Acrescente-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo, que modifica o artigo 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, como segue:

"Art. . O art. 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

Art. 1º .....

.....

XIII – carnes e miudezas classificados no Capítulo 2 da TIPI.

JUSTIFICAÇÃO

Coerente com os incentivos concedidos pelo governo federal no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para os setores da construção civil a agropecuária brasileira também demanda medidas de incentivo, notadamente, no âmbito tributário.

O Brasil é hoje o maior produtor e exportador mundial de carnes tendo apresentado, principalmente nos últimos dez anos, aumento consistente e significativo da produção. Somente em exportações, atingimos, em 2005, um volume superior a 5 milhões de toneladas, com faturamento de US$ 8 bilhões de dólares. Em 2006 o País consolidou exportações de 5 milhões de toneladas atingindo um faturamento de US$ 8,5 bilhões.

A tributação incidente, que chega a atingir cerca de um terço do preço final do produto, é incompatível com a necessidade de melhoria do padrão alimentar de nossa população.

A eliminação da cobrança de PIS e COFINS - cerca de 10% do preço do produto - representa medida de grande significado econômico e de justiça social, possibilitando aumento do consumo e redução da carga tributária principalmente para a população de menor renda.

Brasília-DF, 07 de fevereiro de 2007

Senadora KÁTIA ABREU

MPV-351

00149

EMENDA Nº - MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351,

Cria o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura - REIDI, reduz para vinte e quatro meses o prazo mínimo para utilização dos créditos da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS decorrentes da aquisição de edificações, amplia o prazo para pagamento de impostos e contribuições e dá outras providências.

Acrescente-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo. que modifica o artigo 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, como segue:

"Art. . O art. 1º da Lei nº 10.925, de 23 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos:

Art. 1º .....

.....

XIII - rações balanceadas, concentrados e suplementos minerais utilizados na alimentação animal e suas matérias-primas.

XIV – animais reprodutores

JUSTIFICAÇÃO

Coerente com os incentivos concedidos pelo governo federal no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para os setores da construção civil a agropecuária brasileira também demanda medidas de incentivo, notadamente, no âmbito tributário.

A presente medida visa incluir rações e suplementos minerais na lista de insumos agropecuários isentos da cobrança de PIS e COFINS, tendo em vista que esta tributação vem onerando em, aproximadamente, 10% o custo desses insumos.

Para produtores filiados à cooperativas e para aqueles integrados a indústria não há incidência das contribuições. Essa diferença de tratamento acarreta prejuízos à competitividade e à concorrência, tendendo a inviabilizar os produtores independentes. Essa medida propõe um tratamento isonômico para os produtores não integrados, permitindo-lhes melhores condições de competição com a produção integrada.

O custo estimado destes itens, somente no segmento de pecuária bovina, é de R$ 350 milhões na pecuária de corte e de R$ 460 milhões na pecuária de leite.

Por outro lado, a utilização de semens e embriões tem contribuído de forma significativa para o melhoramento genético da pecuária nacional e, conseqüentemente, dos índices de produtividade. Tendo em vista que esta tecnologia ainda não está acessível à maioria dos produtores de pequeno porte, que utilizam reprodutores para o melhoramento genético de seus rebanhos, a inclusão deste item se revestirá de caráter econômico e, principalmente, social.

Brasília-DF, 07 de fevereiro de 2007

Senadora KÁTIA ABREU

MPV-351

00150

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 351/2007

autor	nº do prontuário
Deputado Afonso Hamm	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se à Medida Provisória nº 351/2007, onde couber, o seguinte artigo:

"Art. ... Estendem-se os incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura, previstos nesta Medida Provisória, ao projeto de duplicação da rodovia BR-116, no trecho Canoas – Pelotas, que passa a integrar o elenco dos projetos compreendidos no PAC."

JUSTIFICAÇÃO

Em que pese o fato de constituir a principal via de escoamento da produção agroindustrial do Rio Grande do Sul, partindo do porto de Rio Grande, esta rodovia foi relegada ao total descaso nas últimas décadas e, conseqüentemente, encontra-se em estado de conservação deplorável. Dessa forma, reveste-se de fundamental importância para a economia do estado federado e do Brasil a recuperaçao da via.

PARLAMENTAR

Dep. Afonso Hamm – PP/RS

MPV-351

00151

EMENDA N - A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 351

Cria o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura - REIDI, reduz para vinte e quatro meses o prazo mínimo para utilização dos créditos da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS decorrentes da aquisição de edificações, amplia o prazo para pagamento de impostos e contribuições e dá outras providências.

Acrescente-se, onde couber, à presente Medida Provisória, o seguinte artigo:

"Art. . É obrigatório a implantação de eclusas ou dispositivos equivalentes de transposição, simultaneamente à construção de barragens destinadas a quaisquer finalidades em cursos de água navegáveis ou parcialmente navegáveis.

JUSTIFICAÇÃO

A construção de barragens e de usinas hidrelétricas afeta significativamente a navegabilidade dos cursos de água, impedindo a utilização dos rios para o transporte de pessoas e de cargas.

A realização de projetos de investimentos em barragens sem que haja, simultaneamente, investimento em eclusas ou outros dispositivos que possam tornar navegáveis os cursos de água trazem grande transtorno para as populações locais e, particularmente para as atividades econômicas que ficam impedidas de utilizar o sistema de transporte hidroviário para reduzir custo.

A falta de navegabilidade dos cursos de águas em decorrência da realização de obras de barragem, afeta negativamente as localidades ribeirinhas, com conseqüências negativas para a logística de escoamento da produção.

A presente emenda pretende disciplinar os investimentos realizados em barragens, assegurando a navegabilidade dos cursos de água.

Brasília-DF, 07 de fevereiro de 2007

Senadora KÁTIA ABREU

SECRETARIA DE COMISSÕES
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES MISTAS

Emendas apresentadas perante a Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer da MEDIDA PROVISÓRIA Nº. 352 adotada em 22 de janeiro de 2007 e publicada no mesmo dia e ano, que " Dispõe sobre os incentivos às indústrias de equipamentos para TV Digital e de componentes eletrônicos semicondutores e sobre a proteção à propriedade intelectual das topografias de circuitos integrados" :

CONGRESSISTAS	EMENDA Nº S
Deputado ANTÔNIO CARLOS MENDES THAME	051
Deputado AUGUSTO BOTELHO	020
Deputado CARLOS SOUZA	004
Deputado CÉZAR SILVESTRE	016; 034
Deputado DAMIÃO FELICIANO	001; 030
Deputado EDUARDO AZEREDO	032
Deputado FERNANDO CORUJA	038; 046; 047; 048; 049; 050
Deputado FLÁVIO DINO	019
Senador FLEXA RIBEIRO	052
Deputado GERVÁSIO SILVA	045
Deputado JORGE BITTAR	027
Deputado JULIO SEMEGHINI	003; 012; 017; 024; 031; 033; 054
Senadora LÚCIA VÂNIA	021
Deputado MARCELO SERAFIM	011
Deputado MÁRCIO FRANÇA	018
Deputado MILTON MONTI	028
Deputado MIRO TEIXEIRA	043; 044

Deputado PAUDERNEY AVELINO	010
Deputado PAULO BORNHAUSEN	008; 009; 023; 025; 037
Deputado PAULO PIAU	053
Deputado PAULO RUBEM SANTIAGO	026; 040
Deputada PERPÉTUA ALMEIDA	007; 035; 036
Deputado PRACIANO	022
Deputada REBECCA GARCIA	006
Deputado RICARDO BARROS	039
Deputado RUBEM SANTIAGO	002
Deputada VANESSA GRAZZIOTIN	005; 015
Deputados VANESSA GRAZZIOTIN, ARIOSTO HOLANDA e JÚLIO SEMEGHINI	042
Deputado VIRGÍLIO GUIMARÃES	041
Deputado WALTER PINHEIRO	013; 014; 029

SSACM
TOTAL DE EMENDAS: 054

MPV 352

00001

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 352, de 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
Deputado DAMIÃO FELICIANO	

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

Art. 1º Adicione-se ao inciso I do *caput* do artigo 2º da Medida Provisória nº 352, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte alínea:

"Art. 2º .....

.....

I – .....

.....

d) beneficiamento de matérias-primas destinadas à sua produção;

....."

JUSTIFICAÇÃO

O Brasil possui algumas das mais importantes jazidas de minérios ricos em metais e outros elementos essenciais à produção de semicondutores. No entanto, parte significativa desses minérios são exportados *in natura*, com pouco valor agregado.

Também inexiste no Brasil competência para obter e beneficiar tais elementos como subprodutos de processos industriais já existentes.

A implantação e a ampliação, no País, de indústrias destinadas ao beneficiamento dessas matérias-primas complementaria as atividades de difusão e processamento de componentes. Permitiria, enfim, a exportação desses insumos em estágio mais adiantado de processamento, com maior valor agregado local.

ASSINATURA

07/02/07

2007_999_Damião Feliciano.doc

MPV 352

00002

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 352/2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
PAULO RUBEM SANTIAGO	

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

Art. 1º A Medida Provisória nº 352/2007 passa a vigorar aditada do seguinte artigo:

"Art. 64 A – O Ministério da Ciência e Tecnologia produzirá, quadrienalmente, relatório de avaliação dos resultados dos programas previstos nos artigos 1º e 12 desta Medida Provisória, e divulgará os resultados, na íntegra, em seu sítio na Internet."

JUSTIFICAÇÃO

A transparência é um dos princípios mais importantes da Administração Pública, mas ainda não está suficientemente presente na cultura dos governantes brasileiros. Os programas instituídos por esta Medida Provisória são de crucial relevância para determinar o sucesso da implantação da TV Digital no Brasil, que, sem dúvida, representará um salto no acesso do cidadão à informação de maior qualidade, diversidade e com a possibilidade de interatividade.

O objetivo dessa Emenda é assegurar que o cidadão, maior interessado pelas evoluções tecnológicas que se impõe ao setor de Comunicação, possa acompanhar de perto e zelar pela boa execução dos programas e políticas governamentais para o setor. Por outro lado, obriga o Poder Público a exercer o seu dever de prestar contas sobre os gastos e isenções fiscais que são concedidos a determinados segmentos econômicos, uma vez que, em última instância, são custeados por toda a sociedade brasileira.

Ao permitir a fiscalização, buscamos assegurar que os objetivos precípuos das ações governamentais sejam observados e, dessa forma, revertidos efetivamente em benefícios à toda população do País.

ASSINATURA

07/02/2007

2007_254_Paulo Rubem Santiago.doc

MPV 352

00003

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
05/02/2007	Medida Provisória nº. 352, de 22 de janeiro de 2007.

Autor	Nº do prontuário
DEPUTADO JULIO SEMEGHINI	

1. ( ) Supressiva	2. X Substitutiva	3. Modificativa	4. X Aditiva	5. ( ) Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do artigo 1° e acrescente-se o inciso III ao artigo 2° da Medida Provisória 352, de 22 de janeiro de 2007:

Art. 1º Fica instituído o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores e Componentes Eletrônicos - PADIS, nos termos e condições estabelecidos pelo Poder Executivo.

Art. 2° (...)

III - componentes eletrônicos classificados nas posições 8532; 8533 e 8534.00.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM.

JUSTIFICAÇÃO

No Brasil, os principais mercados de componentes eletrônicos estão nas indústrias de eletrônica de entretenimento, informática, telecomunicações, automação industrial, brinquedos e automobilística, além da indústria de bens de capital.

Os Componentes podem ser divididos em:

Ativos semicondutores ou de microeletronica - circuitos integrados, transistores, diodos, memórias, tiristores;

Passivos - condensadores, tubos/cinescópios, capacitores, transdutores eletroacústicos (alto-falantes), circuitos impressos, transformadores, bobinas, indutores, cristais osciladores, filtros, resistores, fusíveis, etc.;

Eletromecânicos - mecanismos de DVD e de gravadores, chaves, conectores, terminais e soquetes, etc.; e,

Componentes mecânicos - gabinetes, racks, e ferragens.

Os componentes produzidos no Brasil são destinados a industria de Informática, Telecomunicações, Automação, Equipamentos Industriais, entre outros.

A evolução tecnologica da eletrônica e a conseqüente redução das dimensões dos aparelhos com o aumento da sua eficiência, são apoiadas no desenvolvimento dos componentes de uso intensivo da tecnologia de encapsulamento compatível com o sistema de montagem SMD ("Surface Mounted Device" ou montagem do componente na superficie da placa).

Tanto os componentes ativos (semicondutores) como passivos e os eletromecânicos são produzidos localmente e podem aumentar sua participação no mercado brasileiro, substituindo competitivamente as importações, caso sejam resolvidos os problemas de acesso ao mercado enfrentados pelos fabricantes locais.

A MP no. 352 vem ao encontro da necessidade de ter-se uma indústria de componentes eletrônicos no país, que agregue valor aos bens produzidos pelo complexo eletro-eletrônico, hoje essencialmente uma indústria montadora. O conteúdo tecnológico, a inovação e o desenvolvimento dos produtos deste complexo eletro-eletrônico sao ditados pelos componentes eletrônicos.

O déficit da balança comercial da indústria eletro- eletrônica brasileira, de 10 bilhões de dólares em 2006, e com tendência de crescimento nos próximos, corresponde ao valor das importações de componentes.

A indústria de componentes eletrônicos compreende os componentes semicondutores e os componentes passivos, os quais em suas devidas proporções, são intensivos em investimento, alta qualificação e especialização do seu quadro de pessoal, tendo na inovação e na competitividade internacional os pilares de sua estratégia, pois sua economia de escala não é assegurada pela demanda do mercado doméstico, tornando-se essencial exportar.

O Capítulo I desta MP busca atrair e viabilizar os investimentos na produção de semicondutores no Brasil, garantindo a esse investimento um regime fiscal que elimine a não isonomia tributária vigente na cadeia produtiva dos componentes eletrônicos fabricados no país

comparados aos componentes eletrônicos importados: nos bens de capital para o seu desenvolvimento e produção, nas matérias primas adquiridas localmente e importadas e na venda dos componentes ao seus clientes finais, que são os fabricantes de equipamentos eletro-eletrônicos.

Os componentes eletrônicos passivos desempenham papéis funcionais complementares e imprescindíveis aos dos semicondutores em todos os circuitos eletro-eletrônicos. Estão presentes com os semicondutores em todos os produtos da eletrônica de consumo (áudio e vídeo, linha branca), telecomunicações, informática, eletrônica automotiva (dos alarmes aos "air bags" e sistema de freios ABS), eletrônica industrial (iluminação, fontes e sistemas de alimentação, automação), etc.

Neste sentido é imprescindível que as medidas fiscais do Capitulo I desta medida provisória sejam estendidas a outros componentes eletrônicos, assegurando à indústria instalada a eliminação dessa não isonomia tributária , que compromete a competitividade na venda ao mercado doméstico. O regime tributário vigente pune todo o componente eletrônico fabricado no Brasil comparado ao componente importado no acesso ao mercado doméstico; a produção no Brasil necessita destinar parte significativa à exportação. Este quadro faz com que o investimento e a produção de componentes eletrônicos no Brasil não tenha sentido, e toda a indústria brasileira de componentes eletrônicos definhe. Para os componentes passivos estas medidas de desoneração fiscal sao tambem imprescindíveis para garantir o acesso ao mercado doméstico em igualdade de condições com os equivalentes importados.

PARLAMENTAR

MPV 352

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **00004**

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 352, DE 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
Deputado CARLOS SOUZA	037

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

Art. 1º O artigo 2º da Medida Provisória nº 352, de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º É beneficiária do PADIS a pessoa jurídica que realize investimento em pesquisa e desenvolvimento – P&D, na forma do art. 6º, e que exerça isoladamente ou em conjunto, em relação a dispositivos eletrônicos semicondutores, classificados nas posições 85.41 e 85.42 da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM, as atividades de:

I – concepção, desenvolvimento e projeto (design);

II – difusão ou processamento físico-químico; ou

III – encapsulamento e teste.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, considera-se que a pessoa jurídica exerce as atividades:

I – isoladamente, quando executar todas as etapas previstas no inciso em que se enquadrar;

II – em conjunto, quando executar todas as atividades previstas no *caput*.

§ 2º A pessoa jurídica de que trata o *caput* deve exercer, exclusivamente, as atividades previstas neste artigo.

§ 3º O investimento em pesquisa e desenvolvimento e o exercício das atividades referidos no *caput* devem ser efetuados de acordo com projetos aprovados na forma do art. 5º."

Art. 2º Os artigos 3º, 4º e 6º da Medida Provisória nº 352, de 2007, passam a vigorar com as seguintes modificações:

"Art. 3º No caso de venda no mercado interno ou de importação de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos novos, para incorporação ao ativo imobilizado da pessoa jurídica adquirente no mercado interno ou importadora, destinados as atividades de que trata o art. 2º, ficam reduzidas a zero as alíquotas:

....."

ASSINATURA

___/___/___

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 352, DE 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
Deputado CARLOS SOUZA	037

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

"Art. 4º Nas vendas dos dispositivos referidos no *caput* do art. 2º, efetuadas por pessoa jurídica beneficiária do PADIS, ficam reduzidas:

.....

§ 2º As reduções previstas nos incisos I e II deste artigo, aplicam-se somente quando:

I – o projeto (design) tenha sido desenvolvido do País; ou

II – a difusão tenha sido realizada no País.

....."

"Art. 6º A pessoa jurídica beneficiária do PADIS deverá investir, anualmente, em atividades de pesquisa e desenvolvimento a serem realizadas no País, no mínimo cinco por cento do seu faturamento bruto no mercado interno deduzidos os impostos incidentes na comercialização dos dispositivos de que trata o *caput* do art. 2º e o valor das aquisições de produtos incentivados nos termos deste Capítulo.

§ 1º Serão admitidos apenas investimentos em atividades de pesquisa e desenvolvimento nas áreas de microeletrônica, de dispositivos semicondutores, de optoeletrônicos, de metodologias e de técnicas de projeto e de processo de fabricação dos componentes mencionados no *caput* do art. 2º, e de ferramentas computacionais (softwares) de suporte a tais projetos e processos.

.....

....."

JUSTIFICAÇÃO

A emenda ora proposta restringe os benefícios do PADIS apenas aos componentes semicondutores, excluindo da Medida Provisória os incentivos destinados à fabricação de displays mostradores.

Uma crucial aplicação dos displays destina-se, de fato, ao setor de entretenimento, em especial a fabricação de televisores, segmento tradicionalmente reservado às empresas instaladas na

ASSINATURA

__/__/__

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 352, DE 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
Deputado CARLOS SOUZA	037

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Amazônia.

A fabricação de displays na Zona Franca de Manaus já mereceria benefícios decorrentes da legislação em vigor. As novas disposições estimulariam sua produção fora da região, prejudicando a política industrial daquele pólo e o equilíbrio alcançado entre a Amazônia e o restante do País.

ASSINATURA:

___/___/___

MPV 352

00005

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 352

Autor - Deputada - Vanessa Grazziotin — nº do prontuário

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

Página | Artigo | Parágrafo | Inciso | alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA A MEDIDA PROVISÓRIA Nº 352, DE 23 DE JANEIRO DE 2007.

Altera a redação do inciso I do § 2º do art. 2º da Medida Provisória nº 352, de 22 de janeiro de 2007.

Art. 1º **Dê-se ao inciso I do § 2º do art. 2º da Medida Provisória nº 352, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:**

"Art. 2º. .....

§ 2º. O inciso II do caput:

I – alcança os mostradores de informações (displays) relacionados em ato do Poder Executivo, destinados à utilização como insumo em equipamentos eletrônicos, com tecnalogia baseada em componentes de cristal líquido (LCD), fotoluminescentes (painel mostrador de plasma – PDP), eletroluminescentes (diodos emissores de luz – LED, diodos emissores de luz orgânicos – OLED ou displays eletroluminescentes a filme fino – TEFEL) ou similares com microestruturas de emissão de campo elétrico, não vinculados às atividades de que trata o §1º do art. 16-A da Lei nº 8,248, de 23 de outubro de 1991....."

JUSTIFICATIVA

É meritório o esforço do Governo Federal em implantar, em nosso País, uma indústria de componentes eletrônicos semicondutores, cuja viabilidade pressupõe oferta em escala mundial, dada a extraordinária exigência de capitais e de pesquisa e desenvolvimento tecnológico.

Já em fevereiro de 1981, os então Ministros de Estado da Fazenda, da Indústria e do Comércio, Chefe da Secretaria de Planejamento da Presidência da

República e Secretário-Geral do Conselho de Segurança Nacional alertavam o Presidente da República para a importância do tema (E.M. nº 003/81):

> *"Ao baixar as Diretrizes para a Política Nacional de Informática, à época da criação da Secretaria Especial de Informática, Vossa Excelência definiu, como fundamental, a capacitação nacional na produção de componentes eletrônicos lineares e na produção e tratamento de seus insumos básicos.*
>
> *Realmente, Senhor Presidente, essa capacitação nacional é tão mais importante quando se sabe que os componentes microeletrônicos, como decorrência dos crescentes índices de integração, confundem-se, cada vez mais, com os próprios equipamentos.*
>
> *Essa característica técnica, associada a uma total dependência da importação, acarreta diversos problemas, na medida em que o suprimento de material tão sensível fica à mercê do poder de decisão externa; marginaliza a engenharia nacional da fase de projeto, já que o mesmo é desenvolvido totalmente no exterior; reduz o agregado nacional no produto final e impede que o País se beneficie do efeito multiplicador sobre as oportunidades de empregos que só a produção local de componentes microeletrônicos geraria.*
>
> *Além disso, Senhor Presidente, para que se alcance um grau de competitividade compatível com os objetivos nacionais, o País precisa contar com um parque industrial e uma infra-estrutura de serviços modernos, onde a microeletrônica tem importância crescente. Não é, portanto, aceitável que permaneça inteiramente dependente de insumos e componentes microeletrônicos produzidos no exterior."*

Para subsidiar a criação da indústria, o Governo Federal, mediante a MP nº 352/2007, acena com um generoso elenco de incentivos fiscais.

Para o efeito de concessão e fruição desses incentivos, contudo, é mister distinguir, como o faz a Medida Provisória em questão, entre os dispositivos eletrônicos semicondutores e os mostradores de informações (**displays**), de sorte a que não se submetam ao aludido regime de incentivos os **displays**, ainda que com tecnologia digital, integrantes de equipamentos dos segmentos de áudio, áudio e vídeo, e lazer e entretenimento, para os quais há não apenas disciplina legal específica, senão também incentivos fiscais adequados. Corre-se o risco de prejudicar de forma irreversível parques industriais de grande e insuperável valia para o desenvolvimento regional, objetivo fundamental da República.

PARLAMENTAR
Deputada- Vanessa Grazziotin
PcdoB/AM

MPV 352

00006

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 352, de 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
Deputada REBECCA GARCIA	

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

Art. 1º Dê-se ao inciso I do § 2º do art. 2º da Medida Provisória nº 352, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"Art. 2º .....

.....

§ 2º .....

I – alcança os mostradores de informações (displays) relacionados em ato do Poder Executivo, não compreendidos no disposto no § 1º do art. 16-A da Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991, destinados à utilização como insumo em equipamentos eletrônicos, com tecnologia baseada em componentes de cristal líquido (LCD), fotoluminescentes (painel mostrador de plasma – PDP), eletroluminescentes (diodos emissores de luz – LED, diodos emissores de luz orgânicos – OLED ou displays eletroluminescentes a filme fino TEFEL) ou similares com microestruturas de emissão de campo elétrico;

....."

JUSTIFICAÇÃO

É meritório o esforço do Governo Federal em implantar uma indústria de semicondutores em nosso País, cuja viabilidade supõe oferta em escala mundial, dada a exigência de capitais e de capacidade de pesquisa e desenvolvimento tecnológico.

Tal quadro justifica o generoso elenco de incentivos fiscais oferecido para subsidiar a implantação dessa indústria.

É preciso, contudo, distinguir entre os dispositivos semicondutores e os displays, tal como faz a Medida Provisória, de sorte a não submeter ao aludido regime de incentivos os displays que integrem equipamentos de áudio, vídeo, lazer e entretenimento, para os quais já existe regime apropriado. Deixar de considerar a política já existente para esses setores poderá comprometer a viabilidade de parques industriais estratégicos para o País.

A emenda ora oferecida pretende delimitar com clareza o

ASSINATURA

___/___/___

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 352, de 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
Deputada REBECCA GARCIA	

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

alcance dos benefícios ora criados, de modo a preservar o equilíbrio regional existente na política industrial brasileira e assegurar uma saudável transição da tecnologia analógica para a digital nos setores mencionados.

ASSINATURA

___/___/___

MPV 352

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00007

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 352, de 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
PERPÉTUA ALMEIDA PCdoB - AC	

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
	Art 2º	§ 3º		

Suprime-se do parágrafo § 3º do artigo 2º da Medida Provisória nº 352, de 2007 a expressão "exclusivamente".

JUSTIFICATIVA

As pessoas jurídicas que realizam pesquisa e desenvolvimento nas áreas de microeletrônica, optoeletrônicos, ferramentas computacionais e outras atividades previstas na MP 352, de 2007 de autoria do poder executivo, normalmente, são empresas que atuam em diversas outras áreas de produção, buscando maximizar sua rentabilidade nos setores mais dinâmicos da economia.

Exigir da Pessoa Jurídica a exclusividade do exercício das atividades relacionadas na MP 352 poderá ser um limitador ao sucesso do Programa de incentivos.

Desta forma, propomos esta alteração, certa que a proposta representará um aperfeiçoamento na proposição do executivo.

ASSINATURA

07/02/07

DEPUTADA PERPÉTUA ALMEIDA

MPV 352

00008

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
	Medida Provisória nº 352, de 2007

autor	Nº do prontuário
Deputado PAULO BORNHAUSEN PFL/SC	

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

Página	Artigo 2º	Parágrafo § 3º	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o § 3º do art. 2º da Medida Provisória nº 352, de 2007.

JUSTIFICATIVA

Especialistas têm dito que esta MP, que em princípio parece um conjunto de incentivos fiscais substancial para a indústria de semicondutores, na verdade já é uma política de incentivo fiscal corriqueira em muitos outros países, que têm atraído a indústria de semicondutores justamente pela força de seus estímulos fiscais, associados às zonas econômicas especiais ou áreas de desenvolvimento econômico e tecnológico. Tudo isso pelo fato de que esse mercado atingiu quase US$ 250 bilhões em 2006, com expectativa de que alcance US$ 321 bilhões em 2009.

Assim, a supressão do presente dispositivo ampliará a possibilidade de um maior número de pessoas jurídicas participarem do Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores – PADIS, estimulando, assim, um crescimento maior da economia do País, de acordo com as expectativas colocadas pelo PAC..

PARLAMENTAR

MPV 352

00009

APRESENTAÇAO DE EMENDAS

data	proposição
	Medida Provisória nº 352, de 2007

autor	Nº do prontuário
Deputado PAULO BERNARDO PT/SC	

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

Página	Artigo 2º	Parágrafo § 3º	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o § 3º do art. 2º da Medida Provisória nº 352, de 2007.

JUSTIFICATIVA

Especialistas têm dito que esta MP, que em princípio parece um conjunto de incentivos fiscais substancial para a indústria de semicondutores, na verdade já é uma política de incentivo fiscal corriqueira em muitos outros países, que têm atraído a indústria de semicondutores justamente pela força de seus estímulos fiscais, associados às zonas econômicas especiais ou áreas de desenvolvimento econômico e tecnológico. Tudo isso pelo fato de que esse mercado atingiu quase US$ 250 bilhões em 2006, com expectativa de que alcance US$ 321 bilhões em 2009.

Assim, a supressão do presente dispositivo ampliará a possibilidade de um maior número de pessoas jurídicas participarem do Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores – PADIS, estimulando, assim, um crescimento maior da economia do País, de acordo com as expectativas colocadas pelo PAC..

PARLAMENTAR

MPV 352

00010

EMENDA AO PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 352, DE 23 DE JANEIRO DE 2007.

Altera a redação do inciso I do § 2º do art. 2º da Medida Provisória nº 352, de 22 de janeiro de 2007.

Art. 1º. **Dê-se ao inciso I do § 2º do art. 2º da Medida Provisória nº 352, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:**

"Art. 2º. .....

§ 2º. O inciso II do caput:

I – alcança os mostradores de informações (displays) relacionados em ato do Poder Executivo, não compreendidos no disposto no § 1º do art. 16A da Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991, destinados à utilização como insumo em equipamentos eletrônicos, com tecnologia baseada em componentes de cristal líquido (LCD), fotoluminescentes (painel mostrador de plasma – PDP), eletroluminescentes (diodos emissores de luz – LED, diodos emissores de luz orgânicos – OLED ou displays eletroluminescentes a filme fino – TEFEL) ou similares com microestruturas de emissão de campo elétrico:

....."

J U S T I F I C A T I V A

É meritório o esforço do Governo Federal em implantar, em nosso País, uma indústria de componentes eletrônicos semicondutores, cuja viabilidade pressupõe oferta em escala mundial, dada a extraordinária exigência de capitais e de pesquisa e desenvolvimento tecnológico.

Já em fevereiro de 1981, os então Ministros de Estado da Fazenda, da Indústria e do Comércio, Chefe da Secretaria de Planejamento da Presidência da República e Secretário-Geral do Conselho de Segurança

Nacional alertavam o Presidente da República para a importância do tema (E.M. nº 003/81):

> *"Ao baixar as Diretrizes para a Política Nacional de Informática, à época da criação da Secretaria Especial de Informática, Vossa Excelência definiu, como fundamental, a capacitação nacional na produção de componentes eletrônicos lineares e na produção e tratamento de seus insumos básicos.*
>
> *Realmente, Senhor Presidente, essa capacitação nacional é tão mais importante quando se sabe que os componentes microeletrônicos, como decorrência dos crescentes índices de integração, confundem-se, cada vez mais, com os próprios equipamentos.*
>
> *Essa característica técnica, associada a uma total dependência da importação, acarreta diversos problemas, na medida em que o suprimento de material tão sensível fica à mercê do poder de decisão externa; marginaliza a engenharia nacional da fase de projeto, já que o mesmo é desenvolvido totalmente no exterior; reduz o agregado nacional no produto final e impede que o País se beneficie do efeito multiplicador sobre as oportunidades de empregos que só a produção local de componentes microeletrônicos geraria.*
>
> *Além disso, Senhor Presidente, para que se alcance um grau de competitividade compatível com os objetivos nacionais, o País precisa contar com um parque industrial e uma infra-estrutura de serviços modernos, onde a microeletrônica tem importância crescente. Não é, portanto, aceitável que permaneça inteiramente dependente de insumos e componentes microeletrônicos produzidos no exterior."*

Para subsidiar a criação da indústria, o Governo Federal, mediante a MP nº 352/2007, acena com um generoso elenco de incentivos fiscais.

Para o efeito de concessão e fruição desses incentivos, contudo, é mister distinguir, como o faz a Medida Provisória em questão, entre os dispositivos eletrônicos semicondutores e os mostradores de informações (**displays**), de sorte a que não se submetam ao aludido regime de incentivos os **displays**, ainda que com tecnologia digital, integrantes de equipamentos dos

segmentos de áudio, áudio e vídeo, e lazer e entretenimento, para os quais há não apenas disciplina legal específica, senão também incentivos fiscais adequados. Corre-se o risco de prejudicar de forma irreversível parques industriais de grande e insuperável valia para o desenvolvimento regional, objetivo fundamental da República.

Esse é o objetivo da presente emenda. Ao mesmo tempo em que preserva o esforço e os instrumentos para a criação de uma indústria de microeletrônica no País, impede perturbações causadas por inovadores incentivos fiscais em segmentos industriais importantes para o desenvolvimento regional, tanto que há lei disciplinando especificamente a matéria. Haja vista para o fato de que, nesses segmentos, a transição e a convivência entre a tecnologia analógica (caso das TVs e monitores de vídeo com tubos de raios catódicos) e a tecnologia digital (caso das TVS e monitores de vídeo de plasma e cristal líquida) tem sido harmoniosa e com crescentes vantagens para os consumidores finais.

É o que proponho.

Deputado Pauderney Avelino

MPV 352

00011

Emenda à MP nº 352, de 22 de janeiro de 2007.

O inciso I do § 2º do art. 2º da Medida Provisória nº 352, de 22 de janeiro de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

> "*I – alcança os mostradores de informações (**displays**), resultantes das atividades cumulativas referidas no inciso II do **caput** deste artigo, integralmente desenvolvidas no País, relacionados em ato do Poder Executivo, destinados à utilização como insumo em equipamentos eletrônicos, com tecnologia baseada em componentes de cristal líquido (LCD), fotoluminescentes (painel mostrador de plasma – PDP), eletroluminescentes (diodos emissores de luz – LED, diodos emissores de luz orgânicos – OLED ou displays eletroluminescentes a filme fino – TFEL) ou similares com microestruturas de emissão de campo elétrico, não vinculados às atividades de que trata o § 1º do art. 16A da Lei n.8.248, de 23 de outubro de 1991.*"

JUSTIFICATIVA

O dispositivo, assim como projetado, poderá criar reservas de mercado para os displays, dedicados a emprego no processo de industrialização de equipamentos eletrônicos diversos, de outros setores, hábil a produzir distorções no preço de mercado desses equipamentos, vez que, em alguns casos, ditos displays representam cerca de 75% do custo de fabricação.

Assim, não há razão para que os generosos incentivos do PADIS sejam concedidos a empreendimentos que somente se dediquem a uma ou outra das atividades enumeradas no inciso II do *caput* do art. 2º, principalmente se estas se resumirem, como é possível, em face da redação original desse inciso, à montagem final do mostrador e testes elétricos e ópticos (alínea c). Nesta hipótese, não haverá qualquer ganho tecnológico para o País, que, no entanto, estará gratificando com fartos incentivos fiscais, uma atividade industrial completamente desenvolvida no exterior.

É o que proponho.

Plenário,

Marcelo Serafim
Deputado Federal

MPV 352

00012

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
05/02/2007	Medida Provisória nº. 352, de 22 de janeiro de 2007.

Autor	Nº do prontuário
DEPUTADO JULIO SEMEGHINI	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se a expressão "novos" do parágrafo 5º e do caput do artigo 3º da Medida Provisória 352, de 22 de janeiro de 2007, passando a ter a seguinte redação:

"Art. 3º No caso de venda no mercado interno ou de importação de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos para incorporação ao ativo imobilizado da pessoa jurídica adquirente no mercado interno ou importadora, destinados às atividades de que tratam os incisos I e II do caput do art. 2o, ficam reduzidas a zero as alíquotas:

.....

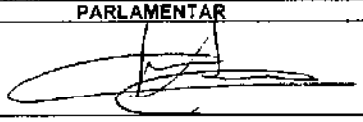
§ 5º Poderá também ser reduzida a zero a alíquota do Imposto de Importação - II incidente sobre máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos relacionados em ato do Poder Executivo e nas condições e pelo prazo nele fixados, importados por pessoa jurídica beneficiária do PADIS para incorporação ao seu ativo imobilizado e destinados às atividades de que tratam os incisos I e II do caput do art. 2º."

JUSTIFICAÇÃO

Qualquer investidor que resolver comprar uma empresa em operação para transferi-la para o país não terá direito aos benefícios pois os equipamentos serão todos

usados. Isto terá efeitos negativos na atração de empresas para o país. Outra razão ainda é que os equipamentos novos não são necessários para a produção da grande maioria dos componentes semicondutores, uma vez que só são necessários para CPU e Memórias DRAM.

PARLAMENTAR



MPV 352

00013

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7/2/2007	Medida Provisória nº 352

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. x☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescenta-se o §6º ao art. 3º da Medida Provisória nº 352 , ede 2007-02-07

§ 6º Na hipótese de vendas no mercado interno ou de importação de máquinas, aparelhos, ferramentas, instrumentos e equipamentos, com algum grau de depreciação ou usado, a redução da alíquota será concedida na forma do regulamento.

JUSTIFICAÇÃO

É importante acrescentar a possibilidade de aquisição de equipamentos com algum grau de depreciação pois, em alguns casos, pode ser útil para começar algum setor no qual não temos capacitação tecnológica suficiente

PARLAMENTAR

MPV 352

00014

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7/2/2007	Medida Provisória nº 352

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. x☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescenta-se o §7º ao art. 3º da Medida Provisória nº 352 , de 2007

§ 7º Haverá depreciação acelerada do conjunto de investimentos em ativos permanentes calculada pela aplicação da taxa de depreciação usualmente admitida, multiplicada por dois, sem prejuízo da depreciação normal, para efeito de apuração do imposto de renda sobre a pessoa jurídica (IRPJ)

JUSTIFICAÇÃO

Esta alteração é necessária pois estabelece igualdade de condições com os incentivos dados em outros países para a atração de investimentos em semicondutores.

PARLAMENTAR

MPV 352

00015

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	MP 352/2007

Autores	nº do prontuário
Deputada Vanessa Grazziotin/PCdoB	

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

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 352/2007

Dispõe sobre os incentivos às indústrias de equipamentos para TV Digital e de componentes eletrônicos semicondutores e sobre a proteção à propriedade intelectual das topografias de circuitos integrados.

Adicione os parágrafos 8º e 9º ao art. 4º da Medida Provisória nº 352, de 22 de janeiro de 2007.

"Art. 4º .....

§ 8º A fruição dos benefícios desta lei, incidentes na venda dos dispositivos eletrônicos semicondutores, fica condicionada à execução no País das atividades previstas nas alíenas b e c do inciso I do art. 2º.

§ 9º O não cumprimento da condição de que trata o parágrafo anterior implica a exigência dos tributos não recolhidos em decorrência da aplicação do art. 3º. desta lei, sem prejuízo das demais cominações previstas nesta Medida Provisória.

Justificação

A instituição do Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico PADIS, como é cediço, objetivou fomentar a instalação, em nosso País, de empresas que exerçam as atividades de concepção, desenvolvimento, projetos e fabricação de dispositivos eletrônicos semicondutores e de mostradores de informações.

Enquanto as atividades de concepção, desenvolvimento e projeto de semicondutores são essencialmente atividades intelectuais, de finalidade utilitária, a exigir ambiências universitárias e tecnológicas adequadas, tanto que merecem específico regime

de proteção na Medida Provisória, as etapas de difusão ou processamento físico-químico são atividades de efetiva industrialização, para as quais todas as regiões do país estão aptas e que geram emprego e renda.

Nesta linha, a inclusão dos dispositivos legais acima se justifica pela necessidade de controle da eficácia na consecução dos objetivos colimados, controle este sábia e historicamente previsto em todos os programas de incentivos fiscais instituídos no País, a exemplo das áreas de livre comércio, programas de desenvolvimento regional.

Sala das Sessões, 07 de Fevereiro de 2007

Deputada Vanessa Grazziotin
PCdoB/AM

MPV 352

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00016

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA N.º 352/2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
CÉZAR SILVESTRE – PPS/PR	447

TIPO

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

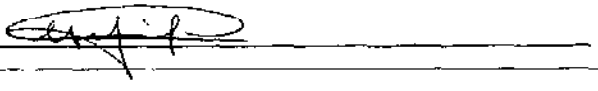
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Inclua-se o seguinte art. ao final da Seção II do Capítulo I e renumerem-se os subsequentes.

Art. 5º Concedam-se os mesmos incentivos fiscais previstos nos arts. 3º e 4º desta Lei para todas as empresas produtoras de equipamentos agrícolas ou importadoras dos mesmos equipamentos sem similares no país, independentemente de terem em sua composição componentes eletrônicos semicondutores ou serem beneficiárias do PADIS.

JUSTIFICATIVA

ASSINATURA



EmendaMP352_2007[1]7

O intuito do benefício fiscal para as empresas produtoras de equipamentos hospitalares ou importadoras dos mesmos equipamentos sem similares no país é desonerar os estabelecimentos que adquirem tais produtos para atender a população brasileira, uma vez que o Estado não oferece um serviço de saúde eficiente e rápido, como deveria ser conforme o previsto na Magna Carta de 1988.

A atual carga tributária brasileira está a beira dos 39% do Produto Interno Bruto – PIB e tal porcentagem torna excessivamente oneroso a aquisição desses caros equipamentos hospitalares para a incorporação ao ativo imobilizado de hospitais e clínicas.

A falta de incentivo fiscal no momento de adquirir tal maquinário sucateia o ativo imobilizado dos estabelecimentos de saúde, agravando o quadro da população menos favorecida economicamente, ao contrário da classe média que ainda tem condições de pagar um plano de saúde privado, ainda que contribuinte.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2007-02-07

Deputado CEZAR SILVESTRI

ASSINATURA

EmendaMP352_2007[1]7

MPV 352

00017

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
05/02/2007	Medida Provisória nº. 352, de 22 de janeiro de 2007.

Autor	Nº do prontuário
DEPUTADO JULIO SEMEGHINI	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao caput do artigo 5° da Medida Provisória 352, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"Art. 5° Os projetos referidos no § 4o do art. 2o devem ser aprovados no prazo máximo de noventa dias, contados da data da solicitação fundamentada da empresa interessada, em ato conjunto do Ministério da Fazenda, do Ministério da Ciência e Tecnologia e do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, nos termos e condições estabelecidos pelo Poder Executivo."

JUSTIFICAÇÃO

O desenvolvimento e produção de componentes semicondutores é intensivo em alocação de recursos e para evitar que estes investimentos fiquem parados por longos períodos deve ser estabelecido um prazo máximo para aprovação dos incentivos.

É importante ressaltar que a indústria de componentes semicondutores se caracteriza pela rapidez de mutações, com novos componentes são lançados mundialmente todos os dias e assim é nosso dever alertar que o Brasil poderá ficar à margem deste contexto face à ausência de definições quanto aos prazos de aprovação dos projetos.

PARLAMENTAR

MPV 352

00018

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 6/2/07	Proposição: Medida Provisória N.º 352/ 07
Autor: Deputado Márcio França	N.º Prontuário:

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

Página:	Artigo: 6º	Parágrafo:2º	Inciso:	Alínea:

TEXTO/ JUSTIFICATIVA

Dê-se ao § 2º do art. 6º da Medida Provisória nº 352, de 2007 a seguinte redação:

Art. 2º

"§ 2º No mínimo 2,5% (dois e meio por cento) do faturamento bruto, deduzidos os impostos incidentes na comercialização, na forma do caput, deverá ser aplicado mediante convênio com centros ou instituições de pesquisa ou entidades brasileiras de ensino oficiais ou reconhecidas, credenciados pelo Comitê da Área de Tecnologia da Informação – CATI, de que trata o art. 30 do Decreto nº 5.906, 26 de setembro de 2006, ou pelo Comitê das Atividades de Pesquisa e Desenvolvimento na Amazônia – CAPDA, de que trata o art. 26 do Decreto nº 6.008, de 29 de setembro de 2006."

JUSTIFICAÇÃO

Como o objetivo da MP é apoiar o desenvolvimento tecnológico da indústria de semicondutores para que haja difusão tecnológica é importante que os investimentos em pesquisa e desenvolvimento sejam feitos em conjunto com as universidades e instituições de pesquisa nacionais.

Por isso estamos propondo que dos 5% do faturamento bruto a ser investido em P&D, pelo menos 2,5% sejam investidos em instituições de pesquisa e ensino credenciadas pelo CATI. Estamos sugerindo que a mesma proporção do faturamento bruto que é exigido pela MP das empresas de equipamentos para TV digital.

Assinatura

MPV 352

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **00019**

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 352, DE 22 DE JANEIRO DE 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
DEPUTADO FLÁVIO DINO	

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
5	6º	2º		

TEXTO

Dê-se ao § 2º do art. 6º da presente medida provisória a seguinte redação:

Art. 6º .....

.....

§ 2º No mínimo 2,5% (dois e meio por cento) do faturamento bruto, deduzidos os impostos incidentes na comercialização, na forma do caput, deverão ser aplicados mediante convênio com centros ou institutos de pesquisa ou entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas, credenciados pelo Comitê da Área de Tecnologia da Informação – CATI, de que trata o art. 30 do Decreto nº 5.906, de 26 de setembro de 2006, ou pelo Comitê das Atividades de Pesquisa e Desenvolvimento na Amazônia – CAPDA, de que trata o art. 26 do Decreto nº 6.008, de 29 de dezembro de 2006.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda visa ampliar o montante aplicado em Pesquisa & Desenvolvimento (P & D) nos institutos de pesquisa ou entidades brasileiras de ensino que se enquadrem nas condições impostas pela MP 352/2007. Ao ampliarmos o limite mínimo originalmente previsto, que era de 1%, para 2,5% do faturamento bruto das pessoas jurídicas beneficiárias do Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores (PADIS), possibilitaremos um considerável incremento das verbas disponíveis para P & D sob a direção de universidades e centros de pesquisa. Trata-se de uma escolha estratégica, tendo em vista que no competitivo mercado de semicondutores, a inovação e o desenvolvimento tecnológico são peças fundamentais para o sucesso do País na conquista de mercados, privilegiando-se instituições voltadas à produção de conhecimento.

ASSINATURA

07/02/2007

MP 352 2007_253_Flávio Dino (2)

EMENDA Nº – MPV 352

(à MPV nº 352, de 2007)

00020

Dê-se ao § 2º do art. 6º da Medida Provisória nº 352, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

Art. 6º .....

.....

§ 2º No mínimo um inteiro e oito décimos por cento do faturamento bruto, deduzidos os impostos incidentes na comercialização, na forma do *caput* deverão ser aplicados como segue:

I – mediante convênio com centros ou institutos de pesquisa ou entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas, credenciados pelo Comitê da Área de Tecnologia da Informação – CATI, de que trata o art. 30 do Decreto nº 5.906, de 26 de setembro de 2006, ou pelo Comitê das Atividades de Pesquisa e Desenvolvimento na Amazônia – CAPDA, de que trata o art. 26 do Decreto nº 6.008, de 29 de dezembro de 2006.

II - mediante convênio com centros ou institutos de pesquisa ou entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas, credenciados pelo CATI, com sede ou estabelecimento principal situado nas áreas de atuação da Sudam, instituída pela Lei Complementar nº 124, de 3 de janeiro de 2007, excetuada a Zona Franca de Manaus, da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – Sudene, instituída pela Lei Complementar nº 125, de 3 de janeiro de 2007, e na região Centro-Oeste.

JUSTIFICAÇÃO

A possibilidade de que as empresas de desenvolvimento ou produção de bens e serviços de informática e automação possam fazer jus à isenção ou redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) foi estabelecida pelo Decreto nº 5.906, de 26 de setembro de 2006, que

regulamentou diversos artigos da Lei nº 11.077, de 30 de dezembro de 2004, da Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991, e da Lei nº 10.176, de 11 de janeiro de 2001.

Entre as condições estabelecidas pelo mencionado Decreto, está a obrigação de investir no mínimo, anualmente, em atividades de pesquisa e desenvolvimento, 5% do faturamento bruto no mercado interno. Ademais, 2,3% devem ser aplicados mediante convênio com centros ou institutos de pesquisa ou entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas, credenciados pelo Comitê da Área de Tecnologia da Informação – CATI.

Em reconhecimento à necessidade de descentralizar os investimentos em pesquisa e desenvolvimento e ao fato de que grande parte das pesquisas está concentrada nas regiões Sul e Sudeste, o que agrava os desequilíbrios regionais já existentes no Brasil, o Decreto estabelece a aplicação de oito décimos por cento do faturamento mediante convênio com centros ou institutos de pesquisa ou entidades brasileiras de ensino, credenciados pelo CATI, com sede ou estabelecimento principal situado nas regiões de influência da ADA, da ADENE e no Centro-Oeste, excetuada a Zona Franca de Manaus.

Desse modo, a emenda que ora apresentamos prevê que as empresas, para se beneficiarem do Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores (*PADIS*), com redução das alíquotas da Contribuição para PIS/PASEP, da Cofins e do IPI, cumpram obrigações e condições semelhantes no que se refere à descentralização das atividades de pesquisa e desenvolvimento. Certamente essa medida contribuirá para estimular a pesquisa e o crescimento econômico em regiões menos desenvolvidas do Brasil, reduzindo o hiato econômico que as separa das regiões mais desenvolvidas do País.

Sala da Comissão, 07/02/2007

Senador AUGUSTO BOTELHO

EMENDA Nº – **MPV 352**
(à MPV nº 352, de 2007)

00021

Dê-se ao § 2º do art. 6º da Medida Provisória nº 352, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

Art. 6º .....

.....

§ 2º No mínimo um inteiro e oito décimos por cento do faturamento bruto, deduzidos os impostos incidentes na comercialização, na forma do *caput* deverão ser aplicados como segue:

I – mediante convênio com centros ou institutos de pesquisa ou entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas, credenciados pelo Comitê da Área de Tecnologia da Informação – CATI, de que trata o art. 30 do Decreto nº 5.906, de 26 de setembro de 2006, ou pelo Comitê das Atividades de Pesquisa e Desenvolvimento na Amazônia – CAPDA, de que trata o art. 26 do Decreto nº 6.008, de 29 de dezembro de 2006.

II - mediante convênio com centros ou institutos de pesquisa ou entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas, credenciados pelo CATI, com sede ou estabelecimento principal situado nas áreas de atuação da Sudam, instituída pela Lei Complementar nº 124, de 3 de janeiro de 2007, excetuada a Zona Franca de Manaus, da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – Sudene, instituída pela Lei Complementar nº 125, de 3 de janeiro de 2007, e na região Centro-Oeste,

JUSTIFICAÇÃO

O Decreto nº 5.906, de 26 de setembro de 2006, que regulamentou diversos artigos da Lei nº 11.077, de 30 de dezembro de 2004, da Lei nº 8.248, de 23 de outubro de 1991, e da Lei nº 10.176, de 11 de janeiro de 2001, que dispõem sobre a capacitação e competitividade do setor de tecnologias da informação, estabelece condições para que as empresas de desenvolvimento ou produção de bens e serviços de informática e automação possam fazer jus à isenção ou redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

Entre as condições estabelecidas, está o investimento anual em atividades de pesquisa e desenvolvimento de, no mínimo, cinco por cento do faturamento bruto no mercado interno. Além disso, dois inteiros e três décimos por cento devem ser aplicados mediante convênio com centros ou institutos de pesquisa ou entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas, credenciados pelo Comitê da Área de Tecnologia da Informação – CATI.

Em reconhecimento à necessidade de descentralizar os investimentos em pesquisa e desenvolvimento, o Decreto estabelece a aplicação de oito décimos por cento do faturamento mediante convênio com centros ou institutos de pesquisa ou entidades brasileiras de ensino, credenciados pelo CATI, com sede ou estabelecimento principal situado nas regiões de influência da ADA, da ADENE e no Centro-Oeste, excetuada a Zona Franca de Manaus.

Assim, a emenda prevê que as empresas, para se beneficiarem do Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores (PADIS), com redução das alíquotas da Contribuição para PIS/PASEP, da Cofins e do IPI, cumpram obrigações e condições semelhantes no que se refere à descentralização das atividades de pesquisa e desenvolvimento.

Sala da Comissão,

Senadora LUCIA VÂNIA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 352
00022

data	proposição
	Medida Provisória nº

autor	nº do prontuário

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dá nova redação ao *caput* do art. 6º da Medida Provisória nº 352, de 22 de janeiro de 2007.

Artigo Único. Dê-se ao art. 6º da Medida Provisória nº 352, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"Art. 6º. A pessoa jurídica de que trata o § 3º do art. 2º desta Medida Provisória, beneficiária do PADIS, deverá investir, anualmente, em atividades de pesquisa e desenvolvimento a serem realizadas no País, no mínimo cinco por cento do seu faturamento bruto no mercado interno, deduzidos os impostos incidentes na comercialização dos dispositivos de que tratam os incisos I e II do *caput* do art. 2º e o valor das aquisições de produtos incentivados nos termos deste capítulo."

JUSTIFICATIVA

Cuida-se de superar dubiedade em dispositivo legal, que cuida de condição essencial para o gozo dos incentivos fiscais específicos do PADIS.

De fato, ao invés de se referir genericamente a "pessoa jurídica beneficiária do PADIS", como consta na redação original do art. 6º, impõe-se que se faça expressa referência à pessoa jurídica mencionada no § 3º do art. 2º da Medida Provisória, vez que somente pode ser beneficiária do PADIS pessoa jurídica que exerça, exclusivamente, as atividades especificadas no aludido art. 2º.

É o que proponho.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 07

Praciano
Deputado Federal PT/ AM

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 352
00023

data	proposição
	Medida Provisória nº 352, de 2007

autor	Nº do prontuário
Deputado PAULO BORNHAUSEN - PFL/SC	

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

Página	Artigo 6º	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 6º a seguinte redação:

"Art. 6º A pessoa jurídica beneficiária do PADIS deverá investir, anualmente, em atividades de pesquisa e desenvolvimento a serem realizadas no País, no mínimo ***dois*** *por cento do seu faturamento bruto no mercado interno, deduzidos os impostos incidentes na comercialização dos dispositivos de que tratam os incisos I e II do caput do art. 2º e o valor das aquisições de produtos incentivados nos termos deste Capítulo.*

....."

JUSTIFICATIVA

Especialistas têm dito que esta MP, que em princípio parece um conjunto de incentivos fiscais substancial para a indústria de semicondutores, na verdade já é uma política de incentivo fiscal corriqueira em muitos outros países, que têm atraído a indústria de semicondutores justamente pela força de seus estímulos fiscais, associados às zonas econômicas especiais ou áreas de desenvolvimento econômico e tecnológico. Tudo isso pelo fato de que esse mercado atingiu quase US$ 250 bilhões em 2006, com expectativa de que alcance US$ 321 bilhões em 2009.

Logo, a redução do percentual, como proposto, poderá servir como um estímulo maior para que as pessoas jurídicas adiram ao Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores – PADIS, permitindo, assim, alcançar um crescimento maior da economia do País, de acordo com as expectativas colocadas pelo PAC.

Paulo Bornhausen

PARLAMENTAR

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 352
00024

Data	Proposição
05/02/2007	Medida Provisória nº. 352, de 22 de janeiro de 2007.

Autor	Nº do prontuário
DEPUTADO JULIO SEMEGHINI	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescentem-se os parágrafos 6°, e 7° ao artigo 3° da Medida Provisória 352, de 22 de janeiro de 2007:

§ 6° Para as pessoas jurídicas que já se encontram em estágio operacional, a fruição dos benefícios de que trata o caput terá vigência a partir da data de publicação do ato de aprovação do projeto.

§ 7° Depreciação acelerada do conjunto de investimentos em ativos permanentes calculada pela aplicação da taxa de depreciação usualmente admitida, multiplicada por dois, sem prejuízo da depreciação normal, para efeito de apuração do imposto de renda sobre a pessoa jurídica (IRPJ) que exerça exclusivamente as atividades descritas no Art. 2º. Se no devido exercício fiscal a empresa obtiver prejuízo, poderá se utilizar deste benefício em exercícios subseqüentes.

JUSTIFICAÇÃO

Quem já está operando no país há muitos anos com ciclo completo não pode correr o risco de ter um novo projeto incentivado e ter que concorrer com um projeto incentivado e caso isto venha a acontecer seguramente tornará a empresa já em operação não competitiva levando-a inclusive ao fechamento.

É necessário evitar que a empresa que começa tenha benefícios que incentivem a importação gerando uma competição desleal com aquelas empresas que já estão no mercado.
Esta alteração é necessária pois estabelece igualdade de condições com os incentivos dados em outros países para a atração de investimentos em semicondutores.

PARLAMENTAR

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 352
00025

data	proposição
	Medida Provisória nº 352, de 2007

autor	Nº do prontuário
Deputado PAULO BORNHAUSEN - PFL/SC	

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

Página	Artigo 8º	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 8º a seguinte redação:

"Art. 8º No caso de os investimentos em pesquisa e desenvolvimento previstos no art. 6º não atingirem, em um determinado ano, o percentual mínimo fixado, a pessoa jurídica beneficiária do PADIS deverá aplicar o valor residual no Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FNDCT (CT-INFO ou CT-Amazônia), acrescido de juros equivalentes à taxa do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - SELIC, calculados desde 1º de janeiro do ano subseqüente àquele em que não foi atingido o percentual até a data da efetiva aplicação.

....."

JUSTIFICATIVA

O objetivo do PAC é estimular a economia e o crescimento do País. Logo, a imposição aos participantes do PADIS de uma multa de vinte por cento sobre o valor não aplicado em pesquisa e desenvolvimento poderá desencadear um efeito contrário, visto que muitos candidatos ao Programa poderão desistir, ante as severas exigências, colocando por terra toda e qualquer boa intenção que o Governo tenha traçado para estimular o crescimento da economia.

PARLAMENTAR

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS | **MPV 352**
00026

DATA	PROPOSIÇÃO
06/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 352, de 22 de janeiro de 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
Deputado PAULO RUBEM SANTIAGO	

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Acrescente-se à presente Medida Provisória os art. 11-A e art. 22-A, com a seguinte redação:

"Art. 11-A O Ministério da Fazenda publicará, anualmente, relatório contendo o impacto da perda de receita decorrente dos benefícios especificados nos art. 3º e 4º deste capítulo.

§1º O Poder Executivo estabelecerá, anualmente, os mecanismos de compensação dos Estados, Distrito Federal e Municípios, bem como para o FAT e Seguridade Social, para as perdas de receitas decorrentes dos dispositivos estabelecidos nos art. 3º e 4º deste capítulo.

§2º O relatório a que se refere o caput deste artigo, bem como as medidas de compensação a que se refere o §1º, serão divulgadas até o último dia útil do mês de janeiro subsequente ao exercício fiscal de fruição dos benefícios."

.....

"Art. 22-A O Ministério da Fazenda publicará anualmente relatório contendo o impacto da perda de receita decorrente dos benefícios especificados no art. 15 deste capítulo.

§1º O Poder Executivo estabelecerá, anualmente, os mecanismos de compensação dos Estados, Distrito Federal e Municípios, bem como para o FAT e Seguridade Social, para as perdas de receitas decorrentes do dispositivo estabelecido pelo art. 15 deste capítulo.

§2º O relatório a que se refere o caput deste artigo, bem como as medidas de compensação a que se refere o §1º, serão divulgadas até o último dia útil do mês de janeiro subsequente ao exercício fiscal de fruição dos benefícios."

JUSTIFICATIVA

Os incentivos fiscais previstos neste diploma legal, ao estabelecerem renúncias fiscais para tributos de competência da União, cujos produtos de arrecadação são distribuídos, afetam os Fundos de Participação de Estados, Distrito Federal e Municípios e, assim, apresentam impacto nas receitas desses entes. Sendo assim, pretende-se, com tais emendas, estabelecer mecanismos de controle das isenções fiscais concedidas, além de prever que o Poder Executivo Federal estabelecerá os mecanismos de compensação.

ASSINATURA

07/02/2007

2007_251_Paulo Rubem Santiago

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 352
00027

Data	Proposição
05/02/2007	Medida Provisória nº. 352, de 22 de janeiro de 2007.

Autor	Nº do prontuário
Deputado Jorge Bittar	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescentem-se os seguintes artigos após o artigo 11º, renumerando-se os demais:

Art. 12 As pessoas jurídicas com projetos aprovados pelo PADIS poderão se utilizar do Despacho Aduaneiro Expresso ("Linha Azul"), sendo dispensadas as obrigações de apresentação de histórico concernente a operações de comércio exterior e de inscrição de CNPJ por período de pelo menos 24 meses.

Art. 13 Na hipótese de haver mercadorias selecionadas para conferência, o desembaraço deverá ocorrer em prazo não superior a 4 horas.

JUSTIFICAÇÃO

Necessário que haja agilidade na liberação de mercadorias na alfândega para reduzir custos e tornar a empresa competitiva internacionalmente. Isto é uma condição para se conseguir manter a empresa operando no país.

É imprescindível evitar custos adicionais para as empresas de semicondutores que usam grandes volumes de capital de giro e desta forma poderia causar parada da linha de produção com prejuízos de até milhões de dólares por dia.

PARLAMENTAR



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 352
00028

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 352, de 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
Deputado MILTON MONTI	

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

Art. 1º Dê-se ao *caput* do art. 13 da Medida Provisória nº 352, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"Art. 13 É beneficiária do PATVD a pessoa jurídica que realize investimento em pesquisa e desenvolvimento – P&D, na forma do art. 17, e que exerça as atividades de desenvolvimento e fabricação, no País, de equipamentos transmissores de sinais de radiofreqüência para televisão digital, classificados no código 8525.50.2 da NCM, e de equipamentos receptores para televisão digital, inclusive decodificadores para uso conjugado a televisores analógicos, classificados no código 8528.7 da NCM."

JUSTIFICAÇÃO

O Programa PATVD é por demais restritivo, ao estender os benefícios apenas a equipamentos transmissores, que representam pequena parcela do mercado potencial do setor.

Dado o porte esperado dessa produção, em especial se considerarmos os decodificadores para uso com TV analógica (set-top boxes), faz-se necessário expandir o programa de forma significativa.

Oferecemos, pois, a presente emenda, que ajusta a Medida Provisória, de modo a garantir a ampla produção desses equipamentos e a conseqüente aplicação em P&D.

ASSINATURA

___/___/___

2007_997_Milton Monti

MPV 352
00029

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7/2/2007	**Medida Provisória nº 352**

autor	nº do prontuário
Dep. W. Ribeiro	

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. X☐ Modificativa 4. x☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

O art. 13º da Medida Provisória nº 352 , de 2007, passa vigoar com a seguinte redação:

Art. 13. É beneficiária do PATVD a pessoa jurídica que realize investimento em pesquisa e desenvolvimento - P&D, na forma do art. 17, e que exerça as atividades de desenvolvimento e fabricação de equipamentos transmissores e receptores, exceto televisores, de sinais por radiofreqüência para televisão digital

JUSTIFICAÇÃO

É importante incluir incentivos para os aparelhos receptores (os set-top box) para que haja estímulos para inclusão de tecnologia nacional nestes equipamentos que serão os de maior escala comercial.

PARLAMENTAR

MPV 352

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS 00030

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 352, de 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
Deputado DAMIÃO FELICIANO	

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

Art. 1º Dê-se ao *caput* do art. 13 da Medida Provisória nº 352, de 2007, a seguinte redação:

"Art. 13 É beneficiária do PATVD a pessoa jurídica que realize investimento em pesquisa e desenvolvimento – P&D, na forma do art. 17, e que exerça as atividades de desenvolvimento e fabricação, no País, de:

I – equipamentos transmissores de sinais de radiofreqüência para televisão digital, classificados no código 8525.50.2 da NCM;

II – equipamentos receptores para televisão digital, classificados no código 8528.7 da NCM;

III – equipamentos auxiliares de edição, multiplexação e tratamento de sinais, para televisão digital, classificados no código 8543 da NCM."

JUSTIFICAÇÃO

Para viabilizar a infra-estrutura de TV Digital no Brasil e para qualificar empresas voltadas ao projeto de equipamentos e ao desenvolvimento de software para esse importante segmento, vemos como primordial expandir a capacidade de produção e a interação empresa-universidade para os equipamentos de recepção (inclusive set-top boxes) e aparelhos de apoio à produção.

Oferecemos, pois, nesse sentido, a presente emenda.

ASSINATURA

07/02/07

2007_998_Damião Feliciano.doc

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 352
00031

Data	Proposição
05/02/2007	Medida Provisória nº. 352, de 22 de janeiro de 2007.

Autor	Nº do prontuário
DEPUTADO JULIO SEMEGHINI	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao caput do artigo 13° da Medida Provisória 352, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

Art. 13. É beneficiária do PATVD a pessoa jurídica que realize investimento – P&D, na forma do art. 17, e que exerça as atividades de desenvolvimento e fabricação de equipamentos transmissores e receptores de sinais de radiofreqüência para televisão digital, classificados nos códigos 8525.50.2 , 8528.71.90 e 85.43.70.40 da NCM.

JUSTIFICAÇÃO

Viabilizar a fabricação dos "*set top Box*" em todo o território nacional é uma medida que muito contribuiria para o sucesso do projeto de inclusão digital do próprio governo. A maior competitividade no mercado beneficiaria sobremodo o consumidor, na medida em que provocaria redução de preços tornando o produto mais acessível à população de menor renda.

Historicamente os marcos regulatórios da área de tecnologia da informação evoluíram visando evitar o desequilíbrio da produção industrial entre as regiões, bem como acompanhar a evolução tecnológica, de tal forma que os produtos que incorporam tecnologia digital, como é o caso do "*set top box*", passassem a ser produzidos em todo o território nacional. Este fato pode ser comprovado pela fabricação bem sucedida, por exemplo, dos computadores, monitores de vídeo e celulares, em todo o território nacional, com expressivos benefícios para o consumidor via aumento da produção e redução de preços sem causar qualquer desequilíbrio entre as regiões do país.

PARLAMENTAR

MPV 352
00032

EMENDA Nº - CM

(À Medida Provisória nº 352, de 2007)

Dê-se aos *caput* dos arts. 13, 15 e. 17 da Medida Provisória nº 352, de 2007, a seguinte redação:

"**Art. 13.** É beneficiária do PATVD a pessoa jurídica que realize investimento em pesquisa e desenvolvimento – P&D, na forma do art. 17, e que exerça as atividades de desenvolvimento e fabricação de:

I - conversores de sinais digitais do Sistema Brasileiro de Televisão Digital Terrestre (SBTVD-T) para aparelhos receptores de sinais analógicos; ou

II – transmissores de sinais por radiofreqüência para televisão digital, classificados no código 8525.50.2 da NCM.

....."

"**Art. 15.** Nas vendas dos equipamentos de que trata o art. 13, efetuadas por pessoa jurídica beneficiária da PATVD, ficam reduzidas a zero as alíquotas:

....."

"**Art. 17** A pessoa jurídica beneficiária do PATVD deverá investir, anualmente, em atividades de pesquisa e desenvolvimento a serem realizadas no País, no mínimo um por cento do seu faturamento bruto no mercado interno, deduzidos os impostos incidentes na comercialização dos equipamentos de que trata o art. 13.

....."

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória (MPV) nº 352, de 19 de janeiro de 2007, entre outras disposições, criou o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Equipamentos para a TV Digital (PATVD). O objetivo de tal programa não é outro senão o de propiciar a rápida adoção dessa tecnologia, de forma a disseminar seus benefícios a uma grande parcela da sociedade no menor tempo possível.

Verifica-se, contudo, que o programa limita-se a conceder incentivos ao desenvolvimento e fabricação de transmissores de televisão digital. Dessa forma, contempla apenas uma parte do processo de adoção da tecnologia digital, ao facilitar o investimento das emissoras na modernização de seus transmissores.

Por importante que seja a medida, acreditamos ser insuficiente para impulsionar a rápida adoção da televisão digital. Para tanto, mostra-se imprescindível propiciar condições adequadas também para o desenvolvimento e fabricação dos conversores de sinais digitais para receptores analógicos, vulgarmente conhecidos como *set-top boxes*. Trata-se aqui do equipamento que permitirá ao usuário usufruir, ao menos em parte, dos benefícios da TV Digital, sem precisar substituir seu televisor. É consenso que, diante do nível de renda da população brasileira, o conversor será a principal porta de entrada dos usuários para o mundo da televisão digitalizada. Por meio dele, os consumidores poderão ter acesso a diversas aplicações interativas e programas de inclusão digital que poderão ser oferecidos por meio da nova tecnologia aplicada à televisão.

Diante da importância de tal aparelho, entendemos sua fabricação e seu desenvolvimento não podem ser excluídos de um programa de incentivos fiscais voltado à indústria de equipamentos para TV Digital. Por essa razão, apresentamos a presente emenda que, mediante alteração do art. 13 da MPV nº 352, de 2007, insere no PATVD os conversores de sinais digitais para aparelhos receptores de sinais analógicos de televisão. Por questão coerência da norma, alteramos também os arts. 15 e 17 de forma a que sua remissão alcance todos os equipamentos mencionados no art. 13.

Sala da Comissão,

Senador EDUARDO AZEREDO.

MPV 352

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00033

Data	Proposição
05/02/2007	Medida Provisória nº. 352, de 22 de janeiro de 2007.

Autor	Nº do prontuário
DEPUTADO JULIO SEMEGHINI	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao caput do artigo 16° da Medida Provisória 352, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

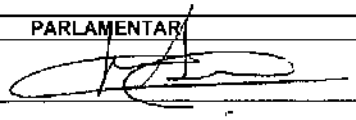
Art. 16. Os projetos referidos no § 2o do art. 13 devem ser aprovados no prazo máximo de noventa dias, contados da data da solicitação fundamentada da empresa interessada, em ato conjunto do Ministério da Fazenda, do Ministério da Ciência e Tecnologia e do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, nos termos e condições estabelecidas pelo Poder Executivo.

JUSTIFICAÇÃO

O desenvolvimento e produção de componentes semicondutores é intensivo em alocação de recursos e para evitar que estes investimentos fiquem parados por longos períodos deve ser estabelecido um prazo máximo para aprovação dos incentivos.

É importante ressaltar que a indústria de componentes semicondutores se caracteriza pela rapidez de mutações, com novos componentes são lançados mundialmente todos os dias e assim é nosso dever alertar que o Brasil poderá ficar à margem deste contexto face à ausência de definições quanto aos prazos de aprovação dos projetos.

PARLAMENTAR



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 352
00034

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA N.º 352/2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
CÉZAR SILVESTRE – PPS/PR	447

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Inclua-se o seguinte art. ao final da Seção II do Capítulo I e renumerem-se os subsequentes.

Art. 5º Concedam-se os mesmos incentivos fiscais previstos nos arts. 3º e 4º desta Lei para todas as empresas produtoras de equipamentos hospitalares ou importadoras dos mesmos equipamentos sem similares no país, independentemente de terem em sua composição componentes eletrônicos semicondutores ou serem beneficiárias do PADIS.

ASSINATURA

EmendaMP352_2007[1]7

JUSTIFICATIVA

O intuito do benefício fiscal para as empresas produtoras de equipamentos hospitalares ou importadoras dos mesmos equipamentos sem similares no país é desonerar os estabelecimentos que adquirem tais produtos para atender a população brasileira, uma vez que o Estado não oferece um serviço de saúde eficiente e rápido, como deveria ser conforme o previsto na Magna Carta de 1988.

A atual carga tributária brasileira está a beira dos 39% do Produto Interno Bruto – PIB e tal porcentagem torna excessivamente oneroso a aquisição desses caros equipamentos hospitalares para a incorporação ao ativo imobilizado de hospitais e clínicas.

A falta de incentivo fiscal no momento de adquirir tal maquinário sucateia o ativo imobilizado dos estabelecimentos de saúde, agravando o quadro da população menos favorecida economicamente, ao contrário da classe média que ainda tem condições de pagar um plano de saúde privado, ainda que contribuinte.

ASSINATURA

EmendaMP352_2007[1]7

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **MPV 352**
00035

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 352, de 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
PERPÉTUA ALMEIDA PCdoB - AC	

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
	Art. 17 º			

Dê-se nova redação ao artigo 17º da Medida Provisória nº 352, de 2007, da forma abaixo :

" Art. 17. A pessoa jurídica beneficiária do PATVD deverá investir, anualmente, em atividades de pesquisa e desenvolvimento a serem realizadas no País, no mínimo cinco por cento do seu faturamento bruto no mercado interno, deduzidos os impostos incidentes na comercialização dos equipamentos transmissores de que trata o art. 13. "

JUSTIFICATIVA

Esta proposta de emenda visa incentivar investimentos em desenvolvimento tecnológico na área de equipamentos em TV Digital no território nacional.

Conhecimento que estará a serviço do crescimento econômico e do desenvolvimento soberano.

ASSINATURA

07/02/07

DEPUTADA PERPÉTUA ALMEIDA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 352
00036

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 352, de 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
PERPÉTUA ALMEIDA PCdoB - AC	

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
	Art. 17 ª	§2ª		

Dê-se nova redação ao parágrafo § 2ª do artigo 17º da Medida Provisória nº 352, de 2007, da forma abaixo :

" Art. 17....

2 ª No *mínimo dois por cento* do faturamento bruto, deduzidos os impostos incidentes na comercialização, na forma do caput, deverá ser aplicado mediante convênio com centros ou institutos de pesquisa ou entidades brasileiras de ensino, oficiais ou reconhecidas, credenciados pelo CATI ou pelo CAPDA

JUSTIFICATIVA

Esta proposta de emenda visa incentivar a pesquisa e o desenvolvimento tecnológico em parceria com centros, *institutos ou entidades de pesquisa* brasileiras.

É uma oportunidade singular de propiciar aos nossos pesquisadores uma maior interação com o setor produtivo e acumular o conhecimento que o que as empresas de alta tecnologia hoje detém.

Conhecimento que estará a serviço do crescimento econômico e do desenvolvimento soberano.

07/02/07

ASSINATURA

DEPUTADA PERPÉTUA ALMEIDA

MPV 352

00037

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
	Medida Provisória nº 352, de 2007

autor	Nº do prontuário
Deputado PAULO BORNHAUSEN - PFL/SC	

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

Página	Artigo 19	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 19 a seguinte redação:

"Art. Art. 19. No caso dos investimentos em pesquisa e desenvolvimento previstos no art. 17 não atingirem, em um determinado ano, o percentual mínimo fixado, a pessoa jurídica beneficiária do PATVD deverá aplicar o valor residual no FNDCT (CT-INFO ou CT-Amazônia), acrescido de juros equivalentes à taxa SELIC, calculados desde 1º de janeiro do ano subseqüente àquele em que não foi atingido o percentual até a data da efetiva aplicação.

....."

JUSTIFICATIVA

O objetivo do PAC é estimular a economia e o crescimento do País. Logo, a imposição aos participantes do PATVD de uma multa de vinte por cento sobre o valor não aplicado em pesquisa e desenvolvimento poderá desencadear um efeito contrário, visto que muitos candidatos ao Programa poderão desistir, ante as severas exigências, colocando por terra toda e qualquer boa intenção que o Governo tenha traçado para estimular o crescimento da economia.

PARLAMENTAR

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **MPV 352**
00038

DATA	PROPOSIÇÃO
06/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA N.º 352/2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
FERNANDO CORUJA – PPS/SC	478

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Acrescente-se parágrafo único ao artigo 44 com o seguinte teor:

" Art. 44.....

Parágrafo único. O licenciado ficará investido de legitimidade para agir em defesa do registro."

JUSTIFICATIVA

O parágrafo único aperfeiçoa o texto do artigo 44 considerando ser desejável que no caso de licença do direito, o licenciado automaticamente fique investido de legitimidade para agir em defesa do registro do direito do titular, em caso de sua violação por terceiro.

Nesse sentido, solicitamos a aprovação da emenda pelos pares visando o aperfeiçoamento do texto do projeto de lei de conversão.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2007.

Deputado FERNANDO CORUJA
(PPS – SC)

ASSINATURA

Emenda Aditiva - Par.único ao art.44.doc

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIA

MPV 352
00039

	MEDIDAS PROVISÓRIAS NÚMERO	PÁGINA
	Medida Provisória n. 352 de 2007	01

TEXTO

Inclua-se no Capítulo IV - Das Disposições Finais o seguinte artigo, com a numeração que lhe couber:

"Art. Ficam reduzidas a 0 (zero) as alíquotas do Imposto de Importação – II e do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI incidentes na importação de máquinas, equipamentos, aparelhos, transmissores, receptores, instrumentos, suas partes ou componentes e peças de reposição, sem similar nacional, efetuada por empresa de radiodifusão sonora ou de sons e imagens, necessários para a transição de suas operações da plataforma de tecnologia analógica para a digital.

Parágrafo único. As reduções de alíquotas previstas no *caput* vigorarão pelo prazo de 10 (dez) anos contados da data de publicação desta lei, exceto em relação à importação de transmissores digitais, cuja vigência será de 3 (três) anos."

JUSTIFICAÇÃO

JUSTIFICAÇÃO

O Poder Executivo editou a Medida Provisória nº 352, de 22 de janeiro de 2007, para incentivar o desenvolvimento da cadeia produtiva da TV Digital no País, principalmente na área de semicondutores, através da desoneração de impostos incidentes sobre os investimentos dos setores envolvidos.

No entanto, a iniciativa do Governo Federal não contemplou os investimentos do Setor de Radiodifusão, considerados essenciais para viabilizar a transição para a nova tecnologia, consoante o Decreto Federal nº 5.820, de 29 de junho de 2006, que "dispõe sobre a implantação do SBTVD-T, estabelece diretrizes para a transição do sistema de transmissão analógico para o sistema de transmissão digital do serviço de radiodifusão de sons e imagens e do serviço de retransmissão de televisão, e dá outras providências".

O Setor de Radiodifusão está absolutamente comprometido com a migração do sistema de transmissão analógico para o digital, consciente de que é a única forma de manter-se competitivo com as demais mídias, e forte o suficiente para continuar oferecendo gratuitamente à população em geral o nível máximo de entretenimento e informação, contribuindo para sua inclusão social.

Grande parte dos equipamentos de produção e exibição, tais como câmeras e gravadores profissionais não são e nem tem perspectiva de ser fabricados no Brasil, dado o tamanho diminuto desse mercado e sua demanda por equipamentos de tecnologia de ponta. Quanto aos transmissores, as emissoras precisarão importá-los em uma primeira fase, enquanto se aguardam os benefícios objetivados com a presente MP, e até que as indústrias terminem o desenvolvimento de seus produtos e iniciem a produção nacional. Já a expansão do novo sistema para o interior do país deverá ser feita com equipamentos de transmissão primordialmente nacionais.

Os valores de investimento das emissoras para concretizar tal transição são altíssimos – mantidos os impostos em vigor, associados às elevadas taxas de juros e o acesso restrito às linhas de financiamento –, podendo afetar financeiramente grande parte das concessionárias e comprometer o cronograma de implantação das novas tecnologias.

Devemos considerar, ainda, que a população não trocará seu televisor ou receptor de rádio sem a transmissão de programas digitalizados. O raciocínio é simples, ninguém compraria um aparelho de DVD se não encontrasse filmes, shows, documentários disponíveis neste formato. A digitalização da plataforma de radiodifusão é tão importante quanto a própria nacionalização pretendida da produção industrial de equipamentos e componentes eletrônicos, devido à interdependência econômica e tecnológica de ambos os setores.

Nunca é demais ressaltar também os benefícios econômicos e sociais que serão gerados para o País, a partir da digitalização do Setor de Radiodifusão, como, por exemplo: a expansão da indústria nacional com a produção dos novos receptores digitais, a geração de empregos na indústria eletroeletrônica e no setor de audiovisual, a criação de novos canais de utilidade pública, e, acima de tudo, a justiça social de proporcionar a toda a população um nível de serviço disponível em outros países somente através de meios pagos.

Tudo considerado, a presente emenda propõe a desoneração temporária e restrita do Imposto de Importação e do IPI incidentes sobre as importações de equipamentos, sem similar nacional, para viabilizar a digitalização do Setor de Radiodifusão, ou seja, apenas estende às emissoras parte dos incentivos e medidas benéficas contempladas nos Programas de Apoio à indústria e, ainda assim, condicionada à inexistência de similar nacional.

Vale arrematar que as reduções de alíquotas do Imposto de Importação e do Imposto sobre Produtos Industrializados não são alcançadas pelas restrições do art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000), para manter o equilíbrio fiscal, já que ditos tributos (previstos respectivamente nos incisos I e IV do art. 153 da CF/88) foram ressalvados pelo § 3º do referido dispositivo.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	RICARDO BARROS	PR	PP

DATA	ASSINATURA
07/02/2007	

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **MPV 352**

00040

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 352, de 2007

AUTOR: PAULO RUBEM SANTIAGO	Nº PRONTUÁRIO

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO: 64-A	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

Acrescente-se à Medida Provisória nº 352, de 2007, o artigo 64-A, com a seguinte redação:

"Art. 64-A O Ministério da Ciência e Tecnologia manterá, em seu sítio na Internet, a relação atualizada das pessoas jurídicas beneficiadas pelos programas definidos nos artigos 1º e 12 desta Medida Provisória"

JUSTIFICAÇÃO

A sociedade brasileira deve poder conhecer quais são as pessoas jurídicas beneficiadas com os incentivos estabelecidos pelos Programas criados pela Medida Provisória nº 352, de 2007. A maneira mais fácil que vislumbramos para tanto é definir que o Ministério da Ciência e Tecnologia mantenha, em seu sítio na Internet, uma relação atualizada das pessoas jurídicas beneficiadas.

ASSINATURA

07/02/2007

2007_249_Paulo Rubem Santiago

MPV 352
00041

Medida Provisória nº 352/2007

Dispõe sobre os incentivos às indústrias de equipamentos para TV Digital e de componentes eletrônicos semicondutores e sobre a proteção à propriedade intelectual das topografias de circuitos integrados.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se onde couber: No item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte trecho rodoviário: "2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal: BR 440 dos pontos de passagem dos Entroncamentos com a BR-040/MG (São Pedro) – Entroncamento com a BR-267/MG (Mariano Procópio) em Minas Gerais na Extensão do Km 9,0.

Justificativa

A alteração do Plano Nacional de Viação, em sua esfera rodoviária, busca adequá-lo às exigências de ligação entre as rodovias BR-040 e BR-267, no município de Juiz de Fora.

A necessidade da medida se justifica uma vez que a referida ligação contribuirá para uma relevante melhoria no tráfego de toda a região, já que a via irá permitir o desvio do tráfego da Zona da Mata para a BR-040, evitando o congestionamento da malha urbana central de Juiz de Fora. Os usuários das MG-353 e BR-267, rodovias que ligam o município a inúmeras outras cidades da Zona da Mata, terão a facilidade de chegar à BR-040 através dessa integração dos eixos rodoviários mencionados, não sendo necessário sobrecarregar, ainda mais, o centro da cidade.

Cabe destacar, ainda, a importância social do empreendimento para a população local e demais usuários das rodovias que há tempos aguardam esta obra.

Sala das Sessões janeiro de 2007.

Deputado Virgílio Guimarães
PT/MG

MPV 352
00042

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 /2/ 2007	Medida Provisória nº 352

Autores	nº do prontuário
Deputado(a) Vanessa Grazziotin, Ariosto Holanda e Júlio Semeghini	

Dispõe sobre os incentivos às indústrias de equipamentos para a TV Digital e de componentes eletrônicos semicondutores e sobre a proteção à propriedade intelectual das topografias de circuitos integrados.

Emenda Aditiva

Inclua-se, onde couber, os seguintes artigos

"Art. .... Fica assegurada a consignação de canais de televisão para a União no Sistema Brasileiro de Televisão Digital Terrestre – SBTVD-T a ser regulamentado em lei.

§ 1º A consignação de que trata o caput se destinará a transmitir os seguintes canais:

I – Canal Senado Federal: para transmissão de atos, trabalhos, projetos, sessões, eventos e programas do Senado Federal e do Congresso Nacional;

II – Canal da Câmara dos Deputados: para transmissão de atos, trabalhos, projetos, sessões, eventos e programas da Câmara dos Deputados e do Congresso Nacional;

III – Canal do Supremo Tribunal Federal: para transmissão de atos, trabalhos, sessões, eventos e programas do Supremo Tribunal Federal e demais entes do Poder Judiciário;

IV – Canal do Poder Executivo: para transmissão de atos, trabalhos, projetos, sessões, eventos e programas do Poder Executivo".

Justificação

Esta emenda visa assegurar a veiculação do Novo Sistema Brasileiro de TV Digital-SBTVD em televisão aberta, dos canais do Senado Federal, da Câmara dos Deputados, do Supremo Tribunal Federal, Poder Executivo e dos Ministérios da Educação, da Cultura e das Comunicações (Canal da Cidadania).

Sala das Sessões, 7 de fevereiro de 2007.

Deputada Vanessa Grazziotin
PCdoB/AM

Deputado Ariosto Holanda
PSB/CE

Deputado Júlio Semeghini
PSDB/SP

MPV 352
00043

Medida Provisória nº 352, de 22 de janeiro de 2007	USO EXCLUSIVO

AUTOR: Deputado MIRO TEIXEIRA

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se à Medida Provisória n.º 352/2007, onde couber, o seguinte artigo:

"Art. Fica instituído o Programa de Inclusão Digital nas Escolas, nos termos e condições estabelecidos pelo Poder Executivo.

§ 1.º O Programa de Inclusão Digital nas Escolas tem por objetivo promover a inclusão digital dos alunos das instituições públicas de Ensino Básico, que abrange Educação Infantil, Ensino Fundamental, Ensino Médio e Educação de Jovens e Adultos, esta destinada àqueles que ainda não têm escolarização, e das escolas de ensino técnico e profissionalizante.

§ 2.º Os recursos do Programa de Inclusão Digital nas Escolas poderão ser aplicados, conforme regulamento do Poder Executivo:

I – na aquisição de computadores e periféricos para operação pelos usuários (**hardwares**), bem como de programas (**softwares**);

II – na implantação de acessos para utilização de serviços de redes digitais em banda larga, inclusive da **internet** aberta;

III – em toda a infra-estrutura necessária à efetiva utilização, pelos alunos, dos bens e serviços mencionados nos incisos I e II; e

IV – em canais públicos do Sistema Brasileiro de TV Digital – SBTVD.

§ 3.º O Programa de Inclusão Digital nas Escolas será financiado com recursos do Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações – FUST.

§ 4.º Em cada exercício, pelo menos trinta por cento dos recursos do Programa de Inclusão Digital nas Escolas serão aplicados nas áreas abrangidas pela Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia - SUDAM e Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE.

§ 5.º O Programa de Inclusão Digital nas Escolas será gerido por Comitê Gestor constituído de representantes da Casa Civil da Presidência da República, que o coordenará, do Ministério da Educação, do Ministério das Comunicações e da Agência Nacional de Telecomunicações - ANATEL."

JUSTIFICATIVA

O Excelentíssimo Senhor Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, tem manifestado persistente preocupação com a necessidade de se aplicar os recursos do Fundo de Universalização dos Serviços de Telecomunicações – FUST, para promover a inclusão digital no País.

Ocorre que o Plano de Aceleração do Crescimento – PAC, em cujo contexto se insere a presente medida provisória, afigura-se excelente oportunidade para a realização desse propósito.

Ao ensejo em que são instituídos, por meio desta medida provisória, o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores – PADIS e o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Equipamentos para a TV Digital – PATVD, mostra-se necessária também a instituição do Programa de Inclusão Digital nas Escolas, objetivo da presente emenda.

A emenda ora proposta visa a preencher lacuna no PAC, que, em boa hora, prevê investimentos em importantes setores da infra-estrutura do País, mas olvidou a urgência de se investir na infra-estrutura necessária à inclusão digital nas escolas.

Sala das Comissões, 7 de fevereiro de 2007

Dep. MIRO TEIXEIRA
Líder do PDT

MPV 352
00044

Medida Provisória nº 352, de 22 de janeiro de 2007	USO EXCLUSIVO

AUTOR: Deputado MIRO TEIXEIRA

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se à Medida Provisória n.º 352/2007, onde couber, o seguinte artigo:

"Art. As empresas que invistam em atividades de pesquisa, desenvolvimento e produção de equipamento destinado a converter sinal de TV digital em analógico (**set-up box**), dependendo da região onde essas atividades sejam desenvolvidas, poderão pleitear os incentivos fiscais previstos:

I – no Decreto n.º 6.008, de 29 de dezembro de 2006, se na Amazônia; ou

II – nesta Medida Provisória, se em outras regiões.".

JUSTIFICATIVA

Na apresentação do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC feita pelo Ministro da Fazenda, Guido Mantega, consta que o *set-up box* (equipamento de conversão de sinal digital em analógico, para que os atuais televisores analógicos possam receber os sinais da TV Digital) não foi contemplado por esta Medida Provisória porque contará "com os incentivos da Zona Franca de Manaus" (p. 62).

Urge, no entanto, que os incentivos à pesquisa, ao desenvolvimento e à produção do *set-up box* sejam desde já definidos, de modo o mais amplo possível.

Tendo em vista a quase onipresença da televisão nos lares brasileiros, verifica-se que referido conversor constitui poderoso instrumento de inclusão digital, à medida que torna benefícios da TV Digital acessíveis a todas as camadas da população.

Além de definir, desde logo, os regimes de incentivos fiscais aplicáveis à espécie, a presente emenda tem o objetivo de dar às empresas que investirem em pesquisa, desenvolvimento e produção desse equipamento a faculdade de optar entre os benefícios do Decreto n.º 6.008, de 29 de dezembro de 2006, destinados aos bens de informática produzidos na Zona Franca de Manaus, ou os desta Medida Provisória, o que amplia as alternativas de investimento e tende a diminuir o preço do produto para o consumidor.

Por fim, cumpre ter presente o princípio de que o interesse público – no caso, o acesso da população à TV Digital com o menor custo possível – está acima de eventuais conflitos de interesse entre regiões ou entre setores empresariais.

Sala das Comissões, 6 de fevereiro de 2007

Dep. MIRO TEIXEIRA
PDT/RJ

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 352
00045

data	proposição
	Medida Provisória nº 352/07

Autor	Nº do prontuário
Deputado Gervásio Silva	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se na Medida Provisória o seguinte artigo:

Art. Aos optantes pelo Programa de Recuperação Fiscal – REFIS, instituído pela Lei 9.964, de 2000, que dele foram excluídos, pela não homologação de compensação de créditos, próprios ou de terceiros, para pagamento dos tributos e das contribuições com vencimento posterior a data da opção, e que possuem discussão judicial pleiteando a sua reinclusão neste Programa, ainda sem decisão final, é assegurada o reingresso no Refis, desde que tenham efetuado o pagamento regular das parcelas do débito consolidado na forma do § 2º do art. 2º da Lei 9.964.

§ 1º O reingresso no REFIS, nos termos do caput, dar-se-á por nova opção da pessoa jurídica, que fará jus ao regime especial de consolidação e parcelamento dos débitos fiscais a que se refere o art. 1º da Lei 9.964.

§ 2º Poderão ser incluídos no reingresso os tributos e contribuições previstos no art. 1º da Lei 9.964 com vencimento até 31 de dezembro de 2006, inclusive os objeto da negativa de homologação dos pedidos de compensação referidos no caput.

JUSTIFICATIVA

Entendemos ser necessário adicionar às disposições do REFIS, regulamentado pela Lei 9.964, de 2000, o artigo acima, pois que há diversas necessidades empresariais e recalcitrâncias da Receita Federal referentes a pedidos de compensação tributária – normalmente não recebidos

e não homologados pela Receita Federal, o que possibilita o ingresso de execução fiscal.

Várias empresas, apesar de possuírem direito creditório contra a União Federal, têm seu direito obstado quando requerida compensação tributária, pois não existe em nosso direito administrativo uma determinação de prazos para cumprimento, resposta ou homologação pela Receita Federal, o que gera prejuízos concretos aos optantes pelo REFIS, que se vêem excluídos do Programa mesmo quando pleiteando o respeito aos seus direitos na Justiça.

Sabemos que há em tramitação no Congresso Nacional uma codificação do direito do contribuinte onde os prazos de resposta, cumprimento ou homologação serão definidos, porém, tal proposição não se encontra em estágio final de deliberação. Assim, esta emenda pretende contar com o apoio dos nobres pares a fim de se fazer justiça aos contribuintes que não conseguem exercer, por arbitrariedade da Receita, direitos concretos em relação ao Fisco.

PARLAMENTAR



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 352
00046

DATA	PROPOSIÇÃO
08/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA N.º 352/2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
FERNANDO CORUJA – PPS/SC	478

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Acrescente-se, onde couber, cinco artigos novos cujo respectivo mérito é inter-relacionado e que, por essa razão, devem ser redigidos de forma contínua, com o seguinte teor:

" Art. Viola direito do titular de topografia de circuito integrado quem, sem sua autorização, pratica algum dos atos previstos no artigo 36, ressalvado o disposto no artigo 37.

§ 1º Se a violação consistir na reprodução, importação, venda, manutenção em estoque, ou distribuição por outro modo, para fins comerciais, de topografia protegida ou circuito integrado que a incorpore.

Pena: detenção, de um a quatro anos, e multa.

§ 2º A pena de detenção será aumentada de um terço à metade se:

I – o agente for ou tiver sido representante, mandatário, preposto, sócio ou empregado do titular do registro, ou, ainda, do seu licenciado, ou

II – o agente incorrer em reincidência.

§ 3º O valor das multas, bem como sua atualização ou majoração, será regido pela sistemática do Código Penal.

Art. Nos crimes previstos no artigo anterior somente se procede mediante queixa, salvo quando praticados em prejuízo de entidade de direito público, empresa pública, sociedade de economia mista ou fundação instituída pelo Poder Público.

Art. A ação civil ou penal, e seus procedimentos preparatórios, inclusive inquérito policial, com base em violação de direito relativo a propriedade intelectual sobre topografia de circuito integrado, correrão em segredo de justiça.

Parágrafo único. As diligências preliminares de busca e apreensão, em ações civis ou penais, serão precedidas de vistoria por dois peritos, podendo o juízo ordenar a apreensão das cópias produzidas ou comercializadas em violação

ASSINATURA

Emenda Aditiva - Sanções e penalidades.doc

a direito de titular, suas versões e derivações, em poder do infrator ou de terceiros.

Art. Independentemente da ação penal, o prejudicado poderá intentar ação para proibir ao infrator a prática do ato incriminado, com a cominação de pena pecuniária para o caso de transgressão do preceito.

§ 1º A ação de abstenção de prática de ato poderá ser cumulada com perdas e danos pelos prejuízos decorrentes da infração.

§ 2º Independentemente de ação cautelar preparatória, o juiz poderá conceder medida liminar proibindo ao infrator a prática do ato incriminado, nos termos deste artigo.

§ 3º Será responsabilizado por perdas e danos aquele que requerer e promover as medidas previstas neste e no artigo anterior, agindo de má fé ou por espírito de emulação, capricho ou erro grosseiro, nos termos dos artigos 16, 17, e 18 do Código de Processo Civil.

Art. Prescreve em cinco anos o direito de ação, contados da ciência do fato ou ato ilícito."

JUSTIFICATIVA

A emenda visa agregar ao texto da proposição cinco artigos interligados referentes às sanções e penalidades cuja apresentação em emendas distintas poderia acarretar prejuízo considerável caso alguns fossem acatados pelo ilustre relator e outros não.

Embora a Constituição Federal em seu artigo 62, § 1º I, *b*, vede a apresentação de Medida Provisória que disponha sobre matéria penal, entende-se que não existe dispositivo legal que impeça sua inclusão por meio de projeto de lei de conversão, mesmo porque se trata de competência das duas Casas do Congresso legislar sobre matéria penal.

Cabe ressaltar, por outro lado, que o Capítulo III da MP 352, de 2007 que estabelece as condições de proteção das topografias de circuitos integrados por direitos de propriedade intelectual, ficará inócuo caso a lei não disponha sobre as sanções e penalidades que visam coibir a violação desses direitos.

Nesse sentido, e considerando que em caso contrário caberia aprovar outra lei para dispor sobre a matéria, propõe-se ao Senhor Relator que acate esta emenda que visa completar o referido projeto com celeridade e economia processual, além da vantagem de reunir a constituição do direito e as sanções e penalidades contra a sua violação, numa única lei, o que evita confusão e insegurança jurídica.

ASSINATURA

_____

Nesse sentido, solicitamos a aprovação desta emenda visando o aperfeiçoamento do projeto de lei de conversão.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2007.

Deputado FERNANDO CORUJA

(PPS – SC)

ASSINATURA

Emenda Aditiva - Sanções e penalidades.doc

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 352
00047

DATA	PROPOSIÇÃO
06/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA N.º 352/2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
FERNANDO CORUJA – PPS/SC	478

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Acrescente-se, onde couber, novo artigo com o seguinte teor:

" Art. Pelos serviços prestados de acordo com esta Lei será cobrada retribuição, cujo valor e processo de recolhimento serão estabelecidos por ato do Ministro de Estado a que estiver vinculado o INPI."

JUSTIFICATIVA

A emenda visa conceder ao INPI o poder de cobrar retribuição pelos serviços prestados. Idêntico dispositivo encontra-se na Lei de Propriedade Industrial (art. 228 da Lei nº 9.279, de 14 de maio de 1996) que trata, entre outras matérias, de patentes de invenção, também de competência do INPI, e cujos serviços igualmente são cobrados pelo referido Instituto.

Nesse sentido, solicitamos a aprovação da emenda pelos pares visando o aperfeiçoamento do projeto de lei de conversão.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2007.

Deputado FERNANDO CORUJA
(PPS – SC)

ASSINATURA

_____

Emenda Aditiva - Retribuição.doc

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 352

00048

DATA	PROPOSIÇÃO
06/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA N.º 352/2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
FERNANDO CORUJA – PPS/SC	478

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Acrescente-se, onde couber, novo artigo com o seguinte teor:

" Art. A pessoa domiciliada no exterior deverá constituir e manter procurador, devidamente qualificado e domiciliado no País, com poderes para representá-la administrativa e judicialmente, inclusive para receber citações.

Parágrafo único. O prazo para contestação de ações em que a citação se fizer na forma deste artigo será de sessenta dias."

JUSTIFICATIVA

A emenda visa facilitar o andamento de processos administrativos e judiciais que envolvam o direito, tendo em vista a celeridade processual. Esse tipo de dispositivo é comum nas demais leis concernentes à constituição e defesa de direitos de propriedade intelectual e, portanto, é recomendável que seja incluído visando complementar o texto da proposição.

Nesse sentido, solicitamos a aprovação da emenda pelos pares visando o aperfeiçoamento do projeto de lei de conversão.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2007.

Deputado FERNANDO CORUJA

(PPS – SC)

ASSINATURA

Emenda Aditiva - Procurador.doc

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **MPV 352 00049**

DATA	PROPOSIÇÃO
06/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA N.º 352/2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
FERNANDO CORUJA – PPS/SC	478

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Acrescente-se, onde couber, novo artigo com o seguinte teor:

" Art. A argüição de nulidade somente poderá ser formulada durante o prazo de vigência da proteção.

§ 1º A ação de nulidade poderá ser cumulada com pedido de indenização, limitados os efeitos financeiros aos cinco anos anteriores à formulação do pedido.

§ 2º A nulidade poderá ser argüida a qualquer tempo, como matéria de defesa."

JUSTIFICATIVA

A emenda visa conceder garantia jurídica considerando a insegurança que poderia advir da inexistência de fixação de um período para que a nulidade do direito fosse argüida. Além do que, é importante constar no texto do projeto de lei de conversão a possibilidade de a ação de nulidade ser cumulada com pedido de indenização limitado no tempo, todavia, a cinco anos para desestimular a inércia em relação à defesa do direito por seu legítimo titular, não obstante facultar sua argüição, a qualquer tempo, como matéria de defesa. Embora a Constituição Federal no artigo 62, § 1º, I, alínea *b* vede a edição de medida provisória que disponha sobre direito processual civil, entende-se que não existe impedimento para a sua inclusão em projeto de lei de conversão.

Nesse sentido, solicitamos a aprovação da emenda pelos pares visando o aperfeiçoamento do projeto de lei de conversão.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2007.

ASSINATURA

Emenda Aditiva - Prazo argüição de nulidade.doc

Deputado FERNANDO CORUJA
(PPS – SC)

ASSINATURA

Emenda Aditiva - Prazo argüição de nulidade.doc

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV 352
00050

DATA	PROPOSIÇÃO
05/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA N.º 352/2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
FERNANDO CORUJA – PPS/SC	478

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Acrescente-se, onde couber, novo artigo com o seguinte teor:

"Art. É competente para as ações de nulidade a Justiça Federal com jurisdição sobre a sede do Instituto Nacional de Propriedade Industrial – INPI, o qual será parte necessária no feito."

JUSTIFICATIVA

É didático indicar a jurisdição competente para dirimir eventuais controvérsias advindas da nulidade do direito bem como exigir expressamente a participação do Instituto Nacional de Propriedade Industrial – INPI como parte necessária na ação judicial respectiva, considerando ter sido o referido Instituto indicado como a autoridade governamental competente para efetuar o registro do direito.

Embora a Constituição Federal no artigo 62, § 1º, I, alínea *b* vede a edição de medida provisória que disponha sobre direito processual civil, entende-se que não existe impedimento para a sua inclusão em projeto de lei de conversão.

Nesse sentido, solicitamos a aprovação da emenda pelos pares visando o aperfeiçoamento do projeto de lei de conversão.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2007.

Deputado FERNANDO CORUJA
(PPS – SC)

ASSINATURA

Emenda Aditiva - Jurisdição.doc

MPV 352

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00051

Data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória n.º 352 de 22 de janeiro 2007

autor	n.º do prontuário
Deputado ANTONIO CARLOS MENDES THAME	332

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

Página	Artigo	Parágrafos	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Adicione-se ao texto da Medida Provisória nº. 352/07, onde couber:

"Art. xxx Ficam reduzidas a zero, pelo prazo de dez anos, as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o financiamento da Seguridade Social-COFINS incidentes sobre a receita de pessoa jurídica produtora de Biodiesel".

JUSTIFICATIVA

Na década de setenta, quando foi implantando o Pró-alcool, houve um brutal subsídio para a implantação das primeiras unidades produtoras de álcool no país. Posteriormente estabeleceu-se uma curva de aprendizado e hoje o álcool, que na década de setenta tinha um custo de produção quase o dobro de um litro de gasolina, chega às bombas de combustível com um custo 40% menor a este último.

O mesmo pretendemos que ocorra com o Biodiesel. No entanto, hoje não há necessidade de se conceder brutal subsídio, basta uma pequena renúncia fiscal. Também, não precisamos esperar trinta anos para que o Biodiesel incorpore tecnologias e fique mais barato que o diesel mineral, bastam dez anos para que a curva de aprendizado se estabeça e o Brasil deixe de importar 20% do diesel que consumimos e passe a ser exportador do produto.

PARLAMENTAR

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS MPV 352 - 00052

Data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº352, de 2007

Autores	nº do prontuário
SENADOR FLEXA RIBEIRO	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se, aonde couber, os seguintes artigos:

"Art. Poderão ser compensados, por empresas não optantes pelo lucro real, até 25% dos tributos e contribuições federais equivalentes aos dispêndios com atividades de pesquisa, desenvolvimento tecnológico e inovação de produtos e serviços.

.....

Art. As pessoas jurídicas de pequeno e médio porte que desenvolvam tecnologias de alta inovação e alto risco, definidas em regulamentação própria, terão isenção de até 80% de PIS/PASEP e COFINS incidentes sobre o faturamento bruto diretamente proveniente de produtos novos, por três anos subseqüentes ao lançamento desses produtos no mercado.

.....

Art. São isentas de IPI os equipamentos, máquinas, aparelhos e instrumentos, bem como os acessórios sobressalentes e ferramentas que acompanhem bens destinados à inovação, à pesquisa e ao desenvolvimento tecnológico.

.....

Art. Poderão ser compensadas até 80% das contribuições previdenciárias patronais calculadas sobre o dispêndio de pessoal e ao FGTS, incidentes sobre a contratação pessoal diretamente engajado nas atividades de pesquisa, desenvolvimento e inovação tecnológica, conforme dispuser o regulamento.

Art. Ficam excluídos do cálculo do lucro real até 100% (cem por cento) do dispêndio em atividades de pesquisa, desenvolvimento tecnológico e inovação, nos termos do art. 39 e 43 da Lei 10.637, de dezembro de 2002". (AC)

JUSTIFICATIVA

Para complementar os incentivos fiscais estabelecidos no Capitulo III da Lei 11.196 (Lei do Bem), no referente às atividades privadas de inovação tecnológica, e em atenção ao interesse público em tais propósitos visando a autonomia tecnológica do País e a redução dos riscos e custos do processo de inovação, essas medidas devem ser acrescidas à medida provisória.

Sala das Sessões, de fevereiro de 2007.

Senador ELEXA RIBEIRO

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS MPV 352
00053

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA N.º 352- 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
PAULO PIAU - PPS/MG	206

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Acrescente-se no Capítulo IV que trata das disposições finais, o seguinte artigo:

" Art. O Poder Executivo dentro de 90 (noventa) dias apresentará programa, a ser executado por Universidades Públicas Federais e Institutos Públicos de Pesquisa, autorizada a delegação de competência destes por meio de convênios a Universidades e Institutos Públicos de pesquisa estaduais e Parques Tecnológicos, com o objetivo de efetuar amplo levantamento de estudos e resultados promissores de projetos voltados à implementação do Plano de Aceleração do Crescimento – PAC."

JUSTIFICATIVA

O setor de ensino e pesquisa ficou completamente à margem do Plano de Aceleração do Crescimento – PAC. O referido plano não tem qualquer aderência aos resultados da Academia, tanto no que pertine a estudos de natureza econômica e social, quanto no que tange às áreas de conhecimento que abrange as engenharias e as ciências biológicas e agrárias. E todos sabemos que um País não cresce e tampouco desenvolve seus índices de desenvolvimento humano sem a sólida participação de seus cientistas e professores.

Em vista do exposto, a presente emenda tem por objetivo chamar ao

grande mutirão que o Governo se dispõe a fazer para o crescimento do País, as Universidades, Institutos Públicos de pesquisa federais e estaduais (estes como, por exemplo, a EPAMIG e a Universidade do Triângulo Mineiro, por meio de convênios) a fim de que apresentem seus resultados que muitas vezes encontram-se prontos e acabados mas arquivados, e que, no entanto, podem vir a ser implementados e contribuir para o resultado que se almeja na direção do crescimento ecológica e socialmente sustentável.

Nesse sentido, solicitamos a aprovação da emenda pelos pares visando o aperfeiçoamento do projeto de lei de conversão.

Sala das Sessões, em 07 de fevereiro de 2007.

Deputado PAULO PIAU
(PPS – MG)

MPV 352
00054

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº. 352, de 22 de janeiro de 2007.

Autor	Nº do prontuário
DEPUTADO JULIO SEMEGHINI	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se à presente Medida Provisória, onde couber, o seguinte artigo que altera a Lei n. º 11.196, de 21 de novembro de 2005, como se segue:

Art. XX Fica revogado o artigo 26 da Lei nº 11.196, de 21 de novembro de 2005.

JUSTIFICAÇÃO

Os incentivos previstos na Lei nº 11.196. de 21 de novembro de 2005 para inovação tecnológica são de caráter geral aplicáveis a todos os segmentos econômicos e têm o nobre propósito de estimular investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação no País com vistas a ampliar sua competitividade e autonomia tecnológica.

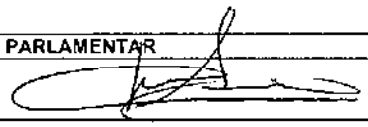
A exclusão contida no seu artigo 26 aplicada às empresas que se utilizam dos benefícios de que tratam as Leis 8248/91, 8387/91, 10.176/01 e 11.077/04, implica injustificável alijamento de uma parcela significativa do setor da tecnologia da informação, principalmente porque os benefícios dessa legislação consistentes numa redução de 85% do IPI na venda do produto final, não são incompatíveis e tampouco cumulativos com os benefícios da Lei nº 11.196/05. Enquanto aquela legislação de TI contempla o produto final, os incentivos à inovação têm como destinação as atividades geradoras de novos produtos e serviços. Releva destacar que, o setor de tecnologia da informação, para beneficiar-se dos

incentivos da legislação de TI, tem, como contrapartida, o ônus de investir no País, com recursos próprios, em atividades de pesquisa e desenvolvimento, anulando em grande parte as vantagens fiscais recebidas e essas atividades de P&D não recebem incentivos de qualquer natureza.

A exclusão dessas empresas pelo artigo 26 revela uma visão estreita das possibilidades e potencialidades desse segmento que tem na inovação tecnológica sua característica mais importante.

A proposta de supressão do artigo 26 da Lei nº 11.196/05 visa assegurar às empresas de tecnologia da informação que se beneficiam da legislação de informática igual acesso aos benefícios concedidos à inovação tecnológica que são distintos, de grande relevância para a competitividade do País e que pelo seu caráter geral não comporta discriminações setoriais pois estas reduzem suas vantagens comparativas em relação aos demais segmentos beneficiados que não estão obrigados a cumprir parâmetros rígidos de contrapartida.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL
SECRETARIA DE COMISSÕES
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES MISTAS

Emendas apresentadas perante a Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 353, adotada em 22 de janeiro de 2007 e publicada no mesmo dia e ano, que "Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências":

CONGRESSISTAS	EMENDA Nº S
Deputado Ademir Camilo	191
Deputada Andréia Zito	008, 049, 099, 182
Deputado Antônio Carlos M. Thame	022
Deputado Arnaldo Faria de Sá	007, 009, 020, 036, 048, 050, 051, 058, 095, 113, 114, 125, 145, 160, 178, 206, 213, 222, 229, 230, 232
Deputado Arnaldo Jardim	039
Senador Arthur Virgílio	088
Deputado Beto Albuquerque	080, 128, 217
Deputado Carlos Eduardo Cadoca	087, 090
Deputado Carlos Santana	031, 054, 094, 096, 109, 173, 181, 184, 189, 218, 221
Deputado Chico Lopes	024
Deputado Darcísio Perondi	077, 155, 196
Deputado Edinho Bez	002, 012, 064, 065, 066, 067, 097, 103, 124, 131, 132, 133, 134, 135, 205, 208, 212, 226
Deputado Edmilson Valentim	001, 013, 059, 130, 185
Deputado Eduardo Valverde	045

Senador Flexa Ribeiro	100, 118, 121, 122
Senador Francisco Dornelles	042
Deputado Francisco Rossi	021
Deputado Gervásio Silva	216
Deputado Gonzaga Patriota	071, 072, 078, 086, 105, 144, 146, 147, 148, 197, 223
Deputada Gorete Pereira	010, 053, 060, 061, 062, 063, 091, 102, 111, 129, 136, 137, 138, 139, 140, 177, 187, 204
Deputado Ivan Valente	019, 026, 032, 220
Deputado Jaime Martins	018, 025, 027, 035, 040, 041, 056, 092, 110, 158, 175, 209, 214
Deputado Jair Bolsonaro	188
Deputado João Dado	057, 126, 199
Senador João Ribeiro	183
Deputada Jô Moraes	083, 195
Deputado José Linhares	052, 089, 112, 172, 231
Deputado José Rocha	033, 116, 120
Deputados Júlio Delgado e Deley	029, 157, 215
Deputado Leandro Sampaio	043, 047
Deputado Luiz Carlos Hauly	028
Deputada Manuela d'Ávila	005, 017, 069, 149, 200
Deputado Mauro Benevides	006, 016, 068, 070, 073, 074, 085, 104, 108, 151, 152, 154, 170, 193, 194, 198, 224
Deputado Marcelo Ortiz	004, 011, 034, 044, 055, 093, 101, 115, 161, 162, 174, 180, 207, 210, 211, 227, 228
Deputado Moreira Mendes	117
Deputado Otávio Leite	015, 119, 166, 176, 179

Deputado Paulo Rubem Santiago	030
Deputado Pepe Vargas	038
Senador Paulo Paim	046
Deputado Paulinho da Força	202
Deputado Paulo Rocha	003, 014, 076, 107, 153, 201
Deputado Régis de Oliveira	023
Deputado Renato Molling	037
Deputado Vicentinho	203
Deputado Virgílio Guimarães	186
Deputado Walter Pinheiro	075, 079, 081, 082, 084, 098, 106, 123, 127, 141, 142, 143, 150, 156, 159, 163, 164, 165, 167, 168, 169, 171, 190, 192, 219, 225

SSACM
Total de Emendas: 232

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353
00001

Data	Proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

Autor	nº do prontuário
Deputado EDMILSON VALENTIM (PCdoB/RJ)	

1. ı Supressiva 2. ı Substitutiva 3.X Modificativa 4. □Aditiva 5. ı Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dá-se nova redação ao artigo 1º da PM 353:

Art. 1º - Ficam encerrados os mandatos do Liquidante.....

.....
.....
.....

Parágrafo Segundo – Mantida as suas finalidades fica o Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, criado pela Lei 3831/61 jurisdicianado pela lei 6171/74, transferido para a VALEC.

JUSTIFICAÇÃO

A proposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, foi criado em 1961 com a finalidade de permitir ao ferroviário uma possibilidade de uma vida digna. Hoje é administra uma carteira de Plano de Saúde de mais de 30.000 vidas que ficarão desamparadas caso o Serviço também seja extinto. Um grande caos social.

PARLAMENTAR



MPV-353
00002

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data / / 2007 | proposição Medida Provisória nº 353 de 2007

autor | nº do prontuário

1. ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ☞ Modificativa 4. ✱ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

ALTERAÇÃO DO ART. 1º DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 22/01/2007

Art. 1º - Ficam encerrados os mandatos do Liquidante.....

.....

.....

.....

...

Parágrafo Segundo – Mantida as suas finalidades fica o Serviço Social das Estradas de ferro – SESEF, criado pela Lei 3831/61 juridicionado pela lei 6171/74, transferido para a VALEC.

JUSTIFICAÇÃO

A proposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, foi criado em 1961 com a finalidade de permitir ao ferroviário uma possibilidade de uma vida digna. Hoje é administra uma carteira de Plano de Saúde de mais de 30.000 vidas que ficarão desamparadas caso o Serviço também seja extinto. Um grande caos social.

Deputado Edinho Bez

MPV-353

00003

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO PAULO ROCHA	

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ✱ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

ALTERAÇÃO DO ART. 1º DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 22/01/2007

Art. 1º - Ficam encerrados os mandatos do Liquidante.....

.....
.....
.....
...

Parágrafo Segundo – Mantida as suas finalidades fica o Serviço Social das Estradas de ferro – SESEF, criado pela Lei 3831/61 juridicionado pela lei 6171/74, transferido para a VALEC.

JUSTIFICAÇÃO

A proposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, foi criado em 1961 com a finalidade de permitir ao ferroviário uma possibilidade de uma vida digna. Hoje é administra uma carteira de Plano de Saúde de mais de 30.000 vidas que ficarão desamparadas caso o Serviço também seja extinto. Um grande caos social.

PARLAMENTAR

MPV-353
00004

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ○ Modificativa 4. ✱ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

ALTERAÇÃO DO ART. 1º DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 19/01/2007

Art. 1º - Ficam encerrados os mandatos do Liquidante.....

.....
.....
.....
...

Parágrafo Segundo – Mantida as suas finalidades fica o Serviço Social das Estradas de ferro – SESEF, criado pela Lei 3831/61 juridicionado pela lei 6171/74, transferido para a VALEC.

JUSTIFICAÇÃO

A proposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, foi criado em 1961 com a finalidade de permitir ao ferroviário uma possibilidade de uma vida digna. Hoje é administra uma carteira de Plano de Saúde de mais de 30.000 vidas que ficarão desamparadas caso o Serviço também seja extinto. Um grande caos social.

PARLAMENTAR

MPV-353
00005

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data: 07 / 02 / 2007 | proposição: Medida Provisória nº 353/2007

autor: Deputada Manuela d'Ávila | nº do prontuário:

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ○ Modificativa 4. * Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página | Artigo 1º | Parágrafo Novo | Inciso | alínea

JUSTIFICAÇÃO

Alteração do art. 1º da medida provisória nº 353, de 22/01/2007, incluindo novo parágrafo.

Art. 1º - ...

§ 1º ...

§ 2º. Mantida as suas finalidades fica o Serviço Social das Estradas de ferro – SESEF, criado pela Lei 3031/01 juridicionado pela lei 6171/74, transferido para a VALEC.

JUSTIFICAÇÃO

Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, foi criado em 1961 com a finalidade de permitir ao ferroviário uma possibilidade de uma vida digna. Hoje é administra uma carteira de Plano de Saúde de mais de 30.000 vidas que ficarão desamparadas caso o Serviço também seja extinto. Ocasionando um grande caos social.

PARLAMENTAR

MPV-353
00006

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

1. ı Supressiva 2. ı Substitutiva 3. ıModificativa 4. X Aditiva 5. ı Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

ALTERAÇÃO DO ART. 1º DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 22/01/2007

Art. 1º - Ficam encerrados os mandatos do Liquidante.....

.....
.....
.....
...

Parágrafo Segundo – Mantida as suas finalidades fica o Serviço Social das Estradas de ferro – SESEF, criado pela Lei 3831/61 juridicionado pela lei 6171/74, transferido para a VALEC.

JUSTIFICAÇÃO

A proposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, foi criado em 1961 com a finalidade de permitir ao ferroviário uma possibilidade de uma vida digna. Hoje é administra uma carteira de Plano de Saúde de mais de 30.000 vidas que ficarão desamparadas caso o Serviço também seja extinto. Um grande caos social.

PARLAMENTAR

MPV-353
00007

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data: 02 / 02 / 2007

proposição: **Medida Provisória nº 353 de 2007**

autor: **Deputado Arnaldo Faria de Sá**

nº do prontuário: 337

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ○ Modificativa 4. ✱ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página 01 Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

ALTERAÇÃO DO ART. 1º DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 19/01/2007

Art. 1º - Ficam encerrados os mandatos do Liquidante.....

.....
.....
.....
...

Parágrafo Segundo – Mantida as suas finalidades fica o Serviço Social das Estradas de ferro – SESEF, criado pela Lei 3551/61 juridicionado pela lei 6171/74, transferido para a VALEC.

JUSTIFICAÇÃO

A proposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, foi criado em 1961 com a finalidade de permitir ao ferroviário uma possibilidade de uma vida digna. Hoje é administra uma carteira de Plano de Saúde de mais de 30.000 vidas que ficarão desamparadas caso o Serviço também seja extinto. Um grande caos social.

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pela Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários - FAEF e da Associação dos Empregados Ferroviários ativos de São Paulo - AEFEASP.

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal / SP

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00006

data	Proposição
07/02/07	Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007

Autor	nº do prontuário
Deputada ANDRÉIA ZITO	

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

Página 1 de 1	Art. 1º	Parágrafo 2º	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

O art. 1º da MP nº 353, de 22 de janeiro de 2007, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º:

"Art. 1º .....

.....

§ 2º Mantida as suas finalidades fica o Serviço Social das Estradas de ferro – SESEF, criado pela Lei .3831 de 1961 e juridicionado pela lei 6.171 de 1974, transferido para a VALEC."

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição se justifica, considerando que o Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF foi criado em 1961 com a finalidade de permitir ao ferroviário uma possibilidade de uma vida digna. Hoje ele administra uma carteira de Plano de Saúde de mais de 30.000 vidas que ficarão desamparadas caso o Serviço também seja extinto. Um grande caos social.

PARLAMENTAR

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353
00009

data: 02 / 02 / 2007

proposição: **Medida Provisória nº 353 de 2007**

autor: **Deputado Arnaldo Faria de Sá**

nº do prontuário: 337

1. ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutivo 3. ✸ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página 01 **Artigo** **Parágrafo** **Inciso** **alínea**

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso I do art 2º da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação:

"Art. 2º ----------

I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações, incluindo-se aí a dívida atuarial junto à Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, reconhecida pela extinta RFFSA e formalizada através de instrumento contratual e aditivos, e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do **caput** do art. 17; e

----------"

JUSTIFICAÇÃO

A referida dívida foi oriunda dos compromissos assumidos pela RFFSA para que seus empregados participantes da REFER obrigatoriamente migrassem, em fins de 2000 / começo de 2001, do então existente Plano de Benefício Definido – BD para o novo Plano de Contribuição Definida - CD. Entendemos que a responsabilidade pelo pagamento da dívida perante a REFER, devidamente contratada pela RFFSA, deve ser motivo de destaque para que não paire nenhuma dúvida quanto a obrigação da União em quitá-la (temos informações de que a STN estaria apresentando questionamentos quanto à responsabilidade do referido pagamento, procedimento já adotado pela STN quando da vigência da Medida Provisória nº 246/2005, que versava sobre o mesmo assunto e que foi rejeitada pelo Congresso em junho de 2005).

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pela Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários - FAEF e da Associação dos Empregados Ferroviários ativos de São Paulo - AEFEASP.

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal / SP

MPV-353
00010

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

1. ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página 1/1	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso I do art 2º da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação:

"Art. 2º ----------

I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações, incluindo-se aí a dívida atuarial junto à Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, reconhecida pela extinta RFFSA e formalizada através de instrumento contratual e aditivos, e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do **caput** do art. 17; e

----------"

JUSTIFICAÇÃO

A referida dívida foi oriunda dos compromissos assumidos pela RFFSA para que seus empregados *participantes da REFER obrigatoriamente migrassem, em fins de 2000 / começo de 2001*, do então existente Plano de Benefício Definido – BD para o novo Plano de Contribuição Definida - CD. Entendemos que a responsabilidade pelo pagamento da dívida perante a REFER, devidamente contratada pela RFFSA, deve ser motivo de destaque para que não paire nenhuma dúvida quanto a obrigação da União em quitá-la (temos informações de que a STN estaria apresentando questionamentos quanto à responsabilidade do referido pagamento, procedimento já adotado pela STN quando da vigência da Medida Provisória nº 246/2005, que versava sobre o mesmo assunto e que foi rejeitada pelo Congresso em junho de 2005).

GORETE PEREIRA

DEPUTADA FEDERAL / CE

MPV-353

00011

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso I do art 2º da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação:

"Art. 2º ----------

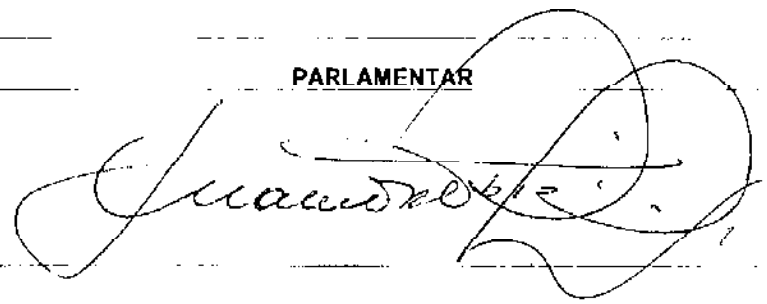
I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações, incluindo-se aí a dívida atuarial junto à Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, reconhecida pela extinta RFFSA e formalizada através de instrumento contratual e aditivos, e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do **caput** do art. 17; e

----------"

JUSTIFICAÇÃO

A referida dívida foi oriunda dos compromissos assumidos pela RFFSA para que seus empregados participantes da REFER obrigatoriamente migrassem, em fins de 2000 / começo de 2001, do então existente Plano de Benefício Definido – BD para o novo Plano de Contribuição Definida - CD. Entendemos que a responsabilidade pelo pagamento da dívida perante a REFER, devidamente contratada pela RFFSA, deve ser motivo de destaque para que não paire nenhuma dúvida quanto a obrigação da União em quitá-la (temos informações de que a STN estaria apresentando questionamentos quanto à responsabilidade do referido pagamento, procedimento já adotado pela STN quando da vigência da Medida Provisória nº 246/2005, que versava sobre o mesmo assunto e que foi rejeitada pelo Congresso em junho de 2005).

PARLAMENTAR



MPV-353

00012

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data / / 2007

proposição Medida Provisória nº 353 de 2007

autor

nº do prontuário

1. ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso I do art 2º da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação:

"Art. 2º ----------

I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações, incluindo-se aí a dívida atuarial junto à Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, reconhecida pela extinta RFFSA e formalizada através de instrumento contratual e aditivos, e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do **caput** do art. 17; e

----------"

JUSTIFICAÇÃO

A referida dívida foi oriunda dos compromissos assumidos pela RFFSA para que seus empregados participantes da REFER obrigatoriamente migrassem, em fins de 2000 / começo de 2001, do então existente Plano de Benefício Definido – BD para o novo Plano de Contribuição Definida - CD. Entendemos que a responsabilidade pelo pagamento da dívida perante a REFER, devidamente contratada pela RFFSA, deve ser motivo de destaque para que não paire nenhuma dúvida quanto a obrigação da União em quitá-la (temos informações de que a STN estaria apresentando questionamentos quanto à responsabilidade do referido pagamento, procedimento já adotado pela STN quando da vigência da Medida Provisória nº 246/2005, que versava sobre o mesmo assunto e que foi rejeitada pelo Congresso em junho de 2005).

Deputado Edinho Bez

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353
00013

Data	Proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

Autor	nº do prontuário
Deputado EDMILSON VALENTIM (PCdoB/RJ)	

1. ( ) Supressiva 2. ( ) Substitutiva 3. (X) Modificativa 4. ( ) Aditiva 5. ( ) Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso I do art 2º da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação:

"Art. 2º ----------

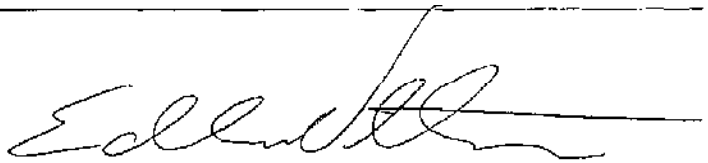
I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações, incluindo-se aí a dívida atuarial junto à Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, reconhecida pela extinta RFFSA e formalizada através de instrumento contratual e aditivos, e ações judiciais em que esta seja autora, *ré, assistente, opoente ou terceira* interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do **caput** do art. 17; e

----------"

JUSTIFICAÇÃO

A referida dívida foi oriunda dos compromissos assumidos pela RFFSA para que seus empregados participantes da REFER obrigatoriamente migrassem, em fins de 2000 / começo de 2001, do então existente Plano de Benefício Definido - BD para o novo Plano de Contribuição Definida - CD. Entendemos que a responsabilidade pelo pagamento da dívida perante a REFER, devidamente contratada pela RFFSA, deve ser motivo de destaque para que não paire nenhuma dúvida quanto a obrigação da União em quitá-la (temos *informações de que a STN estaria apresentando questionamentos quanto à responsabilidade do referido* pagamento, procedimento já adotado pela STN quando da vigência da Medida Provisória nº 246/2005, que versava sobre o mesmo assunto e que foi rejeitada pelo Congresso em junho de 2005).

PARLAMENTAR



MPV-353
00014

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO PAULO BORNHAUSEN	

1. ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutiva global

Página | Artigo | Parágrafo | Inciso | alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso I do art 2º da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação:

"Art. 2º ----------

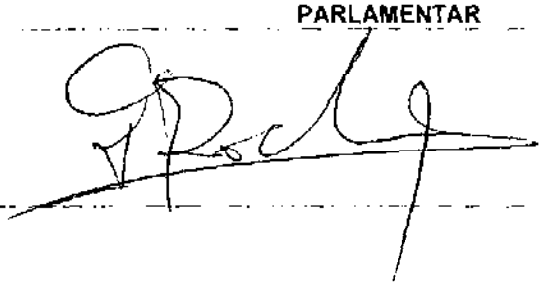
I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações, incluindo-se aí a dívida atuarial junto à Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, reconhecida pela extinta RFFSA e formalizada através de instrumento contratual e aditivos, e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do **caput** do art. 17; e

----------"

JUSTIFICAÇÃO

A referida dívida foi oriunda dos compromissos assumidos pela RFFSA para que seus empregados participantes da REFER obrigatoriamente migrassem, em fins de 2000 / começo de 2001, do então existente Plano de Benefício Definido – BD para o novo Plano de Contribuição Definida - CD. Entendemos que a responsabilidade pelo pagamento da dívida perante a REFER, devidamente contratada pela RFFSA, deve ser motivo de destaque para que não paire nenhuma dúvida quanto a obrigação da União em quitá-la (temos informações de que a STN estaria apresentando questionamentos quanto à responsabilidade do referido pagamento, procedimento já adotado pela STN quando da vigência da Medida Provisória nº 246/2005, que versava sobre o mesmo assunto e que foi rejeitada pelo Congresso em junho de 2005).

PARLAMENTAR



MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **00015**

data	proposição
07/02/07	**Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007**

autor	nº do prontuário
OTÁVIO LEITE	

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

Página 1 de 1	Art. 2º	Parágrafo	Inciso I	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso I do art. 2º da MP nº 353, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"*Art. 2º* .....

I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações, incluindo-se aí a dívida atuarial junto à Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, reconhecida pela extinta RFFSA e formalizada através de instrumento contratual e aditivos, e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do **caput** *do art. 17;*

....."

JUSTIFICAÇÃO

A referida dívida foi oriunda dos compromissos assumidos pela RFFSA para que seus empregados participantes da REFER obrigatoriamente migrassem, em fins de 2000 / começo de 2001, do então existente Plano de Benefício Definido – BD para o novo Plano de Contribuição Definida - CD. Entendemos que a responsabilidade pelo pagamento da dívida perante a REFER, devidamente contratada pela RFFSA, deve ser motivo de destaque para que não paire nenhuma dúvida quanto a obrigação da União em quitá la (temos informações de que a STN estaria apresentando questionamentos quanto à responsabilidade do referido pagamento, procedimento já adotado pela STN quando da vigência da Medida Provisória nº 246/2005, que versava sobre o mesmo assunto e que foi rejeitada pelo Congresso em junho de 2005).

PARLAMENTAR

Deputado OTAVIO LEITE

MPV-353
00016

APRESENTAÇAO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

1. ı Supressiva 2. ı Substitutiva 3. X Modificativa 4. ıAditiva 5. ı Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇAO

Dê-se ao inciso I do art 2º da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação:

"Art. 2º ----------

I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações, incluindo-se aí a dívida atuarial junto à Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, reconhecida pela extinta RFFSA e formalizada através de instrumento contratual e aditivos, e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do caput do art. 17; e

----------"

JUSTIFICAÇÃO

A referida dívida foi oriunda dos compromissos assumidos pela RFFSA para que seus empregados participantes da REFER obrigatoriamente migrassem, em fins de 2000 / começo de 2001, do então existente Plano de Benefício Definido – BD para o novo Plano de Contribuição Definida - CD. Entendemos que a responsabilidade pelo pagamento da dívida perante a REFER, devidamente contratada pela RFFSA, deve ser motivo de destaque para que não paire nenhuma dúvida quanto a obrigação da União em quitá-la (temos informações de que a STN estaria apresentando questionamentos quanto à responsabilidade do referido pagamento, procedimento já adotado pela STN quando da vigência da Medida Provisória nº 246/2005, que versava sobre o mesmo assunto e que foi rejeitada pelo Congresso em junho de 2005).

PARLAMENTAR

AL

MPV-353
00017

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição	
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353/2007	
autor		nº do prontuário
Deputada Manuela d'Ávila		

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

Página Artigo 2º Parágrafo Inciso I alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso I do art 2º da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação:

Art. 2º...

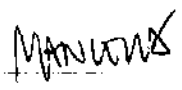
I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações, incluindo-se aí a dívida atuarial junto à Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, reconhecida pela extinta RFFSA e formalizada através de instrumento contratual e aditivos, e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do **caput** do art. 17; e

II - ...

JUSTIFICAÇÃO

A referida dívida foi oriunda dos compromissos assumidos pela RFFSA para que seus empregados participantes da REFER obrigatoriamente migrassem, em fins de 2000, começo de 2001, do então existente Plano de Benefício Definido – BD para o novo Plano de Contribuição Definida - CD. Entendemos que a responsabilidade pelo pagamento da dívida perante a REFER, devidamente contratada pela RFFSA, deve ser motivo de destaque para que não paire nenhuma dúvida quanto a obrigação da União em quitá-la (temos informações de que a STN estaria apresentando questionamentos quanto à responsabilidade do referido pagamento, procedimento já adotado pela STN quando da vigência da Medida Provisória nº 246/2005, que versava sobre o mesmo assunto e que foi rejeitada pelo Congresso em junho de 2005).

PARLAMENTAR



EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

MPV-353
00018

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 01 DE 01

TEXTO

alteração da redação do parágrafo único do art. 3º

Art. 3º (...)

Parágrafo único. Fica a União autorizada a utilizar bens não- operacionais oriundos da extinta RFFSA para promover a *liquidação* da participação dos acionistas minoritários, mediante dação em pagamento, *ressalvados os bens situados na faixa de domínio das concessionárias e os bens não operacionais, quando necessários à prestação do serviço público e já utilizados pelas concessionárias.*

JUSTIFICAÇÃO

A União poderá vender seus ativos não operacionais para pagar valores aos acionistas minoritários, inclusive para assegurar o pagamento de dividendos, se for o caso. Contudo, persiste a questão da venda de imóveis não-operacionais situados na faixa de domínio, a exemplo do que acontecia com a RFFSA e a exemplo do que permite a MP nº 335, de 2006. Do mesmo modo que a MP 335, de 2006 deve ser alterada para que se evite a alienação pela União de imóveis não-operacionais na faixa de domínio ferroviária, de igual modo justifica-se a alteração acima nesta MP nº 353, de 2007. Isto porque, conforme exposto anteriormente, a venda e a ocupação desses ativos incrustados na faixa de domínio traz imenso risco à segurança das operações ferroviárias e dos cidadãos.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353
00019

Data
06/02/2007

Proposição
Medida Provisória nº 353/2007.

Autor
Deputado Ivan Valente

nº do prontuário

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

Página Artigo 5º Parágrafo Inciso II alínea

Dê-se ao inciso II do artigo 5º a seguinte redação:

Art. 5º ..... (omissis)

I - .....

II – créditos trabalhistas e de outras ações judiciais relativas aos empregados;

JUSTIFICATIVA

A emenda apresentada tem a finalidade de corrigir distorção contida na proposta original, que não prevê o pagamento do passivo trabalhista por parte da União aos trabalhadores da extinta RFFSA. Assegura que os créditos trabalhistas, bem como outras ações judiciais relativas a direitos dos empregados sejam sanados na ocasião da extinção da empresa.

Deputado Ivan Valente

PSOL/SP

Data: 06/02/2007

Autor: IVAN VALENTE

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353
00020

DATA	PROPOSIÇÃO
02/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353/ 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ	337

TIPO: 1 ☐ SUPRESSIVA 2 ☐ SUBSTITUTIVA 3 ☐ MODIFICATIVA 4 ☐ ADITIVA 9 ☐ SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
01/01				

TEXTO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 2007

Art. 5º Fica instituído, no âmbito do Ministério da Fazenda, o Fundo Contingente da Extinta RFFSA – FC, de natureza contábil, em valor suficiente para pagamento de:

I – Participações dos acionistas minoritários da extinta RFFSA, na forma prevista no **caput** do art. 3º;

II – Despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., na condição de sucessora trabalhista, por força do disposto no inciso I do **caput** do art. 17º, relativamente aos passivos originados até a data da publicação desta Medida Provisória,

JUSTIFICAÇÃO

A referida Emenda visa acrescentar e criar uma comissão de acompanhamento com a participação de representantes de: acionista minoritário, Governo, empregados da ativa e aposentados ferroviários.

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pelo SINDAP

ASSINATURA

Arnaldo Faria de Sá - Deputado Federal - São Paulo

Deputado FRANCISCO ROSSI

MPV-353

00021

MEDIDA PROVISÓRIA N.º 353 DE 22 DE JANEIRO DE 2007
EMENDA ADITIVA
(Sr. FRANCISCO ROSSI)

Acrescenta inciso no art. 5º, renumerando os demais incisos. O artigo 5º passa a vigorar da seguinte forma:

" Art.5º - Fica instituído, no âmbito do Ministério da fazenda, o Fundo Contigente da Extinta RFFSA-FC, de natureza contábil, em valor suficiente para o pagamento de:

I- participações dos acionistas minoritários da extinta RFFSA, na forma prevista no caput do art.3º,

II- **despesas decorrentes de condenações judiciais à extinta RFFSA, inclusive aquelas promovidas por inativos com direito a complementação de proventos, às quais assumiu o pólo passivo, por força de sucessão;** (este é o inciso acrescido)

III- despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S/A, na condição de sucessora trabalhista, por força do disposto no inciso I do caput do art. 17, relativamente aos passivos originados até a data da publicação desta Medida Provisória;

IV- despesas decorrentes de eventuais levantamentos de gravames judiciais, existentes até a data de publicação desta Medida Provisória, incidentes sobre bens oriundos da extinta RFFSA, imprescindíveis à administração pública; e

V- despesas relativas à regularização, administração, avaliação e venda dos imóveis não-operacionais mencionados no inciso II do art. 6º".

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória n.º 353, de 22 de janeiro de 2007, dispões sobre a reestruturação do setor ferroviário e término do processo de liquidação da Rede ferroviária Federal S.A – RFFSA- e dá outras providências, necessita de uma alteração a ser procedida no seu artigo 5º.

Prevê o dispositivo em tela a instituição do " Fundo Contigente da Extinta RFFSA – FC", de natureza contábil, com valor suficiente para pagamento das despesas descritas nos incisos I e IV.

Não foram incluídas aí as despesas decorrentes de processos de natureza trabalhista, cujo pagamento é de responsabilidade da extinta Rede Federal, especialmente

aqueles promovidos por inativos com direito á complementação, originários dos quadros da RFFSA, também os que eram vinculados às ferrovias extintas, como a FEPASA – FERROVIA PAULISTA S/A, conforme o teor da OJ nº 225 da SBDI-I, do C.TST.

O art. 2º da MP 253, ora em estudo, disciplina que a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, e ressalvou as ações de que trata o inciso II do caput do art. 17.

O artigo em referência cuida da transferência para a VALEC dos contratos de trabalho dos empregados ativos, integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, e as ações judiciais relativas a tais empregados, como disposto nos incisos I e II do citado artigo 17.

Observa-se, então, que os processos trabalhistas, por força do art. 2º, somente poderão ser quitados, através do sistema de precatórios, porque não há nenhuma ressalva quanto a eles.

Diferentemente foi tratada a situação dos empregados ativos do quadro da extinta Rede, cujos pagamentos decorrentes de processos por eles intentados, ficarão por conta do Fundo Contingente da extinta Rede.

Tem-se aí a presença de dois pesos e duas medidas para situações iguais, ou seja, processos de natureza trabalhistas, com tratamento díspar, numa clara ofensa ao princípio constitucional de que todos são iguais perante a lei, insculpido no artigo 5º da Constituição Federal.

Além desse relevante aspecto, não se pode olvidar que os créditos oriundos das lides trabalhistas, têm natureza alimentar (art. 100, CF), e que os idosos ferroviários (com processo tramitando há longos anos) não podem mais aguardar delongas para o recebimento de seus haveres.

A solução pretendida, afronta de modo grosseiro o conteúdo e as normas da lei nº 10471/03 (Estatuto do Idoso), em seu art. 71.

Quanto ao aspecto financeiro, merece especial destaque a questão dos ferroviários inativos oriundos dos quadros da FEPASA, pois a REDE aumentou em 2 bilhões e 1 milhão seu capital, quando incorporou a extinta ferrovia Paulista.

Esse acervo da FEPASA, que servia de garantia para a execução das ações em que foi sucedida pela REDE, está sendo transferido para a UNIÃO, sem a reciprocidade da obrigação de pagar as condenações definitivas.

Por isso, necessário se faz incluir nos valores do citado Fundo, também as verbas decorrentes dos processos trabalhistas, cuja responsabilidade de pagamento incumbe à Rede, por força de decisões judiciais definitivas.

Brasília, 06 de fevereiro de 2007.

Deputado FRANCISCO ROSSI
PMDB/SP

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00022

data	proposição
07/02/2007	**Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007**

autor	nº do prontuário
Deputado Antonio Carlos Mendes Thame	332

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

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescenta inciso no art. 5º, renumerando os demais incisos. O artigo 5º passa a vigorar da seguinte forma:

"Art. 5º - Fica instituído, no âmbito do Ministério da Fazenda, o Fundo Contingente da Extinta RFFSA-FC, de natureza contábil, em valor suficiente para o pagamento de:

I- participações dos acionistas minoritários da extinta RFFSA, na forma prevista no caput do art. 3º;

II- ***despesas decorrentes de condenações judiciais à extinta RFFSA, inclusive aquelas promovidas por inativos com direito a complementação de proventos, às quais assumiu o pólo passivo, por força de sucessão:*** (este é o inciso acrescido)

III- despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S/A., na condição de sucessora trabalhista, por força do disposto no inciso I do caput do art. 17, relativamente aos passivos originados até a data da publicação desta Medida Provisória;

IV- despesas decorrentes de eventuais levantamentos de gravames judiciais, existentes até a data de publicação desta Medida Provisória, incidentes sobre bens oriundos da extinta RFFSA, imprescindíveis à administração pública; e

V- despesas relativas à regularização, administração, avaliação e venda dos imóveis não-operacionais mencionados no inciso II do art. 6º."

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória Nº 353, de 22 de janeiro de 2007, dispõe sobre a reestruturação do setor ferroviário e término do processo de liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA – e dá outras providências, necessita de uma alteração a ser procedida no seu artigo 5º.

Prevê o dispositivo em tela a instituição do "Fundo Contingente da Extinta RFFSA – FC", de natureza contábil, com valor suficiente para pagamento das despesas descritas nos incisos I a IV.

Não foram incluídas aí as despesas decorrentes de processos de natureza trabalhista, cujo pagamento é de responsabilidade da extinta Rede Federal, especialmente aqueles promovidos por inativos com direito à complementação, originários dos quadros da RFFSA, também os que eram vinculados às ferrovias extintas, como a FEPASA – FERROVIA PAULISTA S/A., conforme o teor da OJ nº 225 da SBDI-I, do C. TST.

O art. 2º da MP 353, ora em estudo, disciplina que a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, e ressalvou as ações de que trata o inciso II do caput do art. 17.

O artigo em referência cuida da transferência para a VALEC dos contratos de trabalho dos empregados ativos, integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, e as ações judiciais relativas a tais empregados, como disposto nos incisos I e II do citado artigo 17.

Observa-se, então, que os processos trabalhistas, por força do art. 2º, somente poderão ser quitados, através do sistema de precatórios, porque não há nenhuma ressalva quanto a eles.

Diferentemente foi tratada a situação dos empregados ativos do quadro da extinta Rede, cujos pagamentos decorrentes de processos por eles intentados, ficarão por conta do Fundo Contingente da extinta Rede.

Tem-se aí a presença de dois pesos e duas medidas para situações iguais, ou seja, processos de natureza trabalhistas, com tratamento díspar, numa clara ofensa ao princípio constitucional de que todos são iguais perante a lei, insculpido no artigo 5º da Constituição Federal.

Além desse relevante aspecto, não se pode olvidar que os créditos oriundos das lides trabalhistas, têm natureza alimentar (art. 100, CF), e que os idosos ferroviários (com processo tramitando há longos anos) não podem mais aguardar delongas para o recebimento de seus haveres.

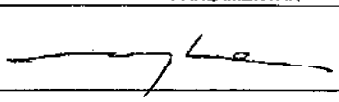
A solução pretendida, afronta de modo grosseiro o conteúdo e as normas da lei nº 10471/03 (estatuto do idoso), em seu art. 71.

Quanto ao aspecto financeiro, merece especial destaque a questão dos ferroviários inativos oriundos dos quadros da Fepasa, pois a REDE aumentou em 2 bilhões e 1 milhão seu capital, quando incorporou a extinta ferrovia Paulista.

Esse acervo da Fepasa, que servia de garantia para a execução das ações em que foi sucedida pela REDE, está sendo transferido para a UNIÃO, sem a reciprocidade da obrigação de pagar as condenações definitivas.

Por isso, necessário se faz incluir nos valores do citado Fundo, também as verbas decorrentes dos processos trabalhistas, cuja responsabilidade de pagamento incumbe à Rede, por força de decisões judiais definitivas."

PARLAMENTAR



MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00023

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353/07

autor	nº do prontuário
Deputado Regis de Oliveira	

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ■ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

"PROJETO DE EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353 DE 22 DE JANEIRO DE 2007

Acrescenta inciso no art. 5º, renumerando os demais incisos. O artigo 5º passa a vigorar da seguinte forma:

"Art. 5º - Fica instituído, no âmbito do Ministério da Fazenda, o Fundo Contingente da Extinta RFFSA-FC, de natureza contábil, em valor suficiente para o pagamento de:

I-participações dos acionistas minoritários da extinta RFFSA, na forma prevista no caput do art. 3º;

II-despesas decorrentes de condenações judiciais à extinta RFFSA, inclusive aquelas promovidas por inativos com direito a complementação de proventos, às quais assumiu o pólo passivo, por força de sucessão; (este é o inciso acrescido)

III-despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S/A., na condição de sucessora trabalhista, por força do disposto no inciso I do caput do art. 17, relativamente aos passivos originados até a data da publicação desta Medida Provisória;

IV-despesas decorrentes de eventuais levantamentos de gravames judiciais, existentes até a data de publicação desta Medida Provisória, incidentes sobre bens oriundos da extinta RFFSA, imprescindíveis à administração pública; e

V-despesas relativas à regularização, administração, avaliação e venda dos imóveis não operacionais mencionados no inciso II do art. 6º."

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória Nº 353, de 22 de janeiro de 2007, dispõe sobre a reestruturação do setor ferroviário e término do processo de liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA – e dá outras providências, necessita de uma alteração a ser procedida no seu artigo 5º.

Prevê o dispositivo em tela a instituição do "Fundo Contingente da Extinta RFFSA – FC", de natureza contábil, com valor suficiente para pagamento das despesas descritas nos incisos I a IV.

Não foram incluídas aí as despesas decorrentes de processos de natureza trabalhista, cujo pagamento é de responsabilidade da extinta Rede Federal, especialmente aqueles promovidos por inativos com direito à complementação, originários dos quadros da RFFSA, também os que eram vinculados às ferrovias extintas, como a FEPASA – FERROVIA PAULISTA S/A., conforme o teor da OJ nº 225 da SBDI-I, do C. TST.

O art. 2º da MP 253, ora em estudo, disciplina que a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, e ressalvou as ações de que trata o inciso II do caput do art. 17.

O artigo em referência cuida da transferência para a VALEC dos contratos de trabalho dos empregados ativos, integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, e as ações judiciais relativas a tais empregados, como disposto nos incisos I e II do citado artigo 17.

Observa-se, então, que os processos trabalhistas, por força do art. 2º, somente poderão ser quitados, através do sistema de precatórios, porque não há nenhuma ressalva quanto a eles.

Diferentemente foi tratada a situação dos empregados ativos do quadro da extinta Rede, cujos pagamentos decorrentes de processos por eles intentados, ficarão por conta do Fundo Contingente da extinta Rede.

Tem-se aí a presença de dois pesos e duas medidas para situações iguais, ou seja, processos de natureza trabalhistas, com tratamento díspar, numa clara ofensa ao princípio constitucional de que todos são iguais perante a lei, insculpido no artigo 5º da Constituição Federal.

Além desse relevante aspecto, não se pode olvidar que os créditos oriundos das lides trabalhistas, têm natureza alimentar (art. 100, CF), e que os idosos ferroviários (com processo tramitando há longos anos) não podem mais aguardar delongas para o recebimento de seus haveres.

A solução pretendida, afronta de modo grosseiro o conteúdo e as normas da lei nº

10471/03 (estatuto do idoso), em seu art. 71.

Quanto ao aspecto financeiro, merece especial destaque a questão dos ferroviários inativos oriundos dos quadros da Fepasa, pois a REDE aumentou em 2 bilhões e 1 milhão seu capital, quando incorporou a extinta ferrovia Paulista.

Esse acervo da Fepasa, que servia de garantia para a execução das ações em que foi sucedida pela REDE, está sendo transferido para a UNIÃO, sem a reciprocidade da obrigação de pagar as condenações definitivas.

Por isso, necessário se faz incluir nos valores do citado Fundo, também as verbas decorrentes dos processos trabalhistas, cuja responsabilidade de pagamento incumbe à Rede, por força de decisões judiais definitivas."

PARLAMENTAR

Deputado Regis de Oliveira
PSC/SP

E MPV-353
00024

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data: 07/02/2007

proposição: Medida Provisória nº 353/2007

autor: CHICO LOPES

nº do prontuário: 088

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

Página 2 Artigo 5º Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescenta § 3º ao artigo 5º:

Art. 5º - .....

§ 1º - .....

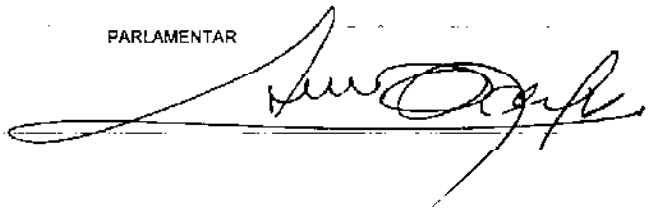
§ 2º - .....

§ 3º - O s débitos resultantes das ações trabalhistas ajuizadas há mais de vinte e cinco anos, conta a extinta RFFSA, em fase final de execução, serão pagos independente de precatório, com recursos do Fundo de Contingente da Extinta RFFSA - FC, mediante solicitação da VALEC ao seu agente operador, logo que transitar em julgado a decisão judicial que os torne definitivos.

JUSTIFICATIVA – A presente emenda tem por objetivo garantir que trabalhadores que aguardam há mais de 25 anos receber direitos trabalhistas, na sua maioria com mais de setenta anos de idade, possam recebê-los após decisão judicial independente de precatórios, garantindo assim maior agilidade ao processo.

PARLAMENTAR

CHICO LOPES



EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS **MPV-353**

00025

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 01 DE 01

TEXTO

inclusão do inciso V no rol do art. 5º

Art. 5º ...

V - despesas necessárias ao ressarcimento das concessionárias de transporte ferroviário de carga pelo pagamento de dívidas de indiscutível responsabilidade da RFFSA, tais como as relativas a obrigações trabalhistas referentes a período anterior à concessão e decorrentes de processos judiciais incluídos no item I do art. 2º desta Medida Provisória e demais passivos da RFFSA.

JUSTIFICAÇÃO

É importante incluir entre as despesas a serem pagas pelo Fundo Contingente da Extinta RFFSA – FC aquelas necessárias ao ressarcimento das Concessionárias de transporte ferroviário de cargas pelos pagamentos de dívidas de indiscutível responsabilidade da RFFSA, tais como as obrigações trabalhistas referentes a período anterior à concessão e objeto de processos judiciais incluídos no item I do art. 2º da aludida Medida Provisória, bem como os passivos ambiental, cível e fisco-tributário da RFFSA. Em tais processos judiciais, é muito provável que os reclamantes, para evitar a demora na execução por precatórios contra a União e com base na sucessão trabalhista aceita pelo Poder Judiciário, optem pela alternativa de executar as concessionárias, penhorando, facilmente, dinheiro em conta bancária ou a receita pela prestação dos serviços. Isto gera custos indevidos para a concessionária, que inclusive pode afetar a prestação dos serviços públicos concedidos pela União.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353
00026

Data
06/02/2007

Proposição
Medida Provisória nº 353/2007

Autor
Deputado Ivan Valente

nº do prontuário

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

Página Artigo 6º Parágrafo Inciso II e III alínea

Dê-se aos incisos II e III do artigo 6º a seguinte redação:

Art. 6º ..... (omissis)

I - .....

II – recursos do Tesouro Nacional, provenientes da emissão de títulos, em valores equivalentes ao produto da venda de imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, até o limite equivalente ao valor necessário ao pagamento dos créditos trabalhistas e de outras ações judiciais relativas aos empregados;

III – recebíveis até o valor suficiente ao pagamento dos créditos trabalhistas e de outras ações judiciais relativas aos empregados, oriundos dos contratos de arrendamento de malhas ferroviárias, contabilizados nos ativos da extinta RFFSA, não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória nº 2181 45, de 24 de agosto de 2001;

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem a finalidade de garantir, na constituição do fundo contingente, os recursos necessários, provenientes do Tesouro Nacional, para que sejam sanados os créditos trabalhistas a que a extinta RFFSA seja obrigada, por decisão judicial, a pagar.

Deputado Ivan Valente
PSOL/SP

Data: 06/02/2007

Autor: IVAN VALENTE

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

MPV-353
00027

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 01 DE 01

TEXTO

alteração do inciso III do art. 6º

Art. 6º ...

III – recebíveis até o valor de R$ 2.444.800.000,00 (dois bilhões, quatrocentos e quarenta e quatro milhões e oitocentos mil reais), oriundos dos contratos de arrendamentos de malhas ferroviárias contabilizados nos ativos da extinta RFFSA.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da alteração da redação do inciso III do art. 6º que trata dos recursos que compõe o Fundo Contingente da Extinta RFFSA – FC e os procedimentos afetos à sua operacionalização, é o de incluir na constituição do referido Fundo os recursos recebíveis a título do pagamento das parcelas de arrendamento de bens vinculados à prestação dos serviços, já contabilizados nos ativos da extinta RFFSA.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00028

2 DATA	3 PROPOSIÇÃO
6/2/2007	Medida Provisória n.º 353, de 22 de janeiro de 2007

4 AUTOR	5 N. PRONTUÁRIO
Dep. Luiz Carlos Hauly – PSDB/PR	454

6 [ ] SUPRESIVA 2- [ ] SUBSTITUTIVA 3- [X] MODIFICATIVA 4- [ ] ADITIVA 9- [ ] SUBSTITUTIVO GLOBAL

0	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

EMENDA MODIFICATIVA

O art. 8º da MP 353, 2007 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 8º.....

.....

Parágrafo único. Os bens móveis e imóveis operacionais da extinta RFFSA previstos no inciso primeiro do presente artigo, que estão localizados no estado do Paraná, passam a compor o acervo patrimonial da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. – FERROESTE, mediante termo de doação.

JUSTIFICATIVA

A presente medida visa a assegurar que os bens móveis e imóveis e da extinta RFFSA existentes no Paraná possam compor o acervo de concessionário do Governo Federal na região, ou seja, a Ferroeste S/A .

Sem dúvida, tal medida permitirá um incremento do transporte ferroviário na Região, com a transferência do acervo de bens imóveis e imóveis para uma empresa que atua no transorte ferroviário.

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **MPV-353 00029**

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/07	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, de 2007

AUTORES	Nº PRONTUÁRIO
Deputado Júlio Delgado e Deputado Deley	

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
	2º e 8º			

TEXTO

Acrescentem-se os seguintes incisos IV e V e parágrafo único ao art. 8º da Medida Provisória nº 353, de 2007, aditando-se, em conseqüência, ao art. 2º da mesma, remissão ao inciso IV do art. 8º, nos seguintes termos:

"*Art. 2º*. .....

II – os bens imóveis da extinta RFFSA ficam transferidos para a União, ressalvado o disposto nos incisos I e IV do art. 8º.

....."

"*Art. 8º*.....

IV – a propriedade dos bens imóveis não operacionais da extinta RFFSA, localizados ao longo das faixas de domínio da via férrea operacional;

V – os contratos de arrendamento das concessionárias de transporte ferroviário de carga, celebrados com a extinta RFFSA.

Parágrafo único. Os bens referidos no inciso IV deverão ser transferidos à União, à medida em que se tornarem desnecessários ao transporte ferroviário."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda, juntamente com duas outras dos mesmos autores, tem o propósito de aperfeiçoar a MP 353/07, atribuindo ao DNIT e não à ANTT a propriedade sobre os bens imóveis não operacionais da extinta RFFSA, localizados ao longo das faixas de domínio de suas vias férreas, bem como os contratos celebrados pela

ASSINATURA

___/___/___

2007_299_Júlio Delgado.doc

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/07	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, de 2007

AUTORES	Nº PRONTUÁRIO
Deputado Júlio Delgado e Deputado Deley	

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
	2º e 8º			

RFFSA para o arrendamento de seus bens às empresas concessionárias.

Justifica-se tal opção para preservar o caráter de agência reguladora da ANTT, sendo inconveniente acoberbá la com responsabilidades não vinculadas à regulação setorial. O DNIT, ao contrário, é autarquia de natureza operacional, melhor vocacionada para assumir administração patrimonial da dimensão correspondente aos bens da extinta RFFSA.

Tais alterações são procedidas acrescentando incisos e parágrafo único ao art. 8º da MP 353/07, que dispõe sobre a transferência de bens da extinta RFFSA para o DNIT. Torna-se necessário, em consequência, ajustar a remissão contida no art. 2º, II, da mesma, que dispõe sobre a transferência de bens para a União.

ASSINATURA

___/___/___

2007_299_Júlio Delgado.doc

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353
00030

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353 , 22.01.2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
DEPUTADO PAULO RUBEM SANTIAGO	

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
	ART.9º			

TEXTO

O art. 9º da Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, *passa a vigorar acrescido de um parágrafo 2º com a seguinte redação*, mudando-se o atual parágrafo único para § 1º:

"**Art. 9º** .....

§ 1º .....

§ 2º O IPHAN *poderá, através de instrumento jurídico* adequado, ceder para Estados, Municípios e entidades civis legalmente constituídas, com vistas à produção e difusão culturais, bens do acervo referido no *caput* deste artigo."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda almeja ampliar as hipóteses de utilização de bens do acervo da extinta RFFSA, transferidos para o IPHAN, permitindo que Estados, Municípios e entidades civis legalmente constituídas possam, também, receber e administrar esses bens, com seu emprego em produção e difusão culturais.

ASSINATURA

2007_248_Paulo Rubem Santiago.doc

MPV-353

00031

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 07/02/2007 proposição Medida Provisória nº 353

autor Deputado Carlos Santana nº do prontuário 250

1 ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ☞ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA SUPRESSIVA À MEDIDA PROVISÓRIA 353/2007

Suprima-se os Art. compreendidos entre o **10° ao 16° da** medida provisória 353 de 2007.

JUSTIFICATIVA

Essa supressão dar se pelo fato de edição anterior à MP 353 da MP 335 que é mais abrangente e atende os anseios dos ocupantes dos imóveis não operacionais da extinta RFFSA.

PARLAMENTAR

MPV-353
00032

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
06/02/2007

Proposição
Medida Provisória nº 353/2007.

Autor
Deputado Ivan Valente

nº do prontuário

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

Página Artigo 10 Parágrafo 4º Inciso alínea

Dê-se ao parágrafo 4º do artigo 10 a seguinte redação:

Art. 10 ..... (omissis)

.....

§ 4º O produto da venda dos imóveis referidos no inciso II do caput do artigo 6º será imediatamente recolhido, pelo agente operador, à conta do Tesouro Nacional, e o que for superior ao valor necessário ao pagamento do passivo trabalhista será utilizado na revitalização do setor ferroviário.

JUSTIFICATIVA

A emenda tem a intenção de corrigir distorção que tem sido recorrente no uso dos recursos oriundos do patrimônio público, que costumeiramente, nos últimos anos, têm sido usados para o pagamento de juros e amortizações da dívida pública, em detrimento de todo o investimento feito durante anos pelo próprio Estado e todo o esforço e trabalho dos funcionários da Rede Ferroviária Federal.

Deputado Ivan Valente

PSOL/SP

Data: 06/02/2007

Autor: IVAN VALENTE

MPV-353

00033

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
	Medida Provisória nº 353/07

autor	Nº do prontuário
Deputado José Rocha	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

I – Dê-se nova redação ao *caput* do art. 10 da MP 353/07:

"Art. 13. A União, por intermédio do agente operador do FC, promoverá a venda dos imóveis referidos no inciso II caput do art. 6º, mediante leilão, concorrência ou venda direta, independentemente do valor, aplicando-se, no que couber, o disposto na Lei n.8.666, de 21 de junho de 1993, e observadas as seguintes condições:"

II - Dê-se nova redação ao *caput* do art. 12 da MP 353/07:

"Art. 12. Aos empregados ativos, inativos e pensionistas da extinta RFFSA ou seus sucessores, conforme previsto em lei civil, indicados em alvará judicial, expedido a requerimento do interessado, independentemente de inventário ou arrolamento, que sejam ocupantes dos imóveis não-operacionais residenciais da extinta RFFSA, é assegurado o direito de preferência na compra e venda direta, pelo preço de mercado, dispensados os procedimentos exigidos pela Lei 8.666, de 21 de junho 1993."

III – Suprima-se o parágrafo único do art. 12 da MP 353/07.

IV – Dê-se nova redação ao art. 13 da MP 353/07:

"Art. 13. Aos ocupantes de baixa renda de imóveis não-operacionais é assegurado o direito de preferência na compra e venda direta, pelo preço de mercado, nos termos da Lei nº 9.636, de 1998, e do Decreto-Lei nº 9.760, de 5 de setembro de 1946, após os procedimentos necessários de regularização fundiária, na forma do regulamento, afastada a aplicação do art. 23 da Lei nº 9.636, de 1998, dispensados os procedimentos exigidos pela Lei 8.666, de 21 de junho 1993.".

JUSTIFICATIVA

A emenda visa a assegurar o direito constitucional à moradia no caso dos imóveis da extinta RFFSA temos que a licitação não beneficiaria àqueles que mais tem direito à aquisição, que são os empregados ativos, inativos e pensionistas da extinta RFFSA sem opção de moradia.

Em que pese a tendência de se considerar inconstitucional a venda direta de imóveis

públicos, existe a Lei Federal nº 9.262, de autoria do Deputado José Roberto Arruda em parceria com o ex-deputado federal Augusto Carvalho, aprovada em 12 de janeiro de 1996, que permite a venda direta dos lotes situados na Bacia do São Bartolomeu, que abrange 90% dos condomínios clandestinos de Brasília. E prevê a venda das unidades habitacionais, dispensados os procedimentos exigidos pela Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

Por outro lado, a Lei federal 9.636/98 permite a venda direta, somente em terras da União, em casos específicos. Dispõe sobre a regularização, administração, aforamento e alienação de bens imóveis de domínio da União, altera dispositivos dos Decretos-Leis nºs 9.760, de 5 de setembro de 1946, e 2.398, de 21 de dezembro de 1987, regulamenta o § 2º do art. 49 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, e dá outras providências.

PARLAMENTAR

MPV-353
00034

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data: 7 / 2 / 2007

proposição: **Medida Provisória nº 353 / 2007**

autor: **DEPUTADO MARCELO ORTIZ**

nº do prontuário:

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDAS AO ART. 11, Do Decreto 6018, de 22 de janeiro de 2007

Art.11

.....

.....

§ 1º, em conjunto com os empregados qualificados da extinta RFFSA, a Caixa Econômica Federal **disponibilizará pessoal capacitado** e suficiente para pronta conclusão das regularizações, avaliações e vendas referidas no *caput*

.....

.....

JUSTIFICATIVA

Por outro lado a RFFSA tem pessoal **especializado e capacitado** para realizar tal tarefa uma vez que, dentro das possibilidades, tem regularizado seus imóveis e, além disso, identificará os "bens" a serem informado à Caixa Econômica Federal, com ciência de onde estão.

PARLAMENTAR

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

MPV-353
00035

INSTRUÇÕES NO VERSO	MEDIDAS PROVISÓRIAS 353/07	PÁGINA DE

TEXTO

alteração a redação do §1° do art. 12.

Art. 12. - ...

§ 1° São considerados imóveis não-operacionais, para fins deste artigo, aqueles não arrendados às concessionárias do serviço público de transporte ferroviário de cargas e não destinados à operacionalização das linhas de transporte ferroviário, à preservação do patrimônio histórico e cultural e à preservação ambiental.

JUSTIFICAÇÃO

É importante esta inclusão para (I) evitar um surto de invasões nos bens arrendados, o que poderá acontecer já que as pessoas terão a posse regularizada independente da data e forma que conseguiram tal posse, e (II) deixar mais claro que não estão incluídos os arrendados e também aqueles não arrendados porém utilizados pela concessionária, por meio de TPU – Termo de Permissão de Uso ou outro tipo de contrato/acordo com a RFFSA.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353
00036

DATA	PROPOSIÇÃO
02/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353/ 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ	337

TIPO: 1 ☐ SUPRESSIVA 2 ☐ SUBSTITUTIVA 3 ☐ MODIFICATIVA 4 ☐ ADITIVA 9 ☐ SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
01/01				

TEXTO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 2007

Art. 14º Os imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, excetuados os referidos no inciso II do caput do art. 6º, poderão ser alienados diretamente a Estados, ao Distrito Federal, a Municípios e a entidades públicas que tenham por objeto provisão habitacional, nos termos da Lei nº 11.124, de 16 de junho de 2005, bem como ser utilizados em Fundos de Investimentos Imobiliários, previstos na Lei nº 8.668, de 25 de junho de 1993, quando destinados a programas de reabilitação de áreas urbanas centrais, sistemas de circulação e transporte, regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social, afastada a aplicação do art. 23 da Lei nº 9.636, de 1998.

JUSTIFICAÇÃO

A referida Emenda poderá também ser alienada a entidade representativa do aposentado ferroviário localizada na área do referido imóvel.

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pelo SINDAP

ASSINATURA

Arnaldo Faria de Sá - Deputado Federal - São Paulo

MPV-353

00037 SF-649

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 07/02/2007	Proposição: Medida Provisória nº 353/2007
Autor: Deputado Renato Molling	Nº do Prontuário

☐ Supressiva ☐ Substitutiva ☐ Modificativa ■ Aditiva ☐ Substitutiva Global ☐

Artigo: 14º	Parágrafo:	Incisos:	Alínea:	Pág. 1 de 1

Acresça-se ao Artigo 14º da MPV 353, de 22 de janeiro de 2007, publicada no DOU de 22.01.2007, um parágrafo com a seguinte redação:

"Art. 14º .....

.....

Parágrafo Único – Os imóveis não-operacionais da RFFSA que foram ou estão sendo utilizados pelos municípios, estes, terão a preferência em sua aquisição. Desta forma, o pagamento poderá ser efetuado em até 60 (sessenta) parcelas."

.....".

JUSTIFICATIVA

Muitos imóveis não-operacionais da Rede Ferroviária Federal encontravam-se em estado de conservação precário. Alguns municípios da Federação realizaram melhorias nestes imóveis, que foram locados para o uso público.

Deste modo, a proposta pretende considerar tais benfeitorias, no sentido dos municípios terem a oportunidade de continuarem prestando atendimento a população nestes locais.

Assinatura:

MPV-353

00038

Emenda Aditiva Nº

Acresça-se ao art. 14 da MP nº 353/2007 o seguinte parágrafo único:

"Art. 14. .....

Parágrafo único. A alienação do tipo onerosa poderá ser parcelada, na forma definida pelo § 4º do art. 24 da lei nº 9.636/98.

Justificação

A MP prevê a possibilidade de alienação de bens não operacionais da extinta RFFSA a entes públicos, mas não estende aos adquirentes a opção de aquisição dos imóveis com pagamento parcelado. Dado trata-se - na maioria dos casos - de imóveis de alto valor, muitos interessados não vão ter condições de adquiri-los, mesmo nos casos em que se disponham a pagar. É verdade que a doação é uma modalidade passível de aplicação, mas isso corre o risco de ficar relegado a áreas com pouca viabilidade para desenvolvimento de projetos. Nossa proposta visa, portanto, estender as condições de parcelamento que já são estensivas aos adquirentes privados nos casos de assentamentos de interesse social.

Brasília, 07 de fevereiro de 2007.

PEPE VARGAS
Deputado Federal PT/RS

MPV-353

00039

MEDIDA PROVISÓRIA N. 353, DE 2007.

Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

EMENDA N.

Acrescente-se ao art. 14 da Medida Provisória nº 353, de 2007, o seguinte §§ 1º, 2º e 3º, alterando-se, por conseguinte, a redação do inciso II do art. 2º:

"Art. 8º.....

.....

§ 1º A critério dos Municípios onde existam bens imóveis da extinta RFFSA, esses bens poderão ser adquiridos diretamente da RFFSA ou da União pelo Município, além do disposto no art. 14.

§ 2º Na hipótese do parágrafo anterior, serão levados em consideração no valor a ser pago pelo Município eventuais débitos ou créditos do Município em relação à RFFSA.

§ 3º Os Municípios interessados em adquirir bens da extinta RFFSA, na forma do § 1º deste art., deverão formalizar, junto à União, pedido acompanhado da proposta de preço, contados até 90 (noventa) dias após a publicação desta Lei."

"Art. 2º .....

.....

II - os bens imóveis da extinta RFFSA ficam transferidos para a União, ressalvado o disposto no inciso I e nos §§ 1º, 2º e 3º do art. 8º."

JUSTIFICATIVA

Os bens da extinta RFFSA, distribuídos em diferentes Municípios brasileiros, serão, por meio desta Medida Provisória, transferidos ou para a União ou para o DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes). Quanto a isso, a presente MP não traz problemas, pelo menos em tese, quanto à gestão da coisa pública.

No entanto, com o intuito de possibilitar um aproveitamento mais eficaz, de acordo com as características e as necessidades específicas de cada localidade, é preciso acrescentar às hipóteses arroladas pela MP quanto à destinação dos bens da extinta RFFSA, a aquisição, a título oneroso, desses bens pelo Município onde eles se encontrem. Desse modo, cremos que as comunidades onde haja bens da extinta RFFSA poderão ser beneficiadas de forma substancial, por meio de uma gestão voltada para a melhoria de suas condições de vida, através do Município, que, por sua natureza, é o melhor gestor das necessidades locais.

Sala das Comissões, em de fevereiro de 2007.

Deputado ARNALDO JARDIM
PPS/SP

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

MPV-353

00040

INSTRUÇÕES NO VERSO	MEDIDAS PROVISÓRIAS	PÁGINA DE
	353/07	

TEXTO

inclusão de nova redação para o art. 15, renumerando os demais

Art. 15. Os bens alienados deverão estar fisicamente segregados da operação ferroviária, respeitando o limite de segurança de no mínimo de 6,5 metros das linhas férreas, quando localizados ao longo da malha ferroviária e/ou próximos aos pátios ferroviários. O tipo e forma de segregação de que trata este artigo deverão ser submetidos à aprovação prévia da concessionária prestadora do serviço público de transporte ferroviário de cargas no trecho em que está localizado o bem.

JUSTIFICAÇÃO

É importante a concessionária aprovar a segregação que será feita, por exemplo: as estações alienadas deverão ter muros em suas plataformas, evitando que as pessoas acessem as linhas pela plataforma para minimizar o risco de acidentes e eventual responsabilidade da concessionária

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/03/07	

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

MPV-353

00041

INSTRUÇÕES NO VERSO	MEDIDAS PROVISÓRIAS	PÁGINA
	353/07	01 DE 01

TEXTO

inclusão de nova redação para o art. 16, renumerando os demais:

Art. 16. Os bens localizados no interior dos pátios ferroviários e encravados entre as linhas férreas, ainda que não operacionais conforme definição do artigo 12, não poderão ser objeto de alienação de que trata esta medida.

JUSTIFICAÇÃO

Esta inclusão é importante para evitar a alienação de casas que estão localizadas dentro dos pátios, cujo uso poderá acarretar acidentes em razão da necessidade das pessoas cruzarem as linhas para acesso ao bem.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

MPV-353

00042

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória n.º 353 de 22/01/2007

autor	n.º do prontuário
Senador Francisco Dornelles	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprimir o texto do § 7º, do Art. 17, da Medida Provisória 353, de 22 de Janeiro de 2007, substituindo-o pelo que segue:

"Art. 17- .....

.....

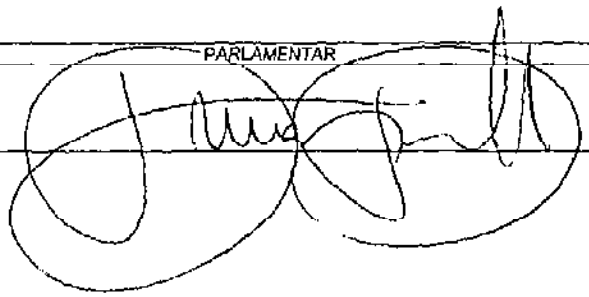
§ 7º, É assegurado a todos os beneficiários da Complementação de Aposentadoria de que trata a Lei nº 8186/91, de 21/05/1991, o direito ao reajustamento integral dos seus proventos (parcela do INSS acrescida da parcela a cargo da União) pelo índice aplicado aos segurados do Regime Geral da Previdência Social, ressalvado o direito de incorporaçao de reajustamentos oriundos de Dissídios Coletivos de Trabalho e de Processos Judiciais iniciados antes de 22/01/2007."

JUSTIFICAÇÃO

Apesar de reconhecermos o extraordinário mérito da conquista efetivada pela Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, com a introdução da garantia de complementação de proventos de aposentadoria em paridade com a remuneração dos ativos, pela União, para um expressivo contingente de ferroviários, o fato é que, decorridos quase quinze anos de vigência desta Lei, já se pode perceber que um de seus objetivos principais não tem sido atingido. Sem dúvida, não há como negar que, durante esses últimos quinze anos, a RFFSA tem promovido reajustes de salários para os ferroviários ativos muito abaixo daqueles concedidos a todos os servidores ou empregados da Administração Pública Federal, bem como daqueles concedidos aos proventos dos segurados do INSS pelo Regime Geral de Previdência Social, com o estrito finalidade de conter os dispêndios da União com a referida complementação de aposentadoria dos inativos que a ela fazem jus. Tal fato é notoriamente evidenciado pela série de mecanismos artificiais que a RFFSA tem criado nos últimos tempos para incrementar a remuneração dos ativos sem o devido repasse aos inativos, tais como abonos, elevação do valor e da quantidade de tíquetes de alimentação e gratificações incidentes sobre os Cargos em Comissão. Diante de tal situação, considerando a necessidade de ao menos atenuar o desvirtuamento verificado no caso presente, entendemos alterar a redação original do art. 2º da Lei nº 8.186, de 1991, de forma a assegurar a todos os beneficiários da complementação de aposentadoria ali especificada ao reajustamento integral dos seus proventos pelo índice aplicado aos segurados do INSS, em substituição ao critério estabelecido anteriormente, ressalvado o direito de incorporação de reajustamentos oriundos de dissídios coletivos de

trabalho e de processos judiciais iniciados antes do exercício deste direito de opção. Em face do exposto, submetemos este projeto à apreciação dos nobres parlamentares com a convicção de que estamos contribuindo para a promoção dos valores democráticos e de cidadania no nosso País.

PARLAMENTAR



Legislação Citada

LEI Nº 8.186, DE 21 DE MAIO DE 1991.

Dispõe sobre a complementação de aposentadoria de ferroviários e dá outras providências.

Art. 1º É garantida a complementação da aposentadoria paga na forma da Lei Orgânica da Previdência Social (LOPS) aos ferroviários admitidos até 31 de outubro de 1969, na Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), constituída ex-vi da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, suas estradas de ferro, unidades operacionais e subsidiárias.

Art. 2º Observadas as normas de concessão de benefícios da Lei Previdenciária, a complementação da aposentadoria devida pela União é constituída pela diferença entre o valor da aposentadoria paga pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) e o da remuneração do cargo correspondente ao do pessoal em atividade na RFFSA e suas subsidiárias, com a respectiva gratificação adicional por tempo de serviço.

Parágrafo único. O reajustamento do valor da aposentadoria complementada obedecerá aos mesmos prazos e condições em que for reajustada a remuneração do ferroviário em atividade, de forma a assegurar a permanente igualdade entre eles.

Art. 3º Os efeitos desta lei alcançam também os ferroviários, ex-servidores públicos ou autárquicos que, com base na Lei nº 6.184, de 11 de dezembro de 1974, e no Decreto-Lei nº 5, de 4 de abril de 1966, optaram pela integração nos quadros da RFFSA sob o regime da Consolidação das Leis do Trabalho, inclusive os tornados inativos no período de 17 de março de 1975 a 19 de maio de 1980.

Art. 4º Constitui condição essencial para a concessão da complementação de que trata esta lei a detenção, pelo beneficiário, da condição de ferroviário, na data imediatamente anterior ao início da aposentadoria previdenciária.

Art. 5º A complementação da pensão de beneficiário do ferroviário abrangido por esta lei é igualmente devida pela União e continuará a ser paga pelo INSS, observadas as normas de concessão de benefícios da Lei Previdenciária e as disposições do parágrafo único do art. 2º desta lei.

Parágrafo único. Em nenhuma hipótese, a pensão previdenciária complementada poderá ser paga cumulativamente com as pensões especiais previstas nas Leis nºs 3.738, de 3 de abril de 1960, e 6.782, de 20 de maio de 1980, ou quaisquer outros benefícios pagos pelo Tesouro Nacional.

Art. 6º O Tesouro Nacional manterá à disposição do INSS, à conta de dotações próprias consignadas no Orçamento da União, os recursos necessários ao pagamento da complementação de que trata esta lei.

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

Art. 8º Revogam-se as disposições em contrário.

MPV-353

00043

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data

Proposição
MP 353/2007

Autor
Dep. Leandro Sampaio

nº do prontuário

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprimam-se os §§ 3º e 7º do art. 17 da Medida Provisória n.º 353, de 22 de janeiro de 2007.

JUSTIFICATIVA

A supressão dos §§ 3º e 7º do art. 17 da referida MP é condição essencial para a correta valorização dos empregados da extinta RFFSA, ao contrário de alocá-los em quadro em extinção, como pretendem esses parágrafos. Como se sabe, os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA possuem prazo determinado e previsão de rescisão. Com isso, quando seus bens eventualmente forem retomados das concessionárias pelo Governo Federal, será necessário quadro de pessoal, devidamente qualificado para tanto, proveniente da extinta RFFSA, para fiscalização, administração e preservação desse imenso acervo.

Diante desse quadro, é temerária a inclusão de previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção, levando em conta a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados.

PARLAMENTAR

Dep. LEANDRO SAMPAIO
PPS/RJ

MPV-353

00044

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2 /2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o § 3º do art. 17, renumerando-se os posteriores:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

-----, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

§5º.....

.....no

Ministérios dos Transportes, CBTU, TRENSURB inclusive no DNIT .....

.....

JUSTIFICAÇÃO

1. Condição de ferroviário

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. Quadro de Pessoal Agregado

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.

A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º são devidos em consequência de tratarmos as transferencias dos empregados de que trata o **caput** em quadro agregado e não em extinção.

Gabinete do Deputado Federal **EDUARDO VALVERDE** **MPV-353**

00045

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
16 de Fevereiro de 2007	Medida Provisória nº 353, de 22 de Janeiro de 2007.

Autor	Nº do Prontuário
Deputado Eduardo Valverde	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

Exclue-se no Artigo 17, I da Medida Provisória nº 353, de 22 de Janeiro de 2007, passando a ter a seguinte redação:

Art.17
§2º- Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e da VALEC.

JUSTIFICATIVA

Com fins a assegurar o cumprimento da missão institucional e dos direitos dos trabalhadores da extinta RFSA, faz-se necessário a inclusão dos planos e cargos e da VALEC, uma vez que esta assumira a responsabilidade de atuar nos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, na condição de sucessor trabalhista da extinta RFFSA.

PARLAMENTAR

Gabinete do Senador PAULO PAIM

MPV-353

00046

EMENDA Nº
(à Medida Provisória nº 353/2007)

Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

O art. 17 e o § 1º do art. 118 passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 17º .....

§ 7º- Não havendo mais integrantes no quadro em extinção de que trata o inciso I do caput desse artigo, em virtude de desligamento por demissão, dispensa, aposentadoria, anistia ou falecimento do último empregado ativo oriundo da extinta RFFSA, a complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186 de 1991 e 10.478 de 2002, terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicado aos ativos do Ministério dos Transportes.

§ 8º- Os Ex-funcionários Públicos Federais Inativos que optaram pelo regime trabalhista fundamentado na Lei 6184/74 em seu art. 4º, determina que o pagamento do tempo de serviço exercido como estatutário é de responsabilidade da União.

Art. 118 .....

§ 1º- A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do caput terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salário do Ministério dos Transportes.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de encerramento do processo de liquidação da RFFSA insere-se no projeto de revitalização do setor ferroviário, com a conseqüente

melhoria nos índices de desenvolvimento econômico.

Tal processo está em consonância com a modernização institucional do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, entretanto, o objetivo desta emenda é resguardar os direitos adquiridos dos ex-funcionários da RFFSA, assegurando a paridade de sua aposentadoria com os servidores da ativa do Ministério dos Transportes.

Pelo exposto acima, peço a colaboração dos nobres pares para aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,

Senador **PAULO PAIM**

MPV-353

00047

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data

Proposição
MP 353/2007

Autor
Dep. Leandro Sampaio

nº do prontuário

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se a seguinte redação aos incisos I e II e §§ 1º e 2º do art. 17 da Medida Provisória n.º 353, de 22 de janeiro de 2007:

"Art. 17 .....

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ....

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do *caput* dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

....."

JUSTIFICATIVA

As alterações propostas por meio desta Emenda tem como objetivo valorizar a categoria dos ferroviários brasileiros, de forma continuada e planejada, tanto em relação aos ativos quanto aos inativos.

O próprio estatuto social da VALEC prevê as atividades de construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de

ferro com outras modalidades de transportes. Vale frisar, desse modo, que a existência da modal ferroviária subsiste como atividade da VALEC, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas previstas no próprio Estatuto da VALEC.

É notório o fato de esses empregados possuírem substancial experiência e qualificação profissional na atividade ferroviária, o que servirá, inclusive, como fator multiplicador desses conhecimentos a novos empregados do setor a médio e longo prazos.

Como se não bastasse, os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA possuem prazo determinado e previsão de rescisão. Com isso, quando seus bens eventualmente forem retomados das concessionárias pelo Governo Federal, serão necessários funcionários, todos qualificados para tanto, dos quadros da extinta RFFSA, para fiscalização, administração e preservação desse imenso acervo.

Diante desse quadro, é temerária a inclusão de previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção, levando em conta a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados. A solução mais satisfatória quanto a esse respeito é a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado", permitindo o natural prosseguimento das atividades.

Nisso, cuidamos de preservar, textualmente, a condição de ferroviário dos empregados da extinta RFFSA. Isso porque reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

Ademais, a adoção de Quadro de Pessoal Agregado, no lugar da denominação Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido pela VALEC, sem significar riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, sem incentivos e perspectivas reais de melhoria trabalhista. Com essa medida, a reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

PARLAMENTAR

Dep. LEANDRO SAMPAIO
PPS/RJ

MPV-353

00048

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007

Autor	Nº Prontuário
DEPUTADO FEDERAL ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
01/03				

Texto

NOVA REDAÇÃO DO ART 17 ; no inciso I e os parágrafos 2º , 3º, 5º e 7º

Art. 17 – Ficam transferidos à VALEC :

I- os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro especial de pessoal ; e

II - .....

Parágrafo Primeiro - .....

Parágrafo Segundo – Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA,

Parágrafo Terceiro - Em caso de demissão , dispensa, aposentadoria ou falecimento do empregado fica a VALEC autorizada a realizar concurso público externo, para preenchimento da vaga, com admissão pelo regime da CLT.

Parágrafo Quinto – Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço , no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT no Departamento de Infra-estrutura Ferroviária na ANTT, CBTU e no IBAMA, para o exercício das atividades tipicamente ferroviárias, ouvido previamente o Inventariante.

ASSINATURA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007

Autor	Nº Prontuário
DEPUTADO FEDERAL ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
02/03				

Parágrafo Sétimo – A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis Nº 8.186, DF 1991, E 10.478, de 2002 terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados sobre a tabela salarial dos empregados da extinta RFFSA, cedidos a VALEC e/ou a outros órgão , de acordo com o **caput** .

JUSTIFICATIVA

A preposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1 - A extinta RFFSA detinha a responsabilidade de intervir e dar continuidade operacional aos transportes ferroviários nos casos de caducidade dos contratos ou onde fosse do interesse Nacional. Com sua extinção, esta responsabilidade deverá ser agregada a VALEC, empresa que por vocação ferroviária tem todas as condições de dar continuidade a tais tarefas, mas para tal é imperativo que, seja feita a alocação do pessoal remanescente do quadro efetivo da RFFSA .

2 - Ademais, se o Governo Federal está apresentando propostas para a reativação de ramais ferroviários para transportes em trens regionais, a participação do pessoal do quadro efetivo extinta RFFSA é indispensável para que a União garanta a prestação e a continuidade dos serviços nos casos de interesse da nação brasileira, e somente assim, é que poderá fazê-lo com segurança e conforto para os usuários .

3 - Também não é justo, que a condição funcional dos empregados fique congelada em um Plano de Cargos e Salários, quando estes empregados serão aqueles que irão transmitir conhecimentos à aqueles que forem admitidos no

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353/2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página 03103	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

quadro de Pessoal da VALEC, empresa que naturalmente sucederá a RFFSA de acordo com a MP 353 / 07 .

4 - Também é inconcebível que os direitos conquistados ao longo destes 150 anos de luta seja jogado fora, pois as Leis 8.186 / 91 e 10.478 / 02 , só tem serventia se existir ferroviários ativos e inativos, ademais porque o benefício da responsabilidade da Previdência Social , anualmente é reajustada, e muitos já vem recebendo pelo valor mais vantajoso; portanto o índice previdenciário não pode ser aplicado sobre o valor da complementação por trata-se de encargo da União de acordo com o que está estatuído no art. 6º da Lei nº 8.186 / 91 .

5 - Por estas razões é que somos pela substituição da redação do inciso I e dos parágrafos 2º , 3º ; 5º e 7º do art. 17 da MP 353 / 07 .

A presente Emenda nos foi sugerida por representantes da Federação das Associações dos Ferroviários Aposentados e Pensionistas dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Bahia, Sergipe, Rio Grande do Norte, Piauí-Ceará, Maranhão e Mato Grosso do Sul.

ARNALDO FARIA DE SÁ
DEPUTADO FEDERAL – SÃO PAULO

MPV-353

00049

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/07	Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputada ANDRÉIA ZITO	

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

Página 1 de 1	Art. 17	Parágrafo 2º	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao § 2º do art. 17 da MP nº 353, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"Art. 17. .....

.....

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da VALEC, não se comunicando, em qualquer hipótese, com o plano de cargos e salários da VALEC.

....."

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória no § 2º do art. 17, define que os empregados ativos da RFFSA serão transferidos para a VALEC, mantendo suas remunerações inalteradas e que seu desenvolvimento na carreira deverá observar o estabelecido no plano de cargos e salários da RFFSA.

Essa determinação não parece justa, considerando que os empregados ao serem transferidos para VALEC passarão a fazer parte do quadro de pessoal desta, mesmo que seja um quadro em extinção, com as mesmas atribuições dos empregados que ali trabalham.

Assim, objetivando corrigir a mencionada distorção, proponho a presente emenda, que estabelece qne o desenvolvimento na carreira do pessoal da RFFSA deverá observar o plano de cargos e salários da VALEC.

PARLAMENTAR

Zito

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00050

DATA: 02/02/2007

PROPOSIÇÃO: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353/ 2007

AUTOR: DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ

Nº PRONTUÁRIO: 337

TIPO: 1 ☐ SUPRESSIVA 2 ☐ SUBSTITUTIVA 3 ☐ MODIFICATIVA 4 ☐ ADITIVA 9 ☐ SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA: 01/01

ARTIGO | PARÁGRAFO | INCISO | ALÍNEA

TEXTO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 2007

Art. 17º Parágrafo. 7 – Não havendo mais integrantes no quadro agregados de que trata o inciso I do **caput** deste artigo, em virtude de desligamento por demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do último empregado ativo oriundo da extinta RFFSA, a complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991 e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados aos aposentados do Regime Geral da Previdência Social – RGPS.

JUSTIFICAÇÃO

Para aplicação deste parágrafo, no que se refere ao RGPS, deverá ser considerado o nível salarial do total bruto estabelecido no último comprovante de pagamento, do INSS, recebido pelo aposentado e pensionista.

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pelo SINDAP

ASSINATURA

Arnaldo Faria de Sá - Deputado Federal - São Paulo

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00051

DATA	PROPOSIÇÃO
02/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353/ 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ	337

TIPO

1 ☐ SUPRESSIVA 2 ☐ SUBSTITUTIVA 3 ☐ MODIFICATIVA 4 ☐ ADITIVA 9 ☐ SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
01/01				

TEXTO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 2007

Art. 17º Ficam transferidos à VALEC:

I – Os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregados; e

II – As ações judiciais relativas aos empregados a que se refere o inciso I do **caput** em que a extinta RFFSA seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada.

JUSTIFICAÇÃO

Nos casos a que se refere este artigo e nos incisos I-II- parágrafos 1, 2, 3, 4, 5, 6 e incisos I e II do parágrafo 6, deverão ter o acompanhamento de representantes de entidade representativa dos trabalhadores da ativa e dos aposentados.

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pelo SINDAP

ASSINATURA

Arnaldo Faria de Sá - Deputado Federal - São Paulo

MPV-353

00052

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
Dep. JOSÉ LINHARES	006

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

NOVA REDAÇÃO DO ART 17 ; no inciso I e os parágrafos 2º , 3º, 5º e 7º

Art. 17 – Ficam transferidos à VALEC :

I- os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro especial de pessoal ; e

II - .....

Parágrafo Primeiro - .....

Parágrafo Segundo – Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA.

Parágrafo Terceiro - Em caso de demissão , dispensa, aposentadoria ou falecimento do empregado fica a VALEC autorizada a realizar concurso público externo, para preenchimento da vaga, com admissão pelo regime da CLT.

Parágrafo Quinto – Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço , no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT no Departamento de Infra-estrutura Ferroviária na ANTT, CBTU e no IBAMA, para o exercício das atividades tipicamente ferroviárias, ouvido previamente o Inventariante.

ASSINATURA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição	
	EMENDA A MPV 353/2007)	
	Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Parágrafo Sétimo – A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis Nº 8.186, DE 1991, E 10.478, de 2002 terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados sobre a tabela salarial dos empregados da extinta RFFSA, cedidos a VALEC e/ou a outros órgão , de acordo com o **caput .**

JUSTIFICATIVA

A preposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1 - A extinta RFFSA detinha a responsabilidade de intervir e dar continuidade operacional aos transportes ferroviários nos casos de caducidade dos contratos ou onde fosse do interesse Nacional. Com sua extinção, esta responsabilidade deverá ser agregada a VALEC, empresa que por vocação ferroviária tem todas as condições de dar continuidade a tais tarefas, mas para tal é imperativo que, seja feita a alocação do pessoal remanescente do quadro efetivo da RFFSA .

2 - Ademais, se o Governo Federal está apresentando propostas para a reativação de ramais ferroviários para transportes em trens regionais, a participação do pessoal do quadro efetivo extinta RFFSA é indispensável para que a União garanta a prestação e a continuidade dos serviços nos casos de interesse da nação brasileira, e somente assim, é que poderá fazê-lo com segurança e conforto para os usuários .

3 - Também não é justo, que a condição funcional dos empregados fique congelada em um Plano de Cargos e Salários, quando estes empregados serão aqueles que irão transmitir conhecimentos à aqueles que forem admitidos no

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ✱ Substitutiv ; Global

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

quadro de Pessoal da VALEC. empresa que naturalmente sucederá a RFFSA de acordo com a MP 353 / 07 .

4 - Também é inconcebível que os direitos conquistados ao longo destes 150 anos de luta seja jogado fora, pois as Leis 8.186 / 91 e 10.478 / 02 , só tem serventia se existir ferroviários ativos e inativos, ademais porque o benefício da responsabilidade da Previdência Social , anualmente é reajustada, e muitos já vem recebendo pelo valor mais vantajoso; portanto o índice previdenciário não pode ser aplicado sobre o valor da complementação por trata-se de encargo da União de acordo com o que está estatuído no art. 6º da Lei nº 8.186 / 91 .

5 - Por estas razões é que somos pela substituição da redação do inciso I e dos parágrafos 2º , 3º ; 5º e 7º do art. 17 da MP 353 / 07

Brasília , fevereiro de 2007

ASSINATURA

MPV-353

00053

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
06/02/2007	Medida Provisória nº 353/07

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☒ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

MODIFIQUE-SE O ART 17 ;

Art. 17 – Ficam transferidos à VALEC :

I- os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro especial de pessoal ; e

II - .....

Parágrafo Primeiro - .....

Parágrafo Segundo – Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA.

Parágrafo Terceiro - Em caso de demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do empregado fica a VALEC autorizada a realizar concurso público externo, para preenchimento da vaga, com admissão pelo regime da CLT.

Parágrafo Quinto – Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT no Departamento de Infra-estrutura Ferroviária na ANTT e CBTU, para o exercício das atividades tipicamente ferroviárias, ouvido previamente o Inventariante.

Parágrafo Sétimo – A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados sobre a tabela salarial dos empregados da extinta RFFSA, cedidos a VALEC e/ou a outros órgãos , de acordo com o **caput** .

JUSTIFICATIVA

A preposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1 - A extinta RFFSA detinha a responsabilidade de intervir e dar continuidade operacional aos transportes ferroviários nos casos de caducidade dos contratos ou onde fosse do interesse Nacional. Com sua extinção, esta responsabilidade deverá ser agregada a VALEC, empresa que por vocação ferroviária tem todas as condições de dar continuidade a tais tarefas, mas para tal é imperativo que, seja feita a alocação do pessoal remanescente do quadro efetivo da RFFSA .

2 - Ademais, se o Governo Federal está apresentando propostas para a reativação de ramais ferroviários para transportes em trens regionais, a participação do pessoal do quadro efetivo da extinta RFFSA é indispensável para que a União garanta a prestação e a continuidade dos serviços nos casos de interesse da nação brasileira, e somente assim, é que poderá fazê-lo com segurança e conforto para os usuários .

3 - Também não é justo, que a condição funcional dos empregados fique congelada em um Plano de Cargos e Salários, quando estes empregados serão aqueles que irão transmitir conhecimentos àqueles que forem admitidos no Quadro de Pessoal da VALEC, empresa que naturalmente sucederá a RFFSA de acordo com a MP 353/07 .

4 - Também é inconcebível que os direitos conquistados ao longo destes 150 anos de luta sejam jogados fora, pois as Leis nºs 8.186/91 e 10.478/02, só tem serventia se existirem ferroviários ativos e inativos, ademais o benefício da responsabilidade da Previdência Social , anualmente é reajustada, e muitos já vem recebendo pelo valor mais vantajoso, portanto, o índice previdenciário não pode ser aplicado sobre o valor da complementação por se tratar de encargo da União estatuído no art. 6º da Lei nº 8.186 / 91 .

5 - Por estas razões somos pela substituição da redação do inciso I e dos parágrafos 2º , 3º ; 5º e 7º do art. 17 da MP 353 / 07 .

PARLAMENTAR

MPV-353

00054

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor: Dep. Carlos Santana — Nº Prontuário:

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

NOVA REDAÇÃO DO ART 17 ; no inciso I e os parágrafos 2º , 3º, 5º e 7º

Art. 17 – Ficam transferidos à VALEC :

I- os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro especial de pessoal ; e

II - .....

Parágrafo Primeiro - .....

Parágrafo Segundo – Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA,

Parágrafo Terceiro - Em caso de demissão , dispensa, aposentadoria ou falecimento do empregado fica a VALEC autorizada a realizar concurso público externo, para preenchimento da vaga, com admissão pelo regime da CLT.

Parágrafo Quinto – Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço , no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT no Departamento de Infra-estrutura Ferroviária na ANTT, CBTU e no IBAMA, para o exercício das atividades tipicamente ferroviárias, ouvido previamente o Inventariante.

ASSINATURA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
Dep. Carlos Santana	290

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Parágrafo Sétimo – A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis Nº 8.186, DE 1991, E 10.478, de 2002 terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados sobre a tabela salarial dos empregados da extinta RFFSA, cedidos a VALEC e/ou a outros órgão , de acordo com o **caput .**

JUSTIFICATIVA

A preposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1 - A extinta RFFSA detinha a responsabilidade de intervir e dar continuidade operacional aos transportes ferroviários
nos casos de caducidade dos contratos ou onde fosse do interesse Nacional. Com sua extinção, esta responsabilidade deverá ser agregada a VALEC, empresa que por vocação ferroviária tem todas as condições de dar continuidade a tais tarefas, mas para tal é imperativo que, seja feita a alocação do pessoal remanescente do quadro efetivo da RFFSA .

2 - Ademais, se o Governo Federal está apresentando propostas para a reativação de ramais ferroviários para transportes em trens regionais, a participação do pessoal do quadro efetivo extinta RFFSA é indispensável para que a União garanta a prestação e a continuidade dos serviços nos casos de interesse da nação brasileira, e somente assim, é que poderá fazê-lo com segurança e conforto para os usuários .

3 - Também não é justo, que a condição funcional dos empregados fique congelada em um Plano de Cargos e Salários, quando estes empregados serão aqueles que irão transmitir conhecimentos à aqueles que forem admitidos no



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

quadro de Pessoal da VALEC, empresa que naturalmente sucederá a RFFSA de acordo com a MP 353 / 07 .

4 - Também é inconcebível que os direitos conquistados ao longo destes 150 anos de luta seja jogado fora, pois as Leis 8.186 / 91 e 10.478 / 02 , só tem serventia se existir ferroviários ativos e inativos, ademais porque o benefício da responsabilidade da Previdência Social , anualmente é reajustada, e muitos já vem recebendo pelo valor mais vantajoso; portanto o índice previdenciário não pode ser aplicado sobre o valor da complementação por trata-se de encargo da União de acordo com o que está estatuído no art. 6º da Lei nº 8.186 / 91 .

5 - Por estas razões é que somos pela substituição da redação do inciso I e dos parágrafos 2º , 3º ; 5º e 7º do art. 17 da MP 353 / 07 .

Brasília , fevereiro de 2007

ASSINATURA

MPV-353

00055

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
SEN MARCELO CRIVELLA	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

NOVA REDAÇÃO DO ART 17 ; no inciso I e os parágrafos 2º , 3º, 5º e 7º

Art. 17 – Ficam transferidos à VALEC :

I- os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro especial de pessoal ; e

II - .....

Parágrafo Primeiro - .....

Parágrafo Segundo – Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA,

Parágrafo Terceiro - Em caso de demissão , dispensa, aposentadoria ou falecimento do empregado fica a VALEC autorizada a realizar concurso público externo, para preenchimento da vaga, com admissão pelo regime da CLT.

Parágrafo Quinto – Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço , no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT no Departamento de Infra-estrutura Ferroviária na ANTT, CBTU e no IBAMA, para o exercício das atividades tipicamente ferroviárias, ouvido previamente o Inventariante.

ASSINATURA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Parágrafo Sétimo – A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis Nº 8.186, DE 1991, E 10.478, de 2002 terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados sobre a tabela salarial dos empregados da extinta RFFSA, cedidos a VALEC e/ou a outros órgão , de acordo com o **caput** .

JUSTIFICATIVA

A preposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1 - A extinta RFFSA detinha a responsabilidade de intervir e dar continuidade operacional aos transportes ferroviários nos casos de caducidade dos contratos ou onde fosse do interesse Nacional. Com sua extinção, esta responsabilidade deverá ser agregada a VALEC, empresa que por vocação ferroviária tem todas as condições de dar continuidade a tais tarefas, mas para tal é imperativo que, seja feita a alocação do pessoal remanescente do quadro efetivo da RFFSA .

2 - Ademais, se o Governo Federal está apresentando propostas para a reativação de ramais ferroviários para transportes em trens regionais, a participação do pessoal do quadro efetivo extinta RFFSA é indispensável para que a União garanta a prestação e a continuidade dos serviços nos casos de interesse da nação brasileira, e somente assim, é que poderá fazê-lo com segurança e conforto para os usuários .

3 - Também não é justo, que a condição funcional dos empregados fique congelada em um Plano de Cargos e Salários, quando estes empregados serão aqueles que irão transmitir conhecimentos à aqueles que forem admitidos no

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP MARCELO ORTIZ	

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3 ☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ✱ Substitutiv. Global

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

quadro de Pessoal da VALEC, empresa que naturalmente sucederá a RFFSA de acordo com a MP 353 / 07 .

4 - Também é inconcebível que os direitos conquistados ao longo destes 150 anos de luta seja jogado fora, pois as Leis 8.186 / 91 e 10.478 / 02 , só tem serventia se existir ferroviários ativos e inativos, ademais porque o benefício da responsabilidade da Previdência Social , anualmente é reajustada, e muitos já vem recebendo pelo valor mais vantajoso; portanto o índice previdenciário não pode ser aplicado sobre o valor da complementação por trata-se de encargo da União de acordo com o que está estatuído no art. 6º da Lei nº 8.186 / 91 .

5 - Por estas razões é que somos pela substituição da redação do inciso I e dos parágrafos 2º , 3º ; 5º e 7º do art. 17 da MP 353 / 07 .

Brasília , fevereiro de 2007

ASSINATURA

MPV-353

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

00056

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 01 DE 02

TEXTO

NOVA REDAÇÃO DO ART 17 ; no inciso I e os parágrafos 2º , 3º, 5º e 7º

Art. 17 – Ficam transferidos à VALEC :

I- os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro especial de pessoal ; e

II - .....

Parágrafo Primeiro - .....

Parágrafo Segundo Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA,

Parágrafo Terceiro - Em caso de demissão , dispensa, aposentadoria ou falecimento do empregado fica a VALEC autorizada a realizar concurso público externo, para preenchimento da vaga, com admissão pelo regime da CLT.

Parágrafo Quinto – Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço , no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT no Departamento de Infra-estrutura Ferroviária na ANTT, CBTU e no IBAMA, para o exercício das atividades tipicamente ferroviárias, ouvido previamente o Inventariante.

Parágrafo Sétimo – A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis Nº 8.186, DE 1991, E 10.478, de 2002 terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados sobre a tabela salarial dos empregados da extinta RFFSA, cedidos a VALEC e/ou a outros órgão , de acordo com o **caput** .

JUSTIFICAÇÃO

A preposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1 - A extinta RFFSA detinha a responsabilidade de intervir e dar continuidade operacional aos transportes ferroviários nos casos de caducidade dos contratos ou onde fosse do interesse Nacional. Com sua extinção, esta responsabilidade deverá ser agregada a VALEC, empresa que por vocação ferroviária tem todas as condições de dar continuidade a tais tarefas, mas para tal é imperativo que, seja feita a alocação do pessoal remanescente do quadro efetivo da RFFSA .

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 02 DE 02

JUSTIFICAÇÃO

A preposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1 - A extinta RFFSA detinha a responsabilidade de intervir e dar continuidade operacional aos transportes ferroviários nos casos de caducidade dos contratos ou onde fosse do interesse Nacional. Com sua extinção, esta responsabilidade deverá ser agregada a VALEC, empresa que por vocação ferroviária tem todas as condições de dar continuidade a tais tarefas, mas para tal é imperativo que, seja feita a alocação do pessoal remanescente do quadro efetivo da RFFSA .

2 - Ademais, se o Governo Federal está apresentando propostas para a reativação de ramais ferroviários para transportes em trens regionais, a participação do pessoal do quadro efetivo extinta RFFSA é indispensável para que a União garanta a prestação e a continuidade dos serviços nos casos de interesse da nação brasileira, e somente assim, é que poderá fazê-lo com segurança e conforto para os usuários .

3 - Também não é justo, que a condição funcional dos empregados fique congelada em um Plano de Cargos e Salários, quando estes empregados serão aqueles que irão transmitir conhecimentos à aqueles que forem admitidos no quadro de Pessoal da VALEC, empresa que naturalmente sucederá a RFFSA de acordo com a MP 353 / 07 .

4 - Também é inconcebível que os direitos conquistados ao longo destes 150 anos de luta seja jogado fora, pois as Leis 8.186 / 91 e 10.478 / 02 , só tem serventia se existir ferroviários ativos e inativos, ademais porque o benefício da responsabilidade da Previdência Social , anualmente é reajustada, e muitos já vem recebendo pelo valor mais vantajoso; portanto o índice previdenciário não pode ser aplicado sobre o valor da complementação por trata-se de encargo da União de acordo com o que está estatuído no art. 6º da Lei nº 8.186 / 91 .

5 - Por estas razões é que somos pela substituição da redação do inciso I e dos parágrafos 2º , 3º ; 5º e 7º do art. 17 da MP 353 / 07 .

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA 07/02/07 ASSINATURA

MPV-353

00057

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	Proposição
7/2/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

Autor	nº do prontuário
Dep. JOÃO DADO – PDT/SP	

1 Supressiva 2. 1 Substitutiva 3. Ξ Modificativa 4. 1 Aditiva 5. 1 Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do inciso I do *caput* do art. 17 e de seus §§ 1º, 2º, 3º e 5º, bem como suprima-se o § 7º do mesmo art. 17 da Medida Provisória nº 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput** terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão, e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantidos como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

§ 3º Os empregados dos quadros da extinta RFFSA ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado, em prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido**"

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A., sociedade anônima fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra, em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º, Item V, claramente as seguintes atividades: "**V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;**".

E de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata, na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº 353/2007, ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo. Portanto, os funcionários dos quadros da extinta RFFSA serão permanentemente necessários para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância, é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção, tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade.

A melhor solução, que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços necessária, é a adoção do denominado "quadro agregado", permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviarios, de modo que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o art. 4º de que tratam as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado, em vez de Quadro em Extinção, representa nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.
A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A modificação do § 3º e a supressão do § 7º.

Fazem-se necessárias essas alterações, uma vez que não se poderá falar em quadro em extinção, uma vez modificado o artigo 17 – Inciso I.

PARLAMENTAR

Dep. JOAO DADO
PDT/SP

MPV-353

00058

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
06 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ	337

1. ( ) Supressiva 2. ( ) Substitutiva 3. (X) Modificativa 4. ( ) Aditiva 5. ( ) Substitutivo global

Página 1/2 Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º

---

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º

---

§ 7º **Suprimido** "

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º, Item V, claramente as seguintes atividades: "**V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;**".

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoçao do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.
A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

PARLAMENTAR

ARNALDO FARIA DE SÁ
DEPUTADO FEDERAL / SP

MPV-353

00059

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

Autor	nº do prontuário
Deputado EDMILSON VALENTIM (PCdoB/RJ)	

1. ( ) Supressiva 2. ( ) Substitutiva 3. (X) Modificativa 4. ( ) Aditiva 5. ( ) Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II -

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º-----

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º-----

§ 7º **Suprimido** "

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4°, Item V, claramente as seguintes atividades: "**V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;**".

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4° de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.

A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta REFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

MPV-353

00060

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ● Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II -
---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - A VALEC promoverá a revisão do Plano de Cargos e Salário da RFFSA para o Quadro de Pessoal Agregado, em até 180 dias a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a fim de possibilitar o efetivo desenvolvimento na carreira para os empregados absorvidos nesse quadro.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º
---

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º
---

§ 7º Não havendo mais integrantes no quadro agregado de que trata o inciso I do caput deste artigo, em virtude de desligamento por demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do último empregado ativo oriundo da extinta RFFSA, a complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

JUSTIFICAÇÃO

1. Condição de ferroviário

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. Quadro de Pessoal Agregado

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. A referencia para a complementação deve ser bem definido

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão se por acaso o Quadro de Pessoal Agregado se tornar vazio.

MPV-353

00061

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ● Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, na condição de ferroviários;e

§ 1º A transferencia de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - No prazo de 180 dias, a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a VALEC promoverá a reformulação de seu Plano de Cargos e Salários de forma a realizar a fusão de seu quadro de pessoal efetivo com o quadro de pessoal agregado oriundo da extinta RFFSA, permanecendo aos empregados da extinta RFFSA a manutenção da condição de ferroviários.

§ 3º Suprimido

§ 4º

---

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º

---

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nos 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados inicialmente ao Quadro de Pessoal Agregado passando ao Quadro de Pessoal da VALEC após a reformulação disposta no inciso I do § 2º.

MPV-353

00062

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ● Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II -

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - A VALEC promoverá a revisão do Plano de Cargos e Salário da RFFSA para o Quadro de Pessoal Agregado, em até 180 dias a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a fim de possibilitar o efetivo desenvolvimento na carreira para os empregados absorvidos nesse quadro.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º

---

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º

---

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções

incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

JUSTIFICAÇÃO

1. **Condição de ferroviário**

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. **Quadro de Pessoal Agregado**

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário celetista absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. **A referência para a complementação deve ser bem definida**

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão de imediato.

MPV-353

00063

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

1. ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
				23 A

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II -

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - No prazo de 180 dias, a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a VALEC promoverá a reformulação de seu Plano de Cargos e Salários de forma a realizar a fusão de seu quadro de pessoal efetivo com o quadro de pessoal agregado oriundo da extinta RFFSA, permanecendo aos empregedos da extinta RFFSA a manutenção da condição de ferroviários.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º

---

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º

---

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções

MPV-353

00064

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor nº do prontuário

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso 23 A alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - No prazo de 180 dias, a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a VALEC promoverá a reformulação de seu Plano de Cargos e Salários de forma a realizar a fusão de seu quadro de pessoal efetivo com o quadro de pessoal agregado oriundo da extinta RFFSA, permanecendo aos empregados da extinta RFFSA a manutenção da condição de ferroviários.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

JUSTIFICAÇÃO

1. **Condição de ferroviário**

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. **Quadro de Pessoal Agregado**

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário celetista absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. **A referência para a complementação deve ser bem definida**

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão de imediato.



Deputado Edinho Bez

MPV-353

00065

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

22 A

data	proposição
/ / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário

1. ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II - ----------
---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - A VALEC promoverá a revisão do Plano de Cargos e Salário da RFFSA para o Quadro de Pessoal Agregado, em até 180 dias a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a fim de possibilitar o efetivo desenvolvimento na carreira para os empregados absorvidos nesse quadro.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------
---

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

---

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

JUSTIFICAÇÃO

1. **Condição de ferroviário**

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. **Quadro de Pessoal Agregado**

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário celetiste absorvido sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. **A referência para a complementação deve ser bem definida**

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão de imediato.

Deputado Edinho Bez

MPV-353

00066

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data / / 2007 | prop: Medida Provisória nº 353 de 2007

autor nº do prontuário

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1°, § 2°, inciso I, § 4, § 5°, § 6°, bem como suprima-se o parágrafo § 3° e § 7° do artigo 17 da Medida Provisória n°. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, na condição de ferroviários;e

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - No prazo de 180 dias, a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a VALEC promoverá a reformulação de seu Plano de Cargos e Salários de forma a realizar a fusão de seu quadro de pessoal efetivo com o quadro de pessoal agregado oriundo da extinta RFFSA, permanecendo aos empregados da extinta RFFSA a manutenção da condição de ferroviários.

§ 3° Suprimido

§ 4º ----------

---

§ 5° Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

---

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nos 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados inicialmente ao Quadro de Pessoal Agregado passando ao Quadro de Pessoal da VALEC após a reformulação disposta no inciso I do § 2º.

JUSTIFICAÇÃO

1. Condição de ferroviário

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

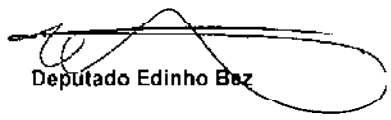
Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. Novo Quadro de Pessoal na VALEC

A reformulação do Plano de Cargos e Salários na VALEC e a unificação do Quadro de Pessoal representa uma nova perspectiva de crescimento para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa, oferecendo, ainda, pessoal experiente e de vasto conhecimento em ferrovias para a VALEC no seu quadro efetivo de pessoal.

3. A referência para a complementação é o novo Quadro de Pessoal

Trata-se da necessária adequação da referência da complementação de ferroviários aposentados e pensionistas, vinculando-os a uma empresa em atividade.



Deputado Edinho Bez

MPV-353

00067

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data / / 2007

proposição Medida Provisória nº 353 de 2007

autor

nº do prontuário

1. ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.166, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido** "

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capítulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º, Item V, claramente as seguintes atividades: "**V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;**".

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.

A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

Deputado Edinho Bez

MPV-353

00068

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º, Item V, claramente as seguintes atividades: **"V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;"**.

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariença da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

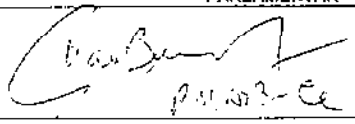
2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.
A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

PARLAMENTAR



MPV-353

00069

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição	
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353/2007	
autor: Deputada Manuela d'Ávila		nº do prontuário

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ● Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página | Artigo | Parágrafo | Inciso | alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido** "

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere o contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio d extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedad Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º Item V, claramente as seguintes atividades: "**V - a construção, operação e exploração d estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio d produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação d estradas de ferro com outras modalidades de transportes;**".

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Ess circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos qu preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediat e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso d PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, sej implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregado absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos d Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registrar experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, com multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviária da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderã ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários do quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro er extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializaos, que nã podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução o a que não coloca em risco esse transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.

A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

PARLAMENTAR

MANUS

MPV-353

00070

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	103

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
				23 A

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007 que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - No prazo de 180 dias, a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a VALEC promoverá a reformulação de seu Plano de Cargos e Salários de forma a realizar a fusão de seu quadro de pessoal efetivo com o quadro de pessoal agregado oriundo da extinta RFFSA, permanecendo aos empregados da extinta RFFSA a manutenção da condição de ferroviários.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT** e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

JUSTIFICAÇÃO

1. **Condição de ferroviário**

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. **Quadro de Pessoal Agregado**

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário celetista absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitara fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. **A referência para a complementação deve ser bem definida**

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existira, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão de imediato.

PARLAMENTAR

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00071

data
07 / 02 / 2007

Medida Provisória nº 353 de 2007

autor
DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA

nº de prontuário
143

1. ⇨ Supressiva 2. ⇨ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ⇨ Aditiva 5. ⇨ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, na condição de ferroviários;e

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - No prazo de 180 dias, a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a VALEC promoverá a reformulação de seu Plano de Cargos e Salários de forma a realizar a fusão de seu quadro de pessoal efetivo com o quadro de pessoal agregado oriundo da extinta RFFSA, permanecendo aos empregados da extinta RFFSA a manutenção da condição de ferroviários.

§ 3º Suprimido

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, METROREC, METROFOR, METROSAL, METROBH na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nos 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados inicialmente ao Quadro de Pessoal Agregado passando ao Quadro de Pessoal da VALEC após a reformulação disposta no inciso I do § 2º.

JUSTIFICAÇÃO

1. Condição de ferroviário

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. Novo Quadro de Pessoal na VALEC

A reformulação do Plano de Cargos e Salários na VALEC e a unificação do Quadro de Pessoal representa uma nova perspectiva de crescimento para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa, oferecendo, ainda, pessoal experiente e de vasto conhecimento em ferrovias para a VALEC no seu quadro efetivo de pessoal.

3. A referência para a complementação e o novo Quadro de Pessoal

Trata-se da necessária adequação da referência da complementação de ferroviários aposentados e pensionistas, vinculando-os a uma empresa em atividade.

GONZAGA PATRIOTA
DEPUTADO FEDERAL – PSB / PE

MPV-353

00072

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data
07 / 02 / 2007

proposição
Medida Provisória nº 353 de 2007

autor
DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA

nº do prontuário
143

1. ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea
23 A

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altera-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizara rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - No prazo de 180 dias, a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a VALEC promoverá a reformulação de seu Plano de Cargos e Salários de forma a realizar a fusão de seu quadro de pessoal efetivo com o quadro de pessoal agregado oriundo da extinta RFFSA, permanecendo aos empregados da extinta RFFSA a manutenção da condição de ferroviários.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres, METROREC, METROFOR, METROSAL, METROBH** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

JUSTIFICAÇÃO

1. **Condição de ferroviário**

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. **Quadro de Pessoal Agregado**

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário celetista absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. **A referência para a complementação deve ser bem definida**

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão de imediato.

MPV-353

00073

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

1. ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - A VALEC promoverá a revisão do Plano de Cargos e Salário da RFFSA para o Quadro de Pessoal Agregado, em até 180 dias a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a fim de possibilitar o efetivo desenvolvimento na carreira para os empregados absorvidos nesse quadro.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionario, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º Não havendo mais integrantes no quadro agregado de que trata o inciso I do caput deste artigo, em virtude de desligamento por demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do último empregado ativo oriundo da extinta RFFSA, a complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

JUSTIFICAÇÃO

1. Condição de ferroviário

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. Quadro de Pessoal Agregado

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. A referência para a complementação deve ser bem definida

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão se por acaso o Quadro de Pessoal Agregado se tornar vazio.

MPV-353

00074

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ● Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - A VALEC promoverá a revisão do Plano de Cargos e Salário da RFFSA para o Quadro de Pessoal Agregado, em até 180 dias a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a fim de possibilitar o efetivo desenvolvimento na carreira para os empregados absorvidos nesse quadro.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

JUSTIFICAÇÃO

1. **Condição de ferroviário**

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. **Quadro de Pessoal Agregado**

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário celetista absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. **A referência para a complementação deve ser bem definida**

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão de imediato.

MPV-353

00075

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
2 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ● Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido** "

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º, Item V, claramente as seguintes atividades: **"V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;"**.

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinçao tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.
A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

PARLAMENTAR

MPV-353

00076

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO PAULO PIMENTA	

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido** "

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capítulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º, Item V, claramente as seguintes atividades: "**V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;**".

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa

A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

PARLAMENTAR

MPV-353

00077

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data / / 2007

proposição Medida Provisória nº 353 de 2007

autor DEPUTADO DARCÍSIO PERONDI

471 nº do prontuário

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ● Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido** "

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da

extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedac Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4 Item V, claramente as seguintes atividades: "**V - a construção, operação e exploração d estradas de ferro. de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio d produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação d estradas de ferro com outras modalidades de transportes;**".

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Ess circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos qu preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imedia e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso d PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, se implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregado absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos d Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registrar experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, com multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviária da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderã ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários do quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro en extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que nã podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. **Condição de ferroviário.**

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. **Quadro de Pessoal Agregado.**

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.
A reestruturacão do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal proprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

PARLAMENTAR

DEPUTADO DARCÍSIO PERONDI

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00078

data
07 / 02 / 2007

proposição
Medida Provisória nº 353 de 2007

autor
DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA

nº do prontuário
143

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ● Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal *proprio* da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, METROREC, METROFOR, METROSAL, METROBH na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido** "

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º, Item V, claramente as seguintes atividades: "**V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;**".

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.
A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

PARLAMENTAR

GONZAGA PATRIOTA
DEPUTADO FEDERAL – PSB / PE

MPV-353

00079

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep W. Pinheiro	

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ● Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
				23 A

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - No prazo de 180 dias, a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a VALEC promoverá a reformulação de seu Plano de Cargos e Salários de forma a realizar a fusão de seu quadro de pessoal efetivo com o quadro de pessoal agregado oriundo da extinta RFFSA, permanecendo aos empregados da extinta RFFSA a manutenção da condição de ferroviários.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministerio dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

JUSTIFICAÇÃO

1. Condição de ferroviário

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

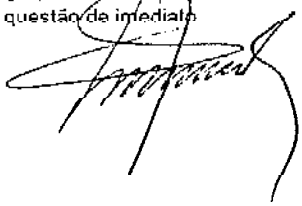
2. Quadro de Pessoal Agregado

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário celetista absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. A referência para a complementação deve ser bem definida

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão de imediato.



MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00080

data
07/02/2007

proposição
Medida Provisória nº 353 de 2007

Autor
Deputado Beto Albuquerque

nº do prontuário
490

1. [ ] Supressiva 2. [ ] Substitutiva 3. [X] Modificativa 4. [ ] Aditiva 5. [ ] Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17. Ficam transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II-

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º

---

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º

---

§ 7º **Suprimido"**

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º, Item V, claramente as seguintes atividades: "**V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;**".

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

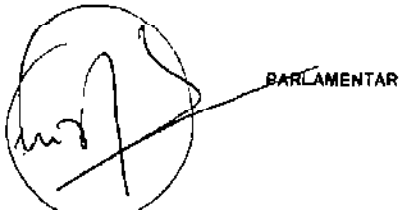
Reveste-se de extrema importância a citação de que os *empregados não percam a condição* de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.
A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.



MPV-353

00081

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

22 A

data	proposição
7/2/2007	Medida Provisoria nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II - ----------
---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - A VALEC promoverá a revisão do Plano de Cargos e Salário da RFFSA para o Quadro de Pessoal Agregado, em até 180 dias a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a fim de possibilitar o efetivo desenvolvimento na carreira para os empregados absorvidos nesse quadro.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------
---

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

---

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

JUSTIFICAÇÃO

1. **Condição de ferroviário**

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

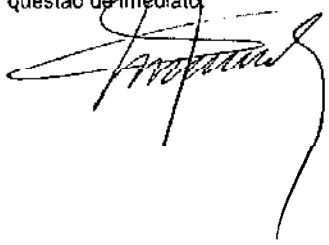
2. **Quadro de Pessoal Agregado**

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário celetista absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. **A referência para a complementação deve ser bem definida**

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão de imediato.



MPV-353

00082

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

20 A

data	proposição
7 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - A VALEC promoverá a revisão do Plano de Cargos e Salário da RFFSA para o Quadro de Pessoal Agregado, em até 180 dias a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a fim de possibilitar o efetivo desenvolvimento na carreira para os empregados absorvidos nesse quadro.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

---

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º Não havendo mais integrantes no quadro agregado de que trata o inciso I do caput deste artigo, em virtude de desligamento por demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do último empregado ativo oriundo da extinta RFFSA, a complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1001, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

JUSTIFICAÇÃO

1. Condição de ferroviário

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. Quadro de Pessoal Agregado

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. A referência para a complementação deve ser bem definida

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão se por acaso o Quadro de Pessoal Agregado se tornar vazio.

MPV-353

00083

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

Autor	nº do prontuário
Deputada Jô Moraes	53246

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ● Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido** "

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º, Item V, claramente as seguintes atividades: "**V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;**".

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.

A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

PARLAMENTAR

MPV-353

00084

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
2 / 2 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, na condição de ferroviários;e

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - No prazo de 180 dias, a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a VALEC promoverá a reformulação de seu Plano de Cargos e Salários de forma a realizar a fusão de seu quadro de pessoal efetivo com o quadro de pessoal agregado oriundo da extinta RFFSA, permanecendo aos empregados da extinta RFFSA a manutenção da condição de ferroviários.

§ 3º Suprimido

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nos 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados inicialmente ao Quadro de Pessoal Agregado passando ao Quadro de Pessoal da VALEC após a reformulação disposta no inciso I do § 2º.

JUSTIFICAÇÃO

1. Condição de ferroviário

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

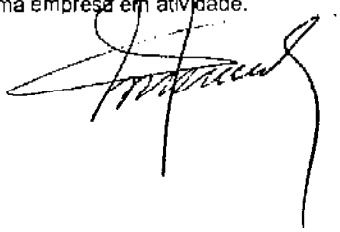
Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. Novo Quadro de Pessoal na VALEC

A reformulação do Plano de Cargos e Salários na VALEC e a unificação do Quadro de Pessoal representa uma nova perspectiva de crescimento para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa, oferecendo, ainda, pessoal experiente e de vasto conhecimento em ferrovias para a VALEC no seu quadro efetivo de pessoal.

3. A referência para a complementação é o novo Quadro de Pessoal

Trata-se da necessária adequação da referência da complementação de ferroviários aposentados e pensionistas, vinculando-os a uma empresa em atividade.



MPV-353

00085

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ● Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, na condição de ferroviários;e

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - No prazo de 180 dias, a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a VALEC promoverá a reformulação de seu Plano de Cargos e Salários de forma a realizar a fusão de seu quadro de pessoal efetivo com o quadro de pessoal agregado oriundo da extinta RFFSA, permanecendo aos empregados da extinta RFFSA a manutenção da condição de ferroviários.

§ 3º Suprimido

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nos 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados inicialmente ao Quadro de Pessoal Agregado passando ao Quadro de Pessoal da VALEC após a reformulação disposta no inciso I do § 2º.

JUSTIFICAÇÃO

1. Condição de ferroviário

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. Novo Quadro de Pessoal na VALEC

A reformulação do Plano de Cargos e Salários na VALEC e a unificação do Quadro de Pessoal representa uma nova perspectiva de crescimento para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa, oferecendo, ainda, pessoal experiente e de vasto conhecimento em ferrovias para a VALEC no seu quadro efetivo de pessoal.

3. A referência para a complementação é o novo Quadro de Pessoal

Trata-se da necessária adequação da referência da complementação de ferroviários aposentados e pensionistas, vinculando-os a uma empresa em atividade.

MPV-353

00086

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data: 07 / 02 / 2007 — proposição: Medida Provisória nº 353 de 2007

autor: DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA — nº do prontuário: 143

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ● Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página — Artigo — Parágrafo — Inciso — alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - A VALEC promoverá a revisão do Plano de Cargos e Salário da RFFSA para o Quadro de Pessoal Agregado, em até 180 dias a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a fim de possibilitar o efetivo desenvolvimento na carreira para os empregados absorvidos nesse quadro.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres, METROREC, METROFOR, METROSAL, METROBH** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, a cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

JUSTIFICAÇÃO

1. **Condição de ferroviário**

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. **Quadro de Pessoal Agregado**

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário celetista absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. **A referência para a complementação deve ser bem definida**

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão de imediato.

PARLAMENTAR

GONZAGA PATRIOTA
DEPUTADO FEDERAL – PSB / PE

MPV-353

00087

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07 / 02 / 07	Medida Provisória nº 353 / 2007

Autor	Nº Prontuário
Deputado Carlos Eduardo Cadoca	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
	17 e 26			

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se aos arts. 17 e 26 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - .....

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referencia para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º Suprimido

§ 4º .....

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o inventariante.

§ 6º .....

§ 7º Suprimido .....

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão

da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do caput terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões. aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no caput."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

....." (NR)

" Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01 e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

.....

Art.77. .....

II - .....

Art.82. .....

IV - .....

XVII - .....

XVIII - .....

XIX - .....

§ 4º - .....

Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

.....

Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no artigo 17 desta MP;

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

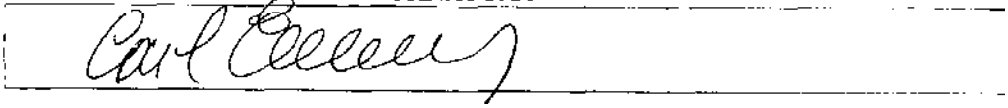
A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

ASSINATURA



MPV-353 SF-749

00088

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
6/2/2007	Medida Provisória nº 353, de 2007

Autor	nº do prontuário
Senador Arthur Virgílio	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se aos artigos 17 e 26 da Medida Provisória nº 353, de 19 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"*Art. 17.* .....

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e.

II - .....

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput** *terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, não se comunicando, em qualquer hipótese, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.*

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam

transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe, num prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a sua efetiva transferência para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

.....

Art. 26. Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

.....

Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado.

Art. 118. Ficam transferidas da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes:

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do ***caput*** *terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.*

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no caput."

JUSTIFICATIVA

O SESEF é um Serviço Social que, desde 1961, vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Já a complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário. A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA, o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes.

Sala das Sessões, 7 de fevereiro de 2007.

Senador ARTHUR VIRGÍLIO
Líder do PSDB

PARLAMENTAR

MPV-353

00089 SF - 752

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. JOSÉ LINHARES	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INCLUA-SE , ao Parágrafo 1º do art. 17 da MP 353 / 07, os incisos; I, II e III

Art. 17 - .....

Parágrafo Primeiro - .....

I) – Fica a VALEC autorizada a promover a revisão e equiparação dos Planos de Cargos e Salários da RFFSA, adequando-os à nova realidade e promover o *re-enquadramento dos empregados da extinta RFFSA, no PCS da* VALEC, prevalecendo a posição hierárquica que cada um detinha na data da extinção ,

II) – Fica assegurado, aos empregados oriundos do Escritório Regional da Malha Paulista – ERMAP, o direito à complementação, conforme disposto nas Leis 8.186 de 21 de maio de 1991 e 10.478 de 28 de junho de 2002,

III) – Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratadas na Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº 10.478 de 28 de junho de 2002,, a todos empregados ferroviários da extinta RFFSA e da VALEC, que vierem a se aposentar pela VALEC ;

JUSTIFICATIVA

As preposições acima são pertinentes pelos seguintes fatores :

Ao ser extinta a RFFSA e seu pessoal absorvidos pela VALEC, é claro que estes empregados detentores de indiscutível experiência no ramo ferroviário, serão sem duvida aqueles que irão no futuro formar os novos *profissionais ferroviários* para dar continuidade as tarefas de manutenção técnica a VALEC .

ASSINATURA

X

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Portanto não é concebível que estes profissionais sejam alocados em um quadro em extinção sem nenhuma perspectiva de progresso profissional ; e se esta situação prevalecer sem duvida irá criar um quadro de pessoal desmotivado sem nenhum interesse em prestar qualquer rendimento em benefício da empresa .

Vale também ressaltar, que todos tem direitos conquistados, e assim o Governo não tem pode condenar estes empregados a um estado de revolta e antipatia para com os poderes constituídos .

X

ASSINATURA

MPV-353

00090

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07 / 02 / 07	Medida Provisória nº 353 / 2007

Autor	Nº Prontuário
Deputado Carlos Eduardo Cadoca	

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

Página	Artigo	Parágrafos	Inciso	Alínea
	17			

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescenta novo art. 17 à Medida Provisória nº 353, de 2007, renumerando-se os demais:

"Art. 17 Fica excluída do Programa Nacional de Desestatização – PND a empresa de ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. - VALEC, em face da necessidade de implementação e reestruturação do setor ferroviário no país, revogando-se as disposições em contrário do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992, assegurados os direitos constituídos durante sua vigência.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A expansão dos investimentos em infra-estrutura é condição fundamental para aceleração do desenvolvimento sustentável do Brasil. Dessa forma, o país poderá superar os gargalos da economia e estimular o aumento da produtividade e a diminuição das desigualdades regionais e sociais.

A expansão dos serviços de transportes de cargas em parceria com a iniciativa privada, associada a uma fiscalização eficiente, contribuirá significativamente para otimização da logística necessária para exportação de produtos nacionais e do abastecimento interno promovendo uma redução dos custos de transportes e uma operação em regime de eficiência.

Outro aspecto a ser destacado é o Plano de Revitalização das Ferrovias PRF do Ministério dos Transportes que inclui o Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros.

Como se sabe, esse modal ferroviário, vital para um país de dimensão continental, encontra-se desativado, seja pela falta de atenção de gestões anteriores, seja pela falta de investimentos no setor.

De acordo com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social BNDES estão em andamento os estudos de viabilidade econômica e social, visando verificar as possibilidades de implantação do transporte ferroviário de passageiros por meio de processo de concessão.

Associam-se a este plano os Trens Turísticos, que em conjunto com os Trens Regionais promoverão o desenvolvimento do turismo, a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresarias ao longo dos trechos, resultando num impacto positivo na opinião pública e a economia nacional superando os desequilíbrios regionais e desigualdades sociais.

A VALEC com esta Medida Provisória está absorvendo um efetivo de pessoal

especializado em ferrovias e em condições de multiplicar seus conhecimentos e serem aproveitados nas ações necessárias a expansão dos serviços de transporte de carga e no Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros; contribuindo assim significativamente para que o país alcance as metas elencadas no PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

Por todo o exposto a retirada da VALEC do PND é medida de urgência política e cautela estratégica, pois será a reserva técnica que permitirá ao Estado altivez e independência no relacionamento com as concessionárias privadas, das quais nunca será refém por ausência de reserva técnica e humana.

ASSINATURA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353
00091

data	proposição
06/02/2007	Medida Provisória nº 353/07

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☒ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

INCLUA-SE , ao Parágrafo 1º do art. 17 da MP 353 / 07, os incisos; I, II e III

Art. 17 - .....

Parágrafo Primeiro - .....

I) – Fica a VALEC autorizada a promover a revisão e equiparação dos Planos de Cargos e Salários da RFFSA, adequando-os à nova realidade e promover o reenquadramento dos empregados da extinta RFFSA, no PCS da VALEC, prevalecendo a posição hierárquica que cada um detinha na data da extinção.

II) – Fica assegurado, aos empregados oriundos do Escritório Regional da Malha Paulista – ERMAP, o direito à complementação, conforme disposto nas Leis 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478 de 28 de junho de 2002.

III) – Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratadas na Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº 10.478, de 28 de junho de 2002, a todos empregados ferroviários da extinta RFFSA e da VALEC, que vierem a se aposentar pela VALEC.

JUSTIFICATIVA

As preposições acima são pertinentes pelos seguintes fatores :

Ao ser extinta a RFFSA e seu pessoal absorvido pela VALEC, é claro que estes empregados detentores de indiscutível experiência no ramo ferroviário, serão aqueles que irão no futuro formar os novos profissionais ferroviários para dar continuidade as tarefas de manutenção técnica à VALEC .

Portanto, não é concebível que estes profissionais sejam alocados em um quadro em extinção sem nenhuma perspectiva de progresso profissional, o que poderá criar um quadro de desmotivação funcional.

Vale ressaltar, que todos têm direitos conquistados que não se pode condenar os empregados a um estado de revolta e antipatia para com os poderes constituídos .

PARLAMENTAR

MPV-353

00092

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 01 DE 01

TEXTO

INCLUA-SE , ao Parágrafo 1º do art. 17 da MP 353 / 07, os incisos; I, II e III

Art. 17 - .....

Parágrafo Primeiro - .....

I) – Fica a VALEC autorizada a promover a revisão e equiparação dos Planos de Cargos e Salários da RFFSA, adequando-os à nova realidade e promover o re-enquadramento dos empregados da extinta RFFSA, no PCS da VALEC, prevalecendo a posição hierárquica que cada um detinha na data da extinção ,

II) – Fica assegurado, aos empregados oriundos do Escritório Regional da Malha Paulista – ERMAP, o direito à complementação, conforme disposto nas Leis 8.186 de 21 de maio de 1991 e 10.478 de 28 de junho de 2002,

III) – Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratadas na Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº 10.478 de 28 de junho de 2002,, a todos empregados ferroviários da extinta RFFSA e da VALEC, que vierem a se aposentar pela VALEC ;

JUSTIFICAÇÃO

As preposições acima são pertinentes pelos seguintes fatores :

Ao ser extinta a RFFSA e seu pessoal absorvidos pela VALEC, é claro que estes empregados detentores de indiscutível experiência no ramo ferroviário, serão sem duvida aqueles que irão no futuro formar os novos profissionais ferroviários para dar continuidade as tarefas de manutenção técnica a VALEC .

Portanto não é concebível que estes profissionais sejam alocados em um quadro em extinção sem nenhuma perspectiva de progresso profissional ; e se esta situação prevalecer sem duvida irá criar um quadro de pessoal desmotivado sem nenhum interesse em prestar qualquer rendimento em benefício da empresa

Vale também ressaltar, que todos tem direitos conquistados, e assim o Governo não tem pode condenar estes empregados a um estado de revolta e antipatia para com os poderes constituídos .

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

MPV-353

00093

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INCLUA-SE , ao Parágrafo 1º do art. 17 da MP 353 / 07, os incisos; I, II e III

Art. 17 - .....

Parágrafo Primeiro - .....

I) – Fica a VALEC autorizada a promover a revisão e equiparação dos Planos de Cargos e Salários da RFFSA, adequando-os à nova realidade e promover o re-enquadramento dos empregados da extinta RFFSA, no PCS da VALEC, prevalecendo a posição hierárquica que cada um detinha na data da extinção ,

II) – Fica assegurado, aos empregados oriundos do Escritório Regional da Malha Paulista – ERMAP, o direito à complementação, conforme disposto nas Leis 8.186 de 21 de maio de 1991 e 10.478 de 28 de junho de 2002,

III) – Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratadas na Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº 10.478 de 28 de junho de 2002,, a todos empregados ferroviários da extinta RFFSA e da VALEC, que vierem a se aposentar pela VALEC ;

JUSTIFICATIVA

As preposições acima são pertinentes pelos seguintes fatores :

Ao ser extinta a RFFSA e seu pessoal absorvidos pela VALEC, é claro que estes empregados detentores de indiscutível experiência no ramo ferroviário, serão sem duvida aqueles que irão no futuro formar os novos profissionais ferroviários para dar continuidade as tarefas de manutenção técnica a VALEC .

ASSINATURA

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Portanto não é concebível que estes profissionais sejam alocados em um quadro em extinção sem nenhuma perspectiva de progresso profissional ; e se esta situação prevalecer sem duvida irá criar um quadro de pessoal desmotivado sem nenhum interesse em prestar qualquer rendimento em beneficio da empresa .

Vale também ressaltar, que todos tem direitos conquistados, e assim o Governo não tem pode condenar estes empregados a um estado de revolta e antipatia para com os poderes constituídos .

ASSINATURA

MPV-353

00094

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. Carlos Santana	290

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INCLUA-SE , ao Parágrafo 1° do art. 17 da MP 353 / 07, os incisos; I, II e III

Art. 17 - .....

Parágrafo Primeiro - .....

I) – Fica a VALEC autorizada a promover a revisão e equiparação dos Planos de Cargos e Salários da RFFSA, adequando-os à nova realidade e promover o re-enquadramento dos empregados da extinta RFFSA, no PCS da VALEC, prevalecendo a posição hierárquica que cada um detinha na data da extinção ,

II) – Fica assegurado, aos empregados oriundos do Escritório Regional da Malha Paulista – ERMAP, o direito à complementação, conforme disposto nas Leis 8.186 de 21 de maio de 1991 e 10.478 de 28 de junho de 2002,

III) – Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratadas na Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº 10.478 de 28 de junho de 2002,, a todos empregados ferroviários da extinta RFFSA e da VALEC, que vierem a se aposentar pela VALEC ;

JUSTIFICATIVA

As preposições acima são pertinentes pelos seguintes fatores :

Ao ser extinta a RFFSA e seu pessoal absorvidos pela VALEC, é claro que estes empregados detentores de indiscutivel experiência no ramo ferroviário, serão sem duvida aqueles que irão no futuro formar os novos profissionais ferroviários para dar continuidade as tarefas de manutenção técnica a VALEC .

ASSINATURA



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

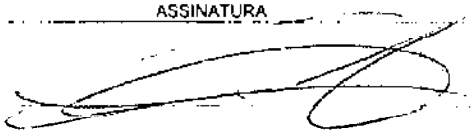
1 ( ) Supressiva 2. ( ) Substitutiva 3 ( ) Modificativa 4. ( ) Aditiva 5. (X) Substitutivo Global

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Portanto não é concebível que estes profissionais sejam alocados em um quadro em extinção sem nenhuma perspectiva de progresso profissional ; e se esta situação prevalecer sem duvida irá criar um quadro de pessoal desmotivado sem nenhum interesse em prestar qualquer rendimento em benefício da empresa .

Vale também ressaltar, que todos tem direitos conquistados, e assim o Governo não tem pode condenar estes empregados a um estado de revolta e antipatia para com os poderes constituídos .

ASSINATURA



MPV-353

00095

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007

Autor	Nº Prontuário
DEPUTADO FEDERAL ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
01/02				

Texto

INCLUA-SE , ao Parágrafo 1º do art. 17 da MP 353 / 07, os incisos; I, II e III

Art. 17 - .....

Parágrafo Primeiro - .....

I) – Fica a VALEC autorizada a promover a revisão e equiparação dos Planos de Cargos e Salários da RFFSA, adequando-os à nova realidade e promover o re-enquadramento dos empregados da extinta RFFSA, no PCS da VALEC, prevalecendo a posição hierárquica que cada um detinha na data da extinção .

II) – Fica assegurado, aos empregados oriundos do Escritório Regional da Malha Paulista – ERMAP, o direito à complementação, conforme disposto nas Leis 8.186 de 21 de maio de 1991 e 10.478 de 28 de junho de 2002,

III) – Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratadas na Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº 10.478 de 28 de junho de 2002,, a todos empregados ferroviários da extinta RFFSA e da VALEC, que vierem a se aposentar pela VALEC ;

JUSTIFICATIVA

As preposições acima são pertinentes pelos seguintes fatores :

Ao ser extinta a RFFSA e seu pessoal absorvidos pela VALEC. é claro que estes empregados detentores de indiscutível experiência no ramo ferroviário, serão sem duvida aqueles que irão no futuro formar os novos profissionais ferroviários para dar continuidade as tarefas de manutenção técnica a VALEC .

ASSINATURA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353/2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página 0203 Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Portanto não é concebivel que estes profissionais sejam alocados em um quadro em extinção sem nenhuma perspectiva de progresso profissional ; e se esta situação prevalecer sem duvida irá criar um quadro de pessoal desmotivado sem nenhum interesse em prestar qualquer rendimento em beneficio da empresa .

Vale também ressaltar, que todos tem direitos conquistados, e assim o Governo não tem pode condenar estes empregados a um estado de revolta e antipatia para com os poderes constituídos .

A presente Emenda nos foi sugerida por representantes da Federação das Associações dos Ferroviários Aposentados e Pensionistas dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Bahia, Sergipe, Rio Grande do Norte, Piauí-Ceará, Maranhão e Mato Grosso do Sul.

ARNALDO FARIA DE SÁ
DEPUTADO FEDERAL – SÃO PAULO

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **00096**

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
CARLOS SANTANA	290

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

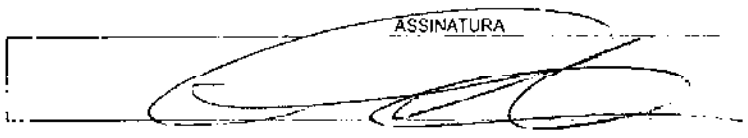
Insere-se parágrafo 6º renumerando-se os demais ao Art. 17 da Medida Provisória 353 de 2007

Fica assegurada a absorção na VALEC aos beneficiados da extinta RFFSA pela lei nº 8878/94 de 11 de maio de 1994. que dispõe sobre a concessão de anistia e contemplados pelo decreto nº 5515 de 24 de Junho de 2004 e alterado pelo nº 5954 de 07 de Novembro de 2006, podendo também sua absorção ser pelo Ministério dos Transportes e aos órgãos vinculados.

JUSTIFICATIVA

Mantendo o direito dos anistiados estará mantendo o compromisso do governo LULA, que ao baixar o decreto 5515/04 e alterado pelo decreto 5954/06 concedendo o direito aos seus postos de trabalho. Vale lembrar que estaremos garantindo o resgate a sociedade desses trabalhadores que sofrem a 16 anos será essencial.

ASSINATURA



MPV-353

00097

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ /2007	**Medida Provisória nº 353 / 2007**

autor nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 18, incluindo os parágrafos § 1º e § 2º e suprimindo-se o parágrafo único, da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante.

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida – CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre contribuições da patrocinadora e do participante."

Parágrafo único. Suprimido

JUSTIFICAÇÃO

A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessor trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

Parágrafo único. O disposto no *caput* aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

A redação do *caput* do artigo 18 limita o patrocínio da VALEC aos empregados da RFFSA, deixando os assistidos fora deste patrocínio, face à expressão:

" ... em relação aos empregados referidos no inciso I do caput do art. 17."

O parágrafo único fecha o plano de benefícios previdenciários a novas adesões. Desta sorte, os atuais e futuros empregados da VALEC não poderão aderir ao Plano, eis que o patrocínio da VALEC está restrito aos empregados ativos da RFFSA.

Deputado Edinho Bez

MPV-353

00098

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7/2/2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 18, incluindo os parágrafos § 1º e § 2º e suprimindo-se o parágrafo único, da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante.

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida – CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre contribuições da patrocinadora e do participante."

Parágrafo único. Suprimido

JUSTIFICAÇÃO

A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessor trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

Parágrafo único. O disposto no *caput* aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

A redação do *caput* do artigo 18 limita o patrocínio da VALEC aos empregados da RFFSA, deixando os assistidos fora deste patrocínio, face à expressão:

" ... em relação aos empregados referidos no inciso I do caput do art. 17,"

O parágrafo único fecha o plano de benefícios previdenciários a novas adesões. Desta sorte, os atuais e futuros empregados da VALEC não poderão aderir ao Plano, eis que o patrocínio da VALEC está restrito aos empregados ativos da RFFSA.

MPV-353

00099

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/07	**Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007**

autor	nº do prontuário
Deputada ANDRÉIA ZITO	

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

Página 1 de 1	Art. 18	Parágrafos 1º e 2º	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 18 da MP nº 353, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"Art. 18 .....

*§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do **caput** do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.*

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida - CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante."

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de medida importante para integração do pessoal da VALEC ao novo cenário, possibilitando que os empregados do quadro da VALEC tambem possam possuir o seu plano de previdência, através da REFER, da mesma forma que o pessoal oriundo da RFFSA.

PARLAMENTAR

MPV-353

00100

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
6/2/2007	Medida Provisória nº 353, de 2007

Autor	nº do prontuário
Senador Flexa Ribeiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê se ao artigo 18 da Medida Provisória nº 353, de 19 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"Art. 18. .....

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do **caput** do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida - CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante."

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de medida importante para integração do pessoal da VALEC ao novo cenário, possibilitando que os empregados do quadro da VALEC também possam possuir o seu plano de previdência, através da REFER, da mesma forma que o pessoal oriundo da RFFSA.

Sala das Sessões, 7 de fevereiro de 2007.

Senador FLEXA RIBEIRO

PARLAMENTAR

MPV-353

00101

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data: 7 / 2 / 2007

proposição: **Medida Provisória nº 353 de 2007**

autor: **DEPUTADO MARCELO ORTIZ**

nº do prontuário

1. ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Passa o art. 18 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a ter os seguintes parágrafos com a redação dada a seguir:

"Art. 18 ----------

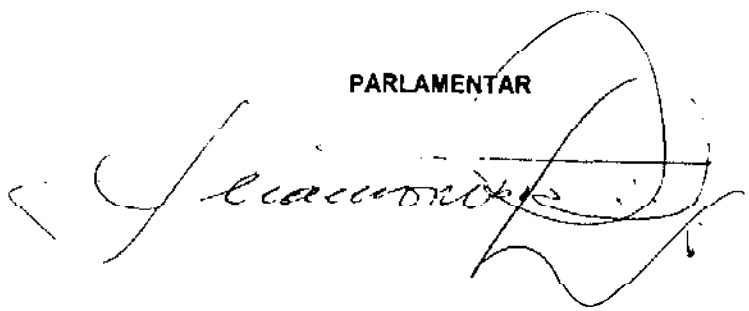
§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do **caput** do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida - CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante."

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de medida importante para integração do pessoal da VALEC ao novo cenário, possibilitando que os empregados do quadro da VALEC também possam possuir o seu plano de previdência, através da REFER, da mesma forma que o pessoal oriundo da RFFSA.

PARLAMENTAR



MPV-353

00102

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
07/02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

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

Página 1/1	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Passa o art. 18 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a ter os seguintes parágrafos com a redação dada a seguir:

"Art. 18 ----------

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do **caput** do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida - CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante."

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de medida importante para integração do pessoal da VALEC ao novo cenário, possibilitando que os empregados do quadro da VALEC também possam possuir o seu plano de previdência, através da REFER, da mesma forma que o pessoal oriundo da RFFSA.

PARLAMENTAR

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL CE

MPV-353

00103

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ /2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor nº do prontuário

1. ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Passa o art. 18 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a ter os seguintes parágrafos com a redação dada a seguir:

"Art. 18 ----------

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do **caput** do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida - CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante."

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de medida importante para integração do pessoal da VALEC ao novo cenário, possibilitando que os empregados do quadro da VALEC também possam possuir o seu plano de previdência, através da REFER, da mesma forma que o pessoal oriundo da RFFSA.

Deputado Edinho Bez

MPV-353

00104

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

1. ( ) Supressiva 2. ( ) Substitutiva 3 (x) Modificativa 4. ( )Aditiva 5. ( ) Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Passa o art. 18 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a ter os seguintes parágrafos com a redação dada a seguir:

"Art. 18 ----------

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do **caput** do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida - CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante."

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de medida importante para integração do pessoal da VALEC ao novo cenário, possibilitando que os empregados do quadro da VALEC também possam possuir o seu plano de previdência, através da REFER, da mesma forma que o pessoal oriundo da RFFSA.

PARLAMENTAR

MPV-353

00105

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data / /2007

proposição **Medida Provisória nº 353 / 2007**

autor nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 18, incluindo os parágrafos § 1º e § 2º e suprimindo-se o parágrafo único, da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante.

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida – CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre contribuições da patrocinadora e do participante."

Parágrafo único. Suprimido

JUSTIFICAÇÃO

A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessor trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do caput do art. 17, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.
Parágrafo único. O disposto no *caput* aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.
A redação do *caput* do artigo 18 limita o patrocínio da VALEC aos empregados da RFFSA, deixando os assistidos fora deste patrocínio, face à expressão:

"... em relação aos empregados referidos no inciso I do caput do art. 17,"

O parágrafo único fecha o plano de benefícios previdenciários a novas adesões. Desta sorte, os atuais e futuros empregados da VALEC não poderão aderir ao Plano, eis que o patrocínio da VALEC está restrito aos empregados ativos da RFFSA.

PARLAMENTAR

GONZAGA PATRIOTA

DEPUTADO FEDERAL – PSB / PE

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição	
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007	
	autor	nº do prontuário
	DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA	143

1. ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
		TEXTO / JUSTIFICAÇÃO		

Passa o art. 16 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a ter os seguintes parágrafos com a redação dada a seguir:

"Art. 16 ----------

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do **caput** do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida - CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante."

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de medida importante para integração do pessoal da VALEC ao novo cenário, possibilitando que os empregados do quadro da VALEC também possam possuir o seu plano de previdência, através da REFER, da mesma forma que o pessoal oriundo da RFFSA.

PARLAMENTAR

GONZAGA PATRIOTA
DEPUTADO FEDERAL – PSB / PE

MPV-353

00106

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7/2/2007	**Medida Provisória nº 353 / 2007**

autor	nº do prontuário
Dep. W. Lindberg	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 18, incluindo os parágrafos § 1º e § 2º e suprimindo-se o parágrafo único, da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante.

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida – CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre contribuições da patrocinadora e do participante."

Parágrafo único. Suprimido

JUSTIFICAÇÃO

A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessor trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

Parágrafo único. O disposto no *caput* aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

A redação do *caput* do artigo 18 limita o patrocínio da VALEC aos empregados da RFFSA, deixando os assistidos fora deste patrocínio, face à expressão:

" ... em relação aos empregados referidos no inciso I do caput do art. 17,"

O parágrafo único fecha o plano de benefícios previdenciários a novas adesões. Desta sorte, os atuais e futuros empregados da VALEC não poderão aderir ao Plano, eis que o patrocínio da VALEC está restrito aos empregados ativos da RFFSA.

MPV-353

00107

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
01/02/2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO PAULO ROCHA	

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 18, incluindo os parágrafos § 1º e § 2º e suprimindo os o parágrafo único, da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante.

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida – CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre contribuições da patrocinadora e do participante."

Parágrafo único. Suprimido

JUSTIFICAÇÃO

A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessor trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

Parágrafo único. O disposto no *caput* aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

A redação do *caput* do artigo 18 limita o patrocínio da VALEC aos empregados da RFFSA, deixando os assistidos fora deste patrocínio, face à expressão:

" ... em relação aos empregados referidos no inciso I do ceput do art. 17,"

O parágrafo único fecha o plano de benefícios previdenciários a novas adesões. Desta sorte, os atuais e futuros empregados da VALEC não poderão aderir ao Plano, eis que o patrocínio da VALEC está restrito aos empregados ativos da RFFSA.

PARLAMENTAR

MPV-353

00108

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 18, incluindo os parágrafos § 1º e § 2º e suprimindo-se o parágrafo único, da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante.

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17.

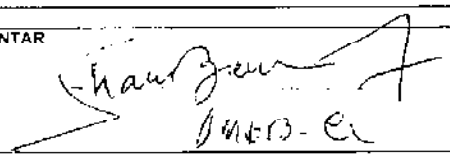
§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida – CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre contribuições da patrocinadora e do participante."

Parágrafo único. Suprimido

JUSTIFICAÇÃO

A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessor trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.
Parágrafo único. O disposto no *caput* aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.
A redação do *caput* do artigo 18 limita o patrocínio da VALEC aos empregados da RFFSA, deixando os assistidos fora deste patrocínio, face à expressão:
" ... em relação aos empregados referidos no inciso I do caput do art. 17,"
O parágrafo único fecha o plano de benefícios previdenciários a novas adesões. Desta sorte, os atuais e futuros empregados da VALEC não poderão aderir ao Plano, eis que o patrocínio da VALEC está restrito aos empregados ativos da RFFSA.

PARLAMENTAR



MPV-353

00109

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
Dep. Carlos Santana	290

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INCLUA-SE o art. 18 – A, e os parágrafos 1º , 2º e 3º à MP 353 de 22-01-2007, com a seguinte redação :

ART. 18-A – O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1968, fica vinculado ao Departamento de Infra Estrutura de Transportes – DNIT ;

Parágrafo 1º – As ferrovias Nacionais sob a administração de autarquias, sociedade de economia mista Federais Estaduais. Municipais. Privadas. Concessionárias, Sub-concessionárias e Concedentes ficam obrigadas a cobrar sobre as tarifas praticadas, em taxa adicional de 2% (dois por cento) .

Parágrafo 2º – Fica a Agencia Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, encarregada de fiscalizar o repasse mensal ao SESEF, de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias arrecadadas .

Parágrafo 3º – Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade .

JUSTIFICATIVA

Entendemos que a proposta acima é pertinente, pelas seguintes razões :

1 – O SESEF, de acordo com a Lei nº 3.891, tem como principal objetivo assistir as famílias ferroviárias nas áreas de Saúde, Educação e Lazer, Cultural e etc e etc ; antes era vinculado ao Departamento Nacional Ferroviário e

ASSINATURA

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

posteriormente, com a extinção daquele Departamento, ficou vinculado a RFFSA .

2 – De acordo com a legislação citada, era repassado uma taxa de 2% calculado sobre os valores arrecadados sobre os fretes transportados para dar sustentação financeira ao SESEF a fim de manter o Plano de Saúde para os ferroviários ativos e inativos e seus pensionistas .

3 – Com a extinção da RFFSA, é imperativo que o SESEF, para dar continuidade ao seu relevante trabalho social em prol das famílias metro-ferroviárias seja vinculado ao DNIT .

ASSINATURA

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

MPV-353

00110

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 01 DE 01

TEXTO

INCLUA-SE o art. 18 – A, e os parágrafos 1º , 2º e 3º à MP 353 de 22-01-2007, com a seguinte redação :

Art. 18-A – O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1968, fica vinculado ao Departamento de Infra Estrutura de Transportes – DNIT ;

Parágrafo 1º – As ferrovias Nacionais sob a administração de autarquias, sociedade de economia mista Federais Estaduais, Municipais, Privadas, Concessionárias, Sub-concessionárias e Concedentes ficam obrigadas a cobrar sobre as tarifas praticadas, em taxa adicional de 2% (dois por cento) .

Parágrafo 2º – Fica a Agencia Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, encarregada de fiscalizar o repasse mensal ao SESEF, de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias arrecadadas .

Parágrafo 3º – Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade.

JUSTIFICAÇÃO

Entendemos que a proposta acima é pertinente, pelas seguintes razões :

1 – O SESEF, de acordo com a Lei nº 3.891, tem como principal objetivo assistir as famílias ferroviárias nas áreas de Saúde, Educação e Lazer, Cultural e etc e etc ; antes era vinculado ao Departamento Nacional Ferroviário e posteriormente, com a extinção daquele Departamento, ficou vinculado a RFFSA .

2 – De acordo com a legislação citada, era repassado uma taxa de 2% calculado sobre os valores arrecadados sobre os fretes transportados para dar sustentação financeira ao SESEF a fim de manter o Plano de Saúde para os ferroviários ativos e inativos e seus pensionistas .

3 – Com a extinção da RFFSA, é imperativo que o SESEF, para dar continuidade ao seu relevante trabalho social em prol das famílias metro-ferroviárias seja vinculado ao DNIT .

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

MPV-353

00111

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
06/02/2007	Medida Provisória nº 353/07

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☒ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

INCLUA-SE o art. 18 – A, e os parágrafos 1°, 2° e 3° à MP 353 de 22/01/2007, com a seguinte redação :

ART. 18-A – O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1968, fica vinculado ao Departamento de Infra Estrutura de Transportes – DNIT;

Parágrafo 1° – As ferrovias Nacionais sob a administração de autarquias, sociedade de economia mista Federais, Estaduais, Municipais, Privadas, Concessionárias, Sub-concessionárias e Concedentes ficam obrigadas a cobrar sobre as tarifas praticadas, em taxa adicional de 2% (dois por cento) .

Parágrafo 2° – Fica a Agencia Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, encarregada de fiscalizar o repasse mensal ao SESEF, de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias arrecadadas .

Parágrafo 3° – Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade .

JUSTIFICATIVA

Entendemos que a proposta acima é pertinente, pelas seguintes razões :

1 – O SESEF, de acordo com a Lei nº 3.891, tem como principal objetivo assistir as famílias ferroviárias nas áreas de saúde, educação, lazer, cultural, etc; antes vinculado ao Departamento Nacional Ferroviário e posteriormente, com a extinção daquele Departamento, ficou vinculado à RFFSA .

2 – De acordo com a legislação citada, era repassada uma taxa de 2% calculada sobre os valores arrecadados sobre os fretes transportados para dar sustentação financeira ao SESEF e manter o Plano de Saúde para os ferroviários ativos, inativos e pensionistas .

3 – Com a extinção da RFFSA, é imperativo que o SESEF, para dar continuidade ao seu relevante trabalho social em prol das famílias metro-ferroviárias, seja vinculado ao DNIT .

PARLAMENTAR

MPV-353

00112

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
Dep. José Linhares	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INCLUA-SE o art. 18 – A, e os parágrafos 1º , 2º e 3º à MP 353 de 22-01-2007, com a seguinte redação :

ART. 18-A – O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1968, fica vinculado ao Departamento de Infra Estrutura de Transportes – DNIT ;

Parágrafo 1º – As ferrovias Nacionais sob a administração de autarquias, sociedade de economia mista Federais Estaduais, Municipais, Privadas, Concessionárias, Sub-concessionárias e Concedentes ficam obrigadas a cobrar sobre as tarifas praticadas, em taxa adicional de 2% (dois por cento) .

Parágrafo 2º – Fica a Agencia Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, encarregada de fiscalizar o repasse mensal ao SESEF, de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias arrecadadas .

Parágrafo 3º – Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade .

JUSTIFICATIVA

Entendemos que a proposta acima é pertinente, pelas seguintes razões :

1 – O SESEF, de acordo com a Lei nº 3.891, tem como principal objetivo assistir as famílias ferroviárias nas áreas de Saúde, Educação e Lazer, Cultural e etc e etc ; antes era vinculado ao Departamento Nacional Ferroviário e

ASSINATURA

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

posteriormente, com a extinção daquele Departamento, ficou vinculado a RFFSA .

2 De acordo com a legislação citada, era repassado uma taxa de 2% calculado sobre os valores arrecadados sobre os fretes transportados para dar sustentação financeira ao SESEF a fim de manter o Plano de Saúde para os ferroviários ativos e inativos e seus pensionistas .

3 – Com a extinção da RFFSA, é imperativo que o SESEF, para dar continuidade ao seu relevante trabalho social em prol das famílias metro-ferroviárias seja vinculado ao DNIT .

ASSINATURA

x

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00113

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007

Autor	Nº Prontuário
DEPUTADO FEDERAL ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
01/02				

Texto

INCLUA-SE o art. 18 – A, e os parágrafos 1º , 2º e 3º à MP 353 de 22-01-2007, com a seguinte redação :

ART. 18-A – O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1968, fica vinculado ao Departamento de Infra Estrutura de Transportes – DNIT ;

Parágrafo 1º – As ferrovias Nacionais sob a administração de autarquias, sociedade de economia mista Federais Estaduais, Municipais, Privadas, Concessionárias, Sub-concessionárias e Concedentes ficam obrigadas a cobrar sobre as tarifas praticadas, uma taxa adicional de 2% (dois por cento) .

Parágrafo 2º – Fica a Agencia Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, encarregada de fiscalizar o repasse mensal ao SESEF, de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias arrecadadas .

Parágrafo 3º – Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade .

JUSTIFICATIVA

Entendemos que a proposta acima é pertinente, pelas seguintes razões :

1 – O SESEF, de acordo com a Lei nº 3.891, tem como principal objetivo assistir as famílias ferroviárias nas áreas de Saúde, Educação e Lazer, Cultural e etc e etc ; antes era vinculado ao Departamento Nacional Ferroviário e

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353/2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página 02 02 Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

posteriormente, com a extinção daquele Departamento, ficou vinculado a RFFSA .

2 – De acordo com a legislação citada, era repassado uma taxa de 2% calculado sobre os valores arrecadados sobre os fretes transportados para dar sustentação financeira ao SESEF a fim de manter o Plano de Saúde para os ferroviários ativos e inativos e seus pensionistas .

3 – Com a extinção da RFFSA, é imperativo que o SESEF, para dar continuidade ao seu relevante trabalho social em prol das famílias metro-ferroviárias seja vinculado ao DNIT .

A presente Emenda nos foi sugerida por representantes da Federação das Associações dos Ferroviários Aposentados e Pensionistas dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Bahia, Sergipe, Rio Grande do Norte, Piauí-Ceará, Maranhão e Mato Grosso do Sul.

ARNALDO FARIA DE SÁ
DEPUTADO FEDERAL – SÃO PAULO

MPV-353

00114

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
02/02 / 2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Arnaldo Faria de Sá	337

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

Página 01	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA DO ART. 18 DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 353, de 19 de janeiro

Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante.

JUSTIFICAÇÃO

A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessor trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

Parágrafo único. O disposto no *caput* aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

A redação do *caput* do artigo 18 limita o patrocínio da VALEC aos empregados da RFFSA, deixando os assistidos fora deste patrocínio, face à expressão:

" ... em relação aos empregados referidos no inciso I do caput do art. 17."

O parágrafo único fecha o plano de benefícios previdenciários a novas adesões. Desta sorte, os atuais e futuros empregados da VALEC não poderão aderir ao Plano, eis que o patrocínio da VALEC está restrito aos empregados ativos da RFFSA.

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pela Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários - FAEF e da Associação dos Empregados Ferroviários ativos de São Paulo - AEFEASP.

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal - São Paulo

MPV-353

00115

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7/2/2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA DO ART. 18 DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 353, de 19de janeiro de 2007-01-31

Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessor trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

Parágrafo único. O disposto no *caput* aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

A redação do *caput* do artigo 18 limita o patrocínio da VALEC aos empregados da RFFSA, deixando os assistidos fora deste patrocínio, face à expressão:

" ... em relação aos empregados referidos no inciso I do caput do art. 17,"

JUSTIFICAÇÃO

O parágrafo único fecha o plano de benefícios previdenciários a novas adesões. Desta sorte, os atuais e futuros empregados da VALEC não poderão aderir ao Plano, eis que o patrocínio da VALEC está restrito aos empregados ativos da RFFSA.

Isto posto, sugerimos a alteração do artigo 18, com a retirada da expressão supratranscrita e a supressão do parágrafo único. Assim a redação do artigo 18 seria a o seguinte:

Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante.

Uma vez efetuadas tais adequações, mister se faz a eliminação da atual redação do artigo 25 da MP nº 353, a fim de que somente a VALEC assuma o patrocínio do Plano de Benefícios previdenciários RFFSA, evitando-se, destarte, a fragmentação do Plano. A nova redação do artigo 25 deverá dispor que a União assumirá todos os débitos vencidos e já contratados com a REFER, bem como eventual passivo atuarial e contingencial, relativos ao plano da RFFSA e de competências anteriores a data da efetiva transferência do plano à VALEC. As obrigações de competência posteriores à assunção do patrocínio pela VALEC ficarão a cargo desta. Isto posto, sugerimos a seguinte redação:

Art. A União assumirá a responsabilidade por todos os débitos vencidos e já contratados com a Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER decorrentes do Plano de Benefícios da RFFSA, bem como eventual passivo atuarial e contingencial referente a competências anteriores à data da efetiva assunção dos Planos de Benefícios previdenciários pela VALEC.

PARLAMENTAR

MPV-353

00116

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
	Medida Provisória nº 353/07

autor	Nº do prontuário
Deputado José Rocha	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o art. 23 da MP 353/07.

JUSTIFICATIVA

Não é razoável a criação de novos cargos em comissão, quando se está extinguindo uma empresa de tal porte pela quantidade de custos que representa para o Tesouro Nacional.

PARLAMENTAR



MPV-353

00117

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data

Proposição
MP 353/2007

Autor
Dep. Moreira Mendes

nº do prontuário

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o art. 23 da Medida Provisória n.º 353, de 22 de janeiro de 2007.

JUSTIFICATIVA

Ao mesmo tempo em que o Governo Federal lança o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que prevê investimentos em infra-estrutura e cortes nos gastos do governo para os anos de 2007 a 2010, com a imposição de limite para os gastos da União com a folha de pagamento, esta Medida Provisória, em seu art. 23, cria 157 (cento e cinqüenta e sete) cargos em comissão DAS. Ainda que muitos desses cargos tenham caráter de transitoriedade e sejam destinados a atividades de inventariança da extinta RFFSA, parece um contra-senso a criação desses cargos neste momento. Afinal, as atividades de inventariança referidas na MP poderiam, com maior racionalização dos trabalhos, a fim de conformar-se aos objetivos maiores do PAC, ser exercidas pelos próprios servidores já existentes no quadro do Poder Executivo, sem prejuízos aos trabalhos normais.

O Governo Federal, nos últimos anos, sempre que possível e, no mais das vezes, por meio de medidas provisórias, vem insistindo em criar cargos em comissão na estrutura do Poder Executivo, em clara oposição ao discurso que agora vem defender através do PAC nesse tocante e ao princípio do concurso público.

PARLAMENTAR

Dep. MOREIRA MENDES
PPS/RO

MPV-353

00118

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº353, de 2007

Autores	nº do prontuário
SENADOR FLEXA RIBEIRO	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o §3º do art. 23 da MP 353 de 2007 renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda objetiva conter a criação de novos cargos em comissão, de livre nomeação pelo Poder Executivo. O *caput* do art. 23 da Medida Provisória 353, de 2007, cria 157 (cento e cinqüenta e sete) cargos D.A.S. (cargos em comissão), de caráter transitório. Entretanto, o parágrafo 2º do mesmo art., estabelece que os referidos cargos, quando concluídos os trabalhos de inventariança da Rede Ferroviária Federal S/A, serão restituídos à Secretaria de Gestão do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, quando deveriam ser extintos, em decorrência de sua criação em caráter transitório. Por sua vez, o parágrafo 3º ora suprimido estabelece que os demais cargos serão integrados na estrutura regimental dos órgãos para os quais forem distribuídos, o que deixa claro o objetivo de criação de cargos em comissão de caráter permanente.

Sala das Sessões, de fevereiro de 2007.

Senador FLEXA RIBEIRO

MPV-353

00119

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/07	**Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007**

autor	nº do prontuário
OTÁVIO LEITE	

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

Página 1 de 1	Art. 23	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

O art. 23 da MP nº 353 de 22 de janeiro de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 23. Ficam criados, no âmbito do Poder Executivo Federal, os seguintes cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS: um DAS-6; nove DAS-5; vinte e cinco DAS-4; trinta DAS-3; trinta e seis DAS-2; e cinqüenta e seis DAS-1.

§ 1º Os cargos em comissão referidos no ***caput****, destinados às atividades de inventariança, não integrarão a estrutura regimental do Ministério dos Transportes, devendo constar nos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.*

§ 2º À medida que forem concluídas as atividades de inventariança, os cargos em comissão referidos no § 1º serão ***extintos.****"*

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 354 de 2007, cria 157 DAS com o objetivo de realizar os trabalhos de inventariança e demais atividades decorrentes da transferência das funções da extinta RFFSA para outros órgãos ou entidades da administração pública. No entanto, o § 2º do art. 23, determina que esses cargos em comissão deverão retornar à Secretaria de Gestão do MPO, quando da conclusão do processo de inventariança da RFFSA.

A presente emenda tem por objetivo assegurar a extinção desses cargos, considerando que eles foram criados exclusivamente com o propósito de realizar o processo de inventariança da RFFSA, não devendo ser restituídos para o banco de reserva do MPO para outra destinação, já que a estimativa de gastos com estes cargos, de acordo com a EMI nº 05 de 2007, é de R$ 387 mil, ou seja um gasto anual de aproximadamente R$ 5,0 bilhões.

PARLAMENTAR

Deputado OTAVIO LEITE

MPV-353

00120

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
	Medida Provisória nº 353/07

autor	Nº do prontuário
Deputado José Rocha	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao art. 23 da MP 353/07 o seguinte parágrafo, excluindo-se os demais:

"Art. 23.....

.....

§ 1° A totalidade dos cargos em comissão criados serão preenchidos pelos empregados ativos da extinta RFFSA.

§ 2° À medida que forem concluídas as atividade de inventariança, os cargos em comissão referidos no §1° serão extintos.

JUSTIFICATIVA

Nada mais justo que os empregados, de grande capacitação técnica na área ferroviária, cujos cargos, serão extintos pela presente Medida Provisória, sejam aproveitados na realização dos trabalhos de inventariança da RFFSA.

PARLAMENTAR

MPV-353

00121

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº353, de 2007

Autores	nº do prontuário
SENADOR FLEXA RIBEIRO	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se o §2º do art. 23 da MP 353 de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

Art. 23

.....

..... .

§ 1º.....

§ 2º À medida que forem concluídas as atividades de inventariança, os cargos em comissão referidos no §1º serão extintos, em decorrência de sua transitoriedade.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda objetiva conter a criação de novos cargos em comissão, de livre nomeação pelo Poder Executivo. O *caput* do art. 23 da Medida Provisória 353, de 2007, cria 157 (cento e cinqüenta e sete) cargos D.A.S. (cargos em comissão), de caráter transitório. Entretanto, o parágrafo 2º do mesmo art., estabelece que os referidos cargos, quando concluídos os trabalhos de inventariança da Rede Ferroviária Federal S/A, serão restituídos à Secretaria de Gestão do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, quando deveriam ser extintos, em decorrência de sua criação em caráter transitório.

Sala das Sessões, de fevereiro de 2007.

Senador FLEXA RIBEIRO

MPV-353

00122

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº353, de 2007

Autores	nº do prontuário
SENADOR FLEXA RIBEIRO	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

" Altere-se o § 4º do art. 23 da MP 353 de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

Art. 23

.....

§ 4º Ato do Poder Executivo estabelecerá a distribuição transitória dos cargos em comissão criados por esta Medida provisória."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda objetiva conter a criação de novos cargos em comissão, de livre nomeação pelo Poder Executivo. O *caput* do art. 23 da Medida Provisória 353, de 2007, cria 157 (cento e cinqüenta e sete) cargos D.A.S. (cargos em comissão), de caráter transitório. Entretanto, o parágrafo 2º do mesmo art. estabelece que os referidos cargos, quando concluídos os trabalhos de inventariança da Rede Ferroviária Federal S/A, serão restituídos à Secretaria de Gestão do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, quando deveriam ser extintos, em decorrência de sua criação em caráter transitório. O parágrafo 4º do mesmo art. 23, ora alterado, reforça o entendimento sobre o caráter permanente dos cargos em comissão criados pela MP.

Sala das Sessões, de fevereiro de 2007.

Senador FLEXA RIBEIRO

MPV-353

00123

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ / 2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
DEP WALTER PINHEIRO	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do artigo 25, da Medida Provisória Nº 353, de 22 de janeiro de 2007, que passa a tar a seguinte redação:

"Art. 25 - A União, na forma do disposto no Art. 23 da lei 8029/1990, assumirá a responsabilidade por todos os débitos vencidos e já contratados com a Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER decorrentes do Plano de Benefícios da RFFSA, bem como eventual passivo atuarial e contingencial referente a competências anteriores à data da efetiva assunção dos Planos de Benefícios previdenciários pela VALEC."

JUSTIFICAÇÃO

Uma vez efetuadas tais adequações no artigo 18, proposto na emenda da forma abaixo:

"..Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante."

Se faz necessário alterar a redação do artigo 25 da MP nº 353/07, a fim de que somente a VALEC assuma o patrocínio do Plano de Benefícios previdenciários RFFSA, evitando-se, destarte, a fragmentação do Plano. A nova redação do artigo 25 deverá dispor que a União assumirá todos os débitos vencidos e já contratados com a REFER, bem como eventual passivo atuarial e contingencial, relativos ao plano da RFFSA e de competências anteriores a data da efetiva transferência do plano à VALEC. As obrigações de competência posteriores à assunção do patrocínio pela VALEC ficarão a cargo desta.

PARLAMENTAR

MPV-353

00124

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data: / /2007

proposição: **Medida Provisória nº 353 / 2007**

autor

nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do artigo 25, da Medida Provisória Nº 353, de 22 de janeiro de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 25 - A União, na forma do disposto no Art. 23 da lei 8029/1990, assumirá a responsabilidade por todos os débitos vencidos e já contratados com a Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER decorrentes do Plano de Benefícios da RFFSA, bem como eventual passivo atuarial e contingencial referente a competências anteriores a data da efetiva assunção dos Planos de Benefícios previdenciários pela VALEC."

JUSTIFICAÇÃO

Uma vez efetuadas tais adequações no artigo 18, proposto na emenda da forma abaixo:

" Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante."

Se faz necessário alterar a redação do artigo 25 da MP nº 353/07, a fim de que somente a VALEC assuma o patrocínio do Plano de Benefícios previdenciários RFFSA, evitando-se, destarte, a fragmentação do Plano. A nova redação do artigo 25 deverá dispor que a União assumirá todos os débitos vencidos e já contratados com a REFER, bem como eventual passivo atuarial e contingencial, relativos ao plano da RFFSA e de competências anteriores a data da efetiva transferência do plano à VALEC. As obrigações de competência posteriores à assunção do patrocínio pela VALEC ficarão a cargo desta.

Deputado Edinho Bez

MPV-353

00125

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição	nº do prontuário
02/ 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 / 2007	
	autor: Deputado Arnaldo Faria de Sá	337

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA DO ART. 25 DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 353, de 19de janeiro de 2007

Art. 25 - A União assumirá a responsabilidade por todos os débitos vencidos e já contratados com a Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER decorrentes do Plano de Benefícios da RFFSA, bem como eventual passivo atuarial e contingencial referente a competências anteriores à data da efetiva assunção dos Planos de Benefícios previdenciários pela VALEC.

JUSTIFICAÇÃO

Uma vez efetuadas tais adequações no artigo 18, proposto na emenda da forma abaixo:

> **"Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante."**

Se faz necessário alterar a redação do artigo 25 da MP nº 353/07, a fim de que somente a VALEC assuma o patrocínio do Plano de Benefícios previdenciários RFFSA, evitando-se, destarte, a fragmentação do Plano. A nova redação do artigo 25 deverá dispor que a União assumirá todos os débitos vencidos e já contratados com a REFER, bem como eventual passivo atuarial e contingencial, relativos ao plano da RFFSA e de competências anteriores a data da efetiva transferência do plano a VALEC. As obrigações de competência posteriores à assunção do patrocínio pela VALEC ficarão a cargo desta.

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pela Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários - FAEF e da Associação dos Empregados Ferroviários ativos de São Paulo - AEFEASP.

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal - São Paulo
PARLAMENTAR

MPV-353

00126

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7/2/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. JOÃO DADO – PDT/SP	

1. [ ] Supressiva 2. [ ] Substitutiva 3. [X] Modificativa 4. [ ] Aditiva 5. [ ] Substitutiva global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art.14. .....
.....

IV - .....
.....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....
.....

II - recursos provenientes dos instrumentos de outorga e arrendamento administrados pela respectiva Agência, excetuados os provenientes dos contratos de arrendamento originários da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória no 2.181-45, de 24 de agosto de 2001;
....." (NR)

"Art. 82. .....
.....
XVII - exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme disposto no art. 25, inciso IV, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos;
XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento; e
XIX - propor ao Ministério dos Transportes, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento.
.....
§ 4o O DNIT e a ANTT celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução das atribuições de que trata o inciso XVII, cabendo à ANTT a responsabilidade concorrente pela execução do controle patrimonial e contábil dos bens operacionais recebidos pelo DNIT, vinculados aos contratos de arrendamento referidos nos incisos II e IV do art. 25." (NR)

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 25 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado." (NR)

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no artigo 17 desta MP;
II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei no 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei no 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1o A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do caput terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões, aplicados a todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.
§ 2o O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no caput."
§ 3o Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas por esta emenda para o art. 26 da Medida Provisória n.º 353, de 2007, dizem respeito aos arts. 105 e 118 da Lei n.º 10.233, de 5 de junho de 2001. Os demais dispositivos da Lei n.º 10.233/2001 (quais sejam, a alínea "b" do art. 14; o inciso II do art. 77; os incisos XVII, XVIII e XIX do *caput* e o § 4 do art. 82) permanecem com a redação dada pela Medida Provisória n.º 353, de 2007.

O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, objeto do art. 105 da Lei n.º 10.233/2001, é instituição que desde 1961 vem prestando relevantes serviços à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos. Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT, e não à inventariança da extinta RFFSA.

A alteração relativa ao art. 118 da Lei n.º 10.233/2001 está associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória n.º 353, de 22 de janeiro de 2007. Como, segundo nossa proposta, não haverá mais "quadro em extinção" na VALEC, mas sim "quadro agregado", as atribuições de que trata o art. 118 ficam melhor situadas sob a competência do Ministério dos Transportes, e não do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão como proposto originariamente no art. 26 da Medida Provisória n.º 353, de 2007.

A complementação instituída pelas Leis 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, refere-se não somente à aposentadoria, mas também à pensão de beneficiário de ferroviário, razão por que esta emenda propõe redação distinta para o inciso I do art. 118 da Lei n.º 10.233/2001. A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

Ademais, a própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação. Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes, uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

No que se refere ao § 3.º que esta emenda pretende acrescentar ao art. 118 da Lei n.º 10.233/2001, trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

Deputado JOÃO DADO
PDT/SP

MPV-353

00127

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

7 / 2 / 2007

Medida Provisória nº 353 de 2007

Dep. W. Rimbeira

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ● Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei.

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º -

.....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à *Rede Ferroviária Federal S.A. – REFESA*, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.667, de 8 de fevereiro de 1901, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisoria nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituida pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

MPV-353

00128

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Beto Albuquerque	490

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. x Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

Art.14. .....

IV- .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

Art.77.....

II - .....

Art.82 .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§4º .....

Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado.

Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes:

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002;

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

MPV-353

00129

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☒ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página 1/3	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **116** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

. . . . . .

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII .....

XVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

.....

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no artigo 17 desta MP;

Nova redação de emenda:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º Suprimido

§ 4º

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º

§ 7º Suprimido

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL / CE

MPV-353

00130

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

Autor	nº do prontuário
Deputado EDMILSON VALENTIM (PCdoB/RJ)	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, e

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do caput terá como referência o disposto no art. 17.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos. Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007. A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

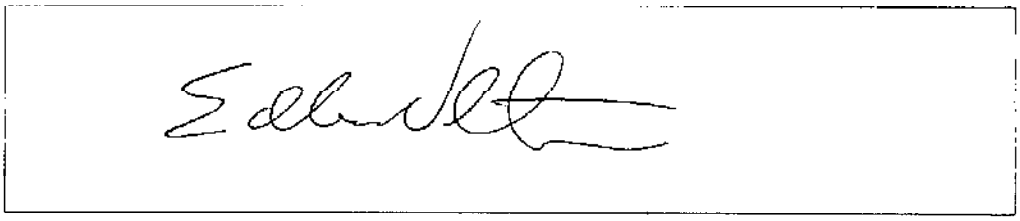
A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR



MPV-353

00131

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data / /2007 proposição Medida Provisória nº 353 de 2007

autor nº do prontuário

1. ( ) Supressiva 2. ( ) Substitutiva 3. (X) Modificativa 4. ( ) Aditiva 5. ( ) Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinta redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." *(NR)*

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviaria Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda PROPOSTA:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviarios e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o *reajuste salarial a data base* da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado no VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido** "

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência o disposto no art. 17.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Deputado Edinho Bez

MPV-353

00132

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data: / /2007

proposição: Medida Provisória nº 353 de 2007

autor

nº do prontuário

1. ( ) Supressiva 2. ( ) Substitutiva 3. (X) Modificativa 4. ( ) Aditiva 5. ( ) Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura .....(NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII - .....

XVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviário Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A complementação prevista na legislação terá como referencia, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social, sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, a cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

Deputado Edinho Bez

MPV-353

00133

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data / /2007 | proposição Medida Provisória nº 353 de 2007

autor | 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. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redaçao, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativo aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A complementação prevista na legislação citadas no inciso I e II do caput terá como referencia, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social, sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, a cargo da União, não se limitando ao teto de benéfico do INSS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

Deputado Edinho Bez

MPV-353

00134

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data: / / 2007 — proposição: Medida Provisória nº 353 de 2007

autor — 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. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII - .....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes. ,

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961 e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade terá como referencia inicial de os valores do plano de cargos e salários da extinta RFFSA e posteriormente, do plano de cargos da VALEC, após sua reformulação e a fusão do quadro de pessoal efetivo da VALEC com o quadro de pessoal agregado, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medide Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

Deputado Edinho Bez

MPV-353

00135

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data / /2007 — Medida Provisória nº 353 de 2007 — nº de prontuário

autor

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." *(NR)*

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII - .....

XVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes,

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento de parcela sob o encargo da União relativo aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associado à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

Deputado Edinho Bez

MPV-353

00136

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☒ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, e

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência o disposto no art. 17.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da *Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes* da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram *integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista*, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL CE

MPV-353

00137

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	

1. ( ) Supressiva 2. ( ) Substitutiva 3. (X) Modificativa 4. ( ) Aditiva 5. ( ) Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

.....

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da *União relativa aos proventos* de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade terá como referencia inicial de os valores do plano de cargos e salários da extinta RFFSA e posteriormente, do plano de cargos da VALEC, após sua reformulação e a fusão do quadro de pessoal efetivo da VALEC com o quadro de pessoal agregado, aplicados à todos os *empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal da* VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da *Medida Provisória nº* 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das *unidades regionais do DNIT e da* Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

***Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram* integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.**

PARLAMENTAR

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL PR/CE

MPV-353

00138

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 07/02/2007

Proposição: Medida Provisória nº 353 de 2007

Autor: DEPUTADA GORETE PEREIRA

Nº do prontuário: 100

1. ( ) Supressiva 2. ( ) Substitutiva 3. (X) Modificativa 4. ( ) Aditiva 5. ( ) Substitutivo global

Página | Artigo | Parágrafo | Inciso | alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.
I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A complementação prevista na legislação citadas no inciso I e II do caput terá como referencia, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social, sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, a cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL CE

MPV-353

00139

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	

1. ( ) Supressiva 2. ( ) Substitutiva 3. (X) Modificativa 4. ( ) Aditiva 5. ( ) Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu *caput* e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à *infra-estrutura*.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII - .....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.
I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A complementação prevista na legislação terá como referencia, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social, sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, a cargo da União, não se limitando ao teto de benéfico do INSS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no caput."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, *em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998* e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL CE

MPV-353

00140

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

1. ( ) Supressiva 2. ( ) Substitutiva 3. (X) Modificativa 4. ( ) Aditiva 5. ( ) Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

.....

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda PROPOSTA:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II -

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta)

§ 3º **Suprimido**

§ 4º

---

§5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB**, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º

---

§ 7º **Suprimido** "

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência o disposto no art. 17.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

PARLAMENTAR

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL CE

MPV-353

00141

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei.

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII - .....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º -

.....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

.....

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

MPV-353

00142

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º -

.....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

.....

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A complementação prevista na legislação terá como referencia, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social, sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, a cargo da União, não se limitando ao teto de benéfico do INSS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

MPV-353

00143

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☒ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu caput e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º -

.....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

.....

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A complementação prevista na legislação citadas no inciso I e II do caput terá como referência, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social, sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, a cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

MPV-353

00144

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data: 07/02/2007

proposição: Medida Provisória nº 353 de 2007

autor: DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA

nº de prontuário: 143

27

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página | Artigo | Parágrafo | Inciso | alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A complementação prevista na legislação terá como referencia, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social, sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, a cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

GONZAGA PATRIOTA

DEPUTADO FEDERAL – PSB/PE

MPV-353

00145

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 06 /02 /2007 | proposição Medida Provisória nº 353 de 2007

autor DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ | nº do prontuário 337

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ☒ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página 1/2 | Artigo | Parágrafo | Inciso | alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

ARNALDO FARIA DE SÁ
DEPUTADO FEDERAL / SP

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00146

data
07/02/2007

Medida Provisória nº 353 de 2007

25
nº de prontuário

autor
DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA

143

1 ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ● Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII - .....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes:

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade terá como referencia inicial de os valores do plano de cargos e salários da extinta RFFSA e posteriormente, do plano de cargos da VALEC, após sua reformulação e a fusão do quadro de pessoal efetivo da VALEC com o quadro de pessoal agregado, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 20 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à Inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

GONZAGA PATRIOTA

DEPUTADO FEDERAL – PSB / PE

MPV-353

00147

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data: 07/02/2007 | proposição: Medida Provisória nº 353 de 2007

autor: DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA | nº de prontuário: 143

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página | Artigo | Parágrafo | Inciso | alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art 77 .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no artigo 17 desta MP;

Nova redação de emenda:

"Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ——————————————

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

GONZAGA PATRIOTA

DEPUTADO FEDERAL – PSB / PE

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00148

data
07/02/2007

Medida Provisória nº 353 de 2007

autor
DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA

nº do prontuário
26
143

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
		TEXTO / JUSTIFICAÇÃO		

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 6 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativo aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A complementação prevista na legislação citadas no inciso I e II do caput terá como referencia, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social, sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, a cargo da União, não se limitando ao teto de benéfico do INSS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

GONZAGA PATRIOTA

DEPUTADO FEDERAL – PSB / PE

MPV-353
00149

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353/2007

autor	nº do prontuário
Deputada Manuela d'Ávila	

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, e

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência o disposto no art. 17.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

MPV-353
00150

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
7 / 2 /2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutiva global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu caput e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4° -

.....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.667, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade terá como referencia inicial de os valores do plano de cargos e salários da extinta RFFSA e posteriormente, do plano de cargos da VALEC, após sua reformulação e a fusão do quadro de pessoal efetivo da VALEC com o quadro de pessoal agregado, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no caput."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

MPV-353
00151

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02 /2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.691, de 26 de abril de 1901, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade terá como referencia inicial de os valores do plano de cargos e salários da extinta RFFSA e posteriormente, do plano de cargos da VALEC, após sua reformulação e a fusão do quadro de pessoal efetivo da VALEC com o quadro de pessoal agregado, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no caput."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

MPV-353
00152

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

1. ( ) Supressiva 2. ( ) Substitutiva 3. (X) Modificativa 4. ( ) Aditiva 5. ( ) Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda PROPOSTA:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, *ficando alocados em quadro de pessoal agregado*, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal *agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC* reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no INCRA, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido** "

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência o disposto no art. 17.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

PARLAMENTAR

MPV-353
00153

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/03/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO PAULO BORNHAUSEN	

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
		TEXTO / JUSTIFICAÇÃO		

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105 e 118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no artigo 17 desta MP;

Nova redação de emenda:

" Art. 17. Ficam transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido** "

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353
00154

data	proposição
07/02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado a diretoria Ferroviaria, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

MPV-353

00155

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data / /2007

proposição Medida Provisória nº 353 de 2007

autor DEPUTADO DARCÍSIO PERONDI

nº do prontuário 41

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutiva global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Servico Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no artigo 17 desta MP;

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.687, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

DEPUTADO DARCÍSIO PERONDI

MPV-353
00156

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

7 / 2 2007	proposição: Medida Provisória nº 353 de 2007	
autor: Dep. W. Pinheiro		nº do prontuário

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☒ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutiva global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º -
.....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, e

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições do reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência o disposto no art. 17.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353
00157

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/07	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, de 2007

AUTORES	Nº PRONTUÁRIO
Deputado Júlio Delgado e Deputado Deley	

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
	26			

TEXTO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353, de 2007, a seguinte redação:

"Art. 26. Os arts. 14, 22, 24, 25, 77, 82, 85 e 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

"....

"Art. 22. ....

II – a exploração da infra-estrutura ferroviária;

....." (NR)

"Art. 24. ....

VIII – fiscalizar a prestação dos serviços relativos aos contratos de concessão, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;

....

X – (suprimir)

....." (NR)

"Art. 25. ....

II – administrar os contratos de concessão de ferrovias celebrados até a vigência desta lei, em consonância com o inciso VIII do art. 24;

....

IV – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas relativas aos contratos de concessão de transporte ferroviário;

....

VII – (suprimir)

....."(NR)

ASSINATURA

___/___/___

2007_299_Júlio Delgado_Anexo 2.doc

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/07	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, de 2007

AUTORES	Nº PRONTUÁRIO
Deputado Júlio Delgado e Deputado Deley	

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
	26			

.....

"Art. 82. .....

XVII – exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização operacional pela ANTT, conforme disposto no art. 25, IV, bem como dos bens móveis e imóveis não operacionais que lhe forem transferidos;

.....

XX – administrar e fiscalizar os contratos de arrendamento ferroviários celebrados com a extinta RFFSA, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;

XXI – adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, realtivos aos contratos de arrendamento sob sua responsabilidade;

XXII – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais referentes ao contrato de arrendamento a que se refere o inciso XX.

....." (NR)

"Art. 85. O DNIT será dirigido por um Conselho de administração e uma Diretoria composta por um Diretor-Geral e pelas Diretorias Executiva, de Infra-Estrutura Ferroviária, de Infra-Estrutura Rodoviária, de Administração e Finanças, de Planejamento e Pesquisa, de Infra-Estrutura Aquaviária e de Patrimônio."

.....

§ 2º .....

VII – Diretoria de Patrimônio:

a) administrar e fiscalizar os bens patrimoniais do DNIT;

b) administrar e fiscalizar os contratos de arrendamento ferroviário celebrados pela extinta RFFSA;

c) adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens relativos ao contrato de

ASSINATURA

___/___/___

2007_299_Júlio Delgado_Anexo 2.doc

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/07	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, de 2007

AUTORES	Nº PRONTUÁRIO
Deputado Júlio Delgado e Deputado Deley	

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
	26			

arrendamento de que trata a alínea 'b';

d) fiscalizar diretamente, com o apoio de unidades regionais ou por meio de convênios de cooperação o cumprimento das cláusulas dos contratos de arrendamento ferroviário;

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

.....

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda, juntamente com duas outras dos mesmos autores, tem o propósito de aperfeiçoar a MP 353/07, atribuindo ao DNIT e não à ANTT a propriedade sobre os bens imóveis não operacionais da extinta RFFSA, localizados ao longo das faixas de domínio de suas vias férreas, bem como os contratos celebrados pela RFFSA para o arrendamento de seus bens às empresas concessionárias.

Justifica-se tal opção para preservar o caráter de agência reguladora da ANTT, sendo inconveniente assoberbá-la com responsabilidades não vinculadas à regulação setorial. O DNIT, ao contrário, é autarquia de natureza operacional, melhor vocacionada para assumir administração patrimonial da dimensão correspondente aos bens da extinta RFFSA.

Para tanto, propõe-se o devido ajuste nos dispositivos pertinentes do art. 26 da MP 353/07, que altera a Lei nº 10.233, de 2001, que regula a matéria.

ASSINATURA

__/__/___

2007_299_Júlio Delgado_Anexo 2.doc

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

MPV-353
00158

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 01 DE 01

TEXTO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353/2007 a seguinte redação:

Art. 26. Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

"....."

Art. 105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial criada pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, passa a estar vinculado ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado. (NR)

....."

JUSTIFICAÇÃO

A extinção da Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA tem exigido diversas medidas com vistas ao saneamento das pendências advindas da reestruturação do setor. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia eminentemente assistencial, tem, neste momento, oportunidade ímpar de ter sua situação definida na forma solicitada, resolvendo-se, ao mesmo tempo, parte dos embaraços que ainda permeiam a reestruturação em andamento. Com a criação da Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, o SESEF tem a oportunidade de resgatar sua fonte originária, possibilitando a formação do arcabouço legal necessário para o cumprimento de suas funções institucionais de prover uma assistência eficaz e digna a sofrida classe dos ferroviários, que, com seu suor, suas lágrimas e, às vezes, com a sua própria vida, levou o progresso aonde somente a ferrovia podia chegar.

Digno de nota, ainda, é o fato de que o SESEF possui quadro de pessoal próprio, com trezentos empregados; patrimônio imobiliário nos Estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo e Maranhão; e uma receita regular proveniente de contribuições dos beneficiários do Plano de Saúde dos Ferroviários – PLANSFER, distribuídos em dezenove Estados da federação mais o Distrito Federal, cuja carteira conte com mais de quarenta e uma mil pessoas.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

MPV-353
00159

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Sen. W. Pinheiro	

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutiva global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 .....

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º .....

, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

PARLAMENTAR

MPV-353
00160

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
02 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Arnaldo Faria de Sá	137

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 116 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I - a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

---

§ 1º A transferência do que trata o inciso I do caput dar se á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente a aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pela Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários - FAEF e da Associação dos Empregados Ferroviários ativos de São Paulo - AEFEASP.

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal / SP

MPV-353
00161

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementaçao de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos **I** e **II** do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventarianca da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

PARLAMENTAR

MPV-353
00162

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data: 7 / 2007 | Proposição: Medida Provisória nº 353 de 2007

Autor: DEPUTADO MARCELO ORTIZ | Nº do prontuário:

1. ( ) Supressiva 2. ( ) Substitutiva 3. (X) Modificativa 4. ( ) Aditiva 5. ( ) Substitutivo global

Página | Artigo | Parágrafo | Inciso | alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 116 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros do pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

----

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência o disposto no art. 17.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

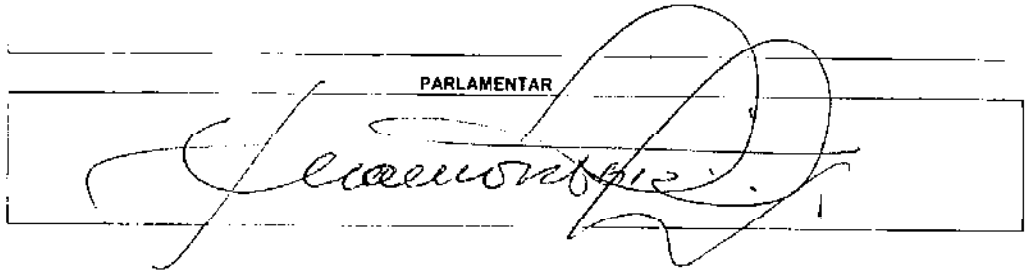
A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

PARLAMENTAR



MPV-353
00163

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. V. Linhares	

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ———————————

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

———————————

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ———————————

, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

MPV-353
00164

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
7 / 2 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Fruet	

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão do beneficiário do ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

MPV-353
00165

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição	nº de prontuário
7 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007	

autor: Dep. W. Rinaldin

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ● Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutiva global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353
00166

data	proposição
07/02/07	**Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007**

autor	nº do prontuário
OTÁVIO LEITE	

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

Página 1 de 1	Art. 26	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 105 e 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pelo art. 26 da MP nº 353, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

.....

'Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado.

.....'

'Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I - a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

*§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime Geral de Previdência Social - RGPS.*

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no ***caput****.'"*

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo manter-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

PARLAMENTAR

Deputado OTAVIO LEITE

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353
00167

1 / 2 2007	proposição: Medida Provisória nº 353 de 2007	
autor: Deputado Paulo Rubem Santiago		nº do prontuário

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

De-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00168

data	proposição
7 / 2 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

1 ○ Supressiva 2 ○ Substitutiva 3 ● Modificativa 4 ○ Aditiva 5 ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. *118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:*

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ———————————

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ———————————

, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferência para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do caput terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput.**"

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

MPV-353
00169

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 20 de abril de 1901, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.007, de 0 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também a pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

MPV-353
00170

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos o prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

PARLAMENTAR

MPV-353
00171

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2 /2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº de prontuário
Dep. W. Ribeiro	

1. ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 28 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para os quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------
, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também a pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

MPV-353
00172

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. JOSÉ LINHARES	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

ALTERE-SE A REDAÇÃO DO ART. 118 da lei 10.233/01, o incisos II,e inclua-se os inciso III e IV; altere-se o § 1º , e inclua-se incisos I mais as **letras a,b,** no § 1º e inclua-se os § 3º, §4º ,§ 5º e § 6º ;

Art.26 - .....

Art. 118 – Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes:

I -

.....

II – a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e o Decreto- Legislativo nº 1.400 / 60 / RS ; assim como também o pagamento dos ferroviários inativos, aposentados por invalidez do Estado do Rio Grande do Sul, denominados cláusula XI;

III – Ficam assegurados e preservados os direitos dos ferroviários abrangidos pela Lei nº 3.887, de 08-02-1961

IV – O Ministério dos Transportes, utilizará as unidades de Recursos Humanos da VALEC, para gerir mensalmente a folha de pagamento dos aposentados e pensionista de acordo com o que dispõem **o caput** incisos I, II e III ,

ASSINATURA

x

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data

Proposição

EMENDA A MPV 353/2007)

Autor

Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

Parágrafo Primeiro – A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e III do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da RFFSA, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos no quadro especial de pessoal na VALEC ;

I – As aposentadorias e pensões dos ferroviários que dispõe as legislações citadas terão como referência para reajuste salarial , a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários - PCS da RFFSA, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores :

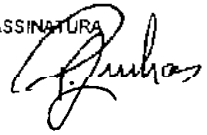
a) acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data da publicação desta Medida Provisória, ainda que julgados posteriormente ;

b) quaisquer alterações supervenientes ;
a conclusão da revisão de re- enquadramento decorrente da atualização nas faixas de níveis salariais do PCS da RFFSA, autorizada por ato do Ministro de Estado dos Transportes publicado no D.O.U. Diário Oficial da União, do dia 30 de dezembro de 1998

Parágrafo Segundo - O Ministério dos Transportes poderá mediante celebração de convênios , utilizar as unidades regionais da VALEC e da inventariança da extinta RFFSA, para adoção de medidas administrativas decorrentes do disposto **no caput** ;

Parágrafo Terceiro – Ficam assegurados e preservados o pagamento integral, da complementação de aposentadorias e pensões, a todos os aposentados e pensionistas oriundos da RFFSA, suas Estradas de Ferro, unidades operacionais e subsidiárias de que tratam as Leis 8.186 de 21 de maio de 1991, e nº 10.478 de 28 de junho de 2002 ,

ASSINATURA



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

Parágrafo Quarto – Ficam assegurados e preservados o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que , em razão da Lei nº 6.184 de 11-12-1974, que optaram pela integração nos Quadros da RFFSA, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17-03-1975 a 19-05-1980 ;

Parágrafo Quinto – Aos aposentados e pensionistas de que dispõem as legislações citadas, fica assegurado o direito do ré-enquadramento no Plano de Cargos e Salários da VALEC em que forem réposicionados os empregados da extinta RFFSA, na mesma data e condições do pessoal da ativa, de acordo como está estatuído no parágrafo único do art 2º da Lei 8.186 / 91 .

Parágrafo Sexto – A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista na legislação citada, será da responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela VALEC .

JUSTIFICATIVA

Extinta a RFFSA, os aposentados e pensionistas ferroviários amparados pelos diplomas legais citados, continuaram tendo sempre como paradigma os ferroviários ativos seja qualquer que for a empresa ferroviária a qual forem absorvidos .

Ademais o pagamento das aposentadorias e pensões complementadas é encargo da União Federal, jamais teve ônus para a RFFSA, esta apenas informa mensalmente as alterações que por ventura ocorra sobre os proventos de cada um.

Já o INSS, este entra apenas como órgão repassador do benefício, mesmo porque os ferroviários também sempre foram contribuintes previdenciário razão pela qual hoje muitos estão recebendo seus proventos pelo

ASSINATURA

X

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA				
Data	Proposição EMENDA A MPV 353/2007)			
Autor				Nº Prontuário
1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ✱ Substitutivo Global				
Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

valor do benefício mais vantajoso, (benefício do INSS),mas a RFFSA é obrigada a informar em fita magnética os valores da sua Tabela Salarial .

Por conseguinte, não é justo um procedimento diferente com a nossa propositura , quando também existe as leis que os ampara .

E por estarmos convictos de que as propostas merecem total acatamento e o apoio de todos, é que sugerimos a sua aprovação .

X
ASSINATURA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353
00173

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
Dep. Carlos Santana	290

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

ALTERE-SE A REDAÇÃO DO ART. 118 e dos parágrafos 1º 2º , inclua-se o os incisos 3º e 4º ao parágrafo 1º e a letra "c", e os parágrafos 3º, 4º e 5º

Art. 26 -

.....

Art. 118 – Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos *Transportes:*

I -

.....

II – a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e o Decreto- Legislativo nº 1.400 / 60 / RS ; assim como também o pagamento dos ferroviários inativos, aposentados por invalidez do Estado do Rio Grande do Sul, denominados cláusula XI;

III – Ficam assegurados e preservados os direitos dos ferroviários *abrangidos pela Lei nº 3.887, de 08-02-1961*

IV – O Ministério dos Transportes, utilizará as unidades de Recursos Humanos da VALEC, para gerir mensalmente a folha de pagamento dos aposentados e pensionista de acordo com o que dispõem **o caput** incisos I, II e III ,

ASSINATURA

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

Parágrafo Primeiro – A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e III do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da RFFSA, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos no quadro especial de pessoal na VALEC :

I – As aposentadorias e pensões dos ferroviários que dispõe as legislações citadas terão como referência para reajuste salarial , a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários - PCS da RFFSA, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores :

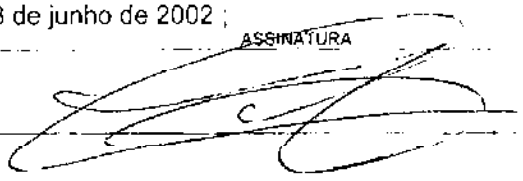
a) acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data da publicação desta Medida Provisória, ainda que julgados posteriormente ;

b) quaisquer alterações supervenientes ;
a conclusão da revisão de re- enquadramento decorrente da atualização nas faixas de níveis salariais do PCS da RFFSA, autorizada por ato do Ministro de Estado dos Transportes publicado no D.O.U. Diário Oficial da União, do dia 30 de dezembro de 1998

Parágrafo Segundo - O Ministério dos Transportes poderá mediante celebração de convênios , utilizar as unidades regionais da VALEC e da inventariança da extinta RFFSA, para adoção de medidas administrativas decorrentes do disposto **no caput ;**

Parágrafo Terceiro – Ficam assegurados e preservados o pagamento integral, da complementação de aposentadorias e pensões, a todos os aposentados e pensionistas oriundos da RFFSA, suas Estradas de Ferro, unidades operacionais e subsidiárias de que tratam as Leis 8.186 de 21 de maio de 1991, e nº 10.478 de 28 de junho de 2002 ;

ASSINATURA



ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

Parágrafo Quarto – Ficam assegurados e preservados o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que , em razão da Lei nº 6.184 de 11-12-1974, que optaram pela integração nos Quadros da RFFSA, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17-03-1975 a 19-05-1980 ;

Parágrafo Quinto – Aos aposentados e pensionistas de que dispõem as legislações citadas, fica assegurado o direito do ré-enquadramento no Plano de Cargos e Salários da VALEC em que forem réposicionados os empregados da extinta RFFSA, na mesma data e condições do pessoal da ativa, de acordo como está estatuído no parágrafo único do art 2º da Lei 8.186 / 91 .

Parágrafo Sexto – A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista na legislação citada, será da responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela VALEC .

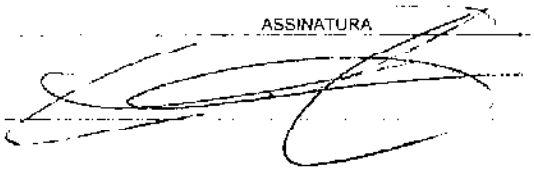
JUSTIFICATIVA

Extinta a RFFSA, os aposentados e pensionistas ferroviários amparados pelos diplomas legais citados, continuaram tendo sempre como paradigma os ferroviários ativos seja qualquer que for a empresa ferroviária a qual forem absorvidos .

Ademais o pagamento das aposentadorias e pensões complementadas é encargo da União Federal, jamais teve ônus para a RFFSA, esta apenas informa mensalmente as alterações que por ventura ocorra sobre os proventos de cada um.

Já o INSS, este entra apenas como órgão repassador do benefício, mesmo porque os ferroviários também sempre foram contribuintes previdenciário razão pela qual hoje muitos estão recebendo seus proventos pelo

ASSINATURA



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data

Proposição

EMENDA A MPV 353/2007)

Autor

Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

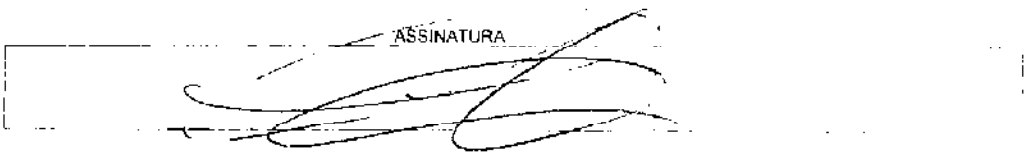
Texto

valor do benefício mais vantajoso, (benefício do INSS),mas a RFFSA é obrigada a informar em fita magnética os valores da sua Tabela Salarial .

Por conseguinte, não é justo um procedimento diferente com a nossa propositura , quando também existe as leis que os ampara .

E por estarmos convictos de que as propostas merecem total acatamento e o apoio de todos, é que sugerimos a sua aprovação .

ASSINATURA



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353
00174

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

ALTERE-SE A REDAÇÃO DO ART. 118 da lei 10.233/01, o incisos II,e inclua-se os inciso III e IV; altere-se o § 1° , e inclua-se incisos I mais as letras **a,b,** no § 1° e inclua-se os § 3°, §4° ,§ 5° e § 6° ;

Art.26 - .....

Art. 118 – Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes:

I -

.....

II – a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e o Decreto- Legislativo nº 1.400 / 60 / RS ; assim como também o pagamento dos ferroviários inativos, aposentados por invalidez do Estado do Rio Grande do Sul, denominados cláusula XI;

III – Ficam assegurados e preservados os direitos dos ferroviários abrangidos pela Lei nº 3.887, de 08-02-1961

IV – O Ministério dos Transportes, utilizará as unidades de Recursos Humanos da VALEC, para gerir mensalmente a folha de pagamento dos aposentados e pensionista de acordo com o que dispõem **o caput** incisos I, II e III ,

ASSINATURA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

Parágrafo Primeiro – A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e III do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da RFFSA, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos no quadro especial de pessoal na VALEC ;

I – As aposentadorias e pensões dos ferroviários que dispõe as legislações citadas terão como referência para reajuste salarial . a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários - PCS da RFFSA, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores :

a) acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data da publicação desta Medida Provisória, ainda que julgados posteriormente ;

b) quaisquer alterações supervenientes ;
a conclusão da revisão de re- enquadramento decorrente da atualização nas faixas de níveis salariais do PCS da RFFSA, autorizada por ato do Ministro de Estado dos Transportes publicado no D.O.U. Diário Oficial da União, do dia 30 de dezembro de 1998

Parágrafo Segundo - O Ministério dos Transportes poderá mediante celebração de convênios , utilizar as unidades regionais da VALEC e da inventariança da extinta RFFSA, para adoção de medidas administrativas decorrentes do disposto **no caput ;**

Parágrafo Terceiro – Ficam assegurados e preservados o pagamento integral, da complementação de aposentadorias e pensões, a todos os aposentados e pensionistas oriundos da RFFSA, suas Estradas de Ferro, unidades operacionais e subsidiárias de que tratam as Leis 8.186 de 21 de maio de 1991, e nº 10.478 de 28 de junho de 2002 ;

ASSINATURA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

Parágrafo Quarto – Ficam assegurados e preservados o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que , em razão da Lei nº 6.184 de 11-12-1974, que optaram pela integração nos Quadros da RFFSA, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17-03-1975 a 19-05-1980 ;

Parágrafo Quinto – Aos aposentados e pensionistas de que dispoem as legislações citadas, fica assegurado o direito do re-enquadramento no Plano de Cargos e Salários da VALEC em que forem réposicionados os empregados da extinta RFFSA, na mesma data e condições do pessoal da ativa, de acordo como está estatuido no parágrafo único do art 2º da Lei 8.186 / 91 .

Parágrafo Sexto – A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista na legislação citada, será da responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela VALEC .

JUSTIFICATIVA

Extinta a RFFSA, os aposentados e pensionistas ferroviários amparados pelos diplomas legais citados, continuaram tendo sempre como paradigma os ferroviários ativos seja qualquer que for a empresa ferroviária a qual forem absorvidos .

Ademais o pagamento das aposentadorias e pensões complementadas é encargo da União Federal, jamais teve ônus para a RFFSA, esta apenas informa mensalmente as alterações que por ventura ocorra sobre os proventos de cada um.

Já o INSS, este entra apenas como órgão repassador do benefício, mesmo porque os ferroviários também sempre foram contribuintes previdenciário razão pela qual hoje muitos estão recebendo seus proventos pelo

ASSINATURA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA	
Data	Proposição: EMENDA A MPV 353/2007)
Autor: DEP. MARCELO ORTIZ	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

valor do benefício mais vantajoso, (benefício do INSS),mas a RFFSA é obrigada a informar em fita magnética os valores da sua Tabela Salarial .

Por conseguinte, não é justo um procedimento diferente com a nossa propositura , quando também existe as leis que os ampara .

E por estarmos convictos de que as propostas merecem total acatamento e o apoio de todos, é que sugerimos a sua aprovação .

ASSINATURA

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

MPV-353
00175

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 01 DE 03

TEXTO

ALTERE-SE A REDAÇÃO DO ART. 118 e dos paragrafos 1º 2º , inclua-se o os incisos 3º e 4º ao parágrafo 1º e a letra "c", e os parágrafos 3º, 4º e 5º

Art. 26 - .....

Art. 118 – Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes:

I - .....

II – a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e o Decreto- Legislativo nº 1.400 / 60 / RS ; assim como também o pagamento dos ferroviários inativos, aposentados por invalidez do Estado do Rio Grande do Sul, denominados cláusula XI;

III – Ficam assegurados e preservados os direitos dos ferroviários abrangidos pela Lei nº 3.887, de 08-02-1961

IV – O Ministério dos Transportes, utilizará as unidades de Recursos Humanos da VALEC, para gerir mensalmente a folha de pagamento dos aposentados e pensionista de acordo com o que dispõem **o caput** incisos I, II e III.

Parágrafo Primeiro – A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e III do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da RFFSA, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos no quadro especial de pessoal na VALEC ;

I – As aposentadorias e pensões dos ferroviários que dispõe as legislações citadas terão como referência para reajuste salarial , a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários - PCS da RFFSA, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores :

a) acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data da publicação desta Medida Provisória, ainda que julgados posteriormente ;

b) quaisquer alterações supervenientes; a conclusão da revisão de re- enquadramento decorrente da atualização nas faixas de níveis salariais do PCS da RFFSA, autorizada por ato do Ministro de Estado dos Transportes publicado no D.O.U. Diário Oficial da União, do dia 30 de dezembro de 1998.

CÓDIGO		UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 02 DE 03

TEXTO

Parágrafo Segundo - O Ministério dos Transportes poderá mediante celebração de convênios , utilizar as unidades regionais da VALEC e da inventariança da extinta RFFSA, para adoção de medidas administrativas decorrentes do disposto **no caput ;**

Parágrafo Terceiro – Ficam assegurados e preservados o pagamento integral, da complementação de aposentadorias e pensões, a todos os aposentados e pensionistas oriundos da RFFSA, suas Estradas de Ferro, unidades operacionais e subsidiárias de que tratam as Leis 8.186 de 21 de maio de 1991, e nº 10.478 de 28 de junho de 2002 ;

Parágrafo Quarto – Ficam assegurados e preservados o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que , em razão da Lei nº 6.184 de 11-12-1974, que optaram pela integração nos Quadros da RFFSA, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17-03-1975 a 19-05-1980 ;

Parágrafo Quinto – Aos aposentados e pensionistas de que dispõem as legislações citadas, fica assegurado o direito do ré-enquadramento no Plano de Cargos e Salários da VALEC em que forem réposicionados os empregados da extinta RFFSA, na mesma data e condições do pessoal da ativa, de acordo como está estatuído no parágrafo único do art 2º da Lei 8.186 / 91.

Parágrafo Sexto – A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista na legislação citada, será da responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela VALEC .

CÓDIGO		UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 03 DE 03

JUSTIFICAÇÃO

Extinta a RFFSA, os aposentados e pensionistas ferroviários amparados pelos diplomas legais citados, continuaram tendo sempre como paradigma os ferroviários ativos seja qualquer que for a empresa ferroviária a qual forem absorvidos .

Ademais o pagamento das aposentadorias e pensões complementadas é encargo da União Federal, jamais teve ônus para a RFFSA, esta apenas informa mensalmente as alterações que por ventura ocorra sobre os proventos de cada um.

Já o INSS, este entra apenas como órgão repassador do benefício, mesmo porque os ferroviários também sempre foram contribuintes previdenciário razão pela qual hoje muitos estão recebendo seus proventos pelo valor do benefício mais vantajoso, (benefício do INSS),mas a RFFSA é obrigada a informar em fita magnética os valores da sua Tabela Salarial

Por conseguinte, não é justo um procedimento diferente com a nossa propositura , quando também existe as leis que os ampara .

E por estarmos convictos de que as propostas merecem total acatamento e o apoio de todos, é que sugerimos a sua aprovação.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353
00176

data	proposição
07/02/07	Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
OTÁVIO LEITE	

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

Página 1 de 1	Art. 26	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

O § 1º do art. 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterado pelo art. 26 da MP nº 353, de 22 de janeiro de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 118. .....

.....

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do caput terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da VALEC, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalhos forem absorvidos pelo quadro em extinção da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

....."

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória em seu art. 26, altera o § 1º do art. 118, da Lei nº 10.233 de 2001, estabelece que os servidores públicos ferroviários do Rio Grande do Sul e os aos ferroviários admitidos até 21/05/91 terão como referência as remunerações previstas no plano de cargos e salários da RFFSA.

Essa determinação não parece justa, considerando que os servidores ao serem transferidos para VALEC passarão a fazer parte do quadro de pessoal desta, mesmo que seja um quadro em extinção, com as mesmas direitos dos empregados que ali trabalham.

Assim, objetivando corrigir a mencionada distorção, proponho a presente emenda, estabelecendo que a paridade de remuneração desses servidores terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da VALEC.

PARLAMENTAR

Deputado OTAVIO LEITE

MPV-353
00177

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
06/02/2007	Medida Provisória nº 353/07

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☒ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

ALTERE-SE A REDAÇÃO DO ART. 118 e dos parágrafos 1º e 2º, inclua-se o os incisos 3º e 4º ao parágrafo 1º e a letra "c", e os parágrafos 3º, 4º e 5º

Art. 26 - .....

Art. 118 – Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes:

I - .....

II – a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e o Decreto-Legislativo nº 1.400 / 60 / RS ; assim como também o pagamento dos ferroviários inativos, aposentados por invalidez do Estado do Rio Grande do Sul, denominados cláusula XI;

III – Ficam assegurados e preservados os direitos dos ferroviários abrangidos pela Lei nº 3.887, de 08-02-1961

IV – O Ministério dos Transportes utilizará as unidades de Recursos Humanos da VALEC, para gerir mensalmente a folha de pagamento dos aposentados e pensionistas de acordo com o que dispõe o caput incisos I, II e III.

Parágrafo Primeiro – A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e III do caput terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da RFFSA, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos no quadro especial de pessoal na VALEC.

I – As aposentadorias e pensões dos ferroviários que dispõem as legislações citadas, terão como referência para reajuste salarial, a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários - PCS da RFFSA, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores :

a) acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data da publicação desta Medida Provisória, ainda que julgados posteriormente ;

b) quaisquer alterações supervenientes;

c) a conclusão da revisão de reenquadramento decorrente da atualização nas faixas de níveis salariais do PCS da RFFSA, autorizada por ato do Ministro de Estado dos Transportes publicado no D.O.U. de 30 de dezembro de 1998.

Parágrafo Segundo - O Ministério dos Transportes poderá mediante celebração de convênios , utilizar as unidades regionais da VALEC e da inventariança da extinta RFFSA, para adoção de medidas administrativas decorrentes do disposto no caput.

Parágrafo Terceiro – Ficam assegurados e preservados o pagamento integral, da complementação de aposentadorias e pensões, a todos os aposentados e pensionistas oriundos da RFFSA, suas Estradas de Ferro, unidades operacionais e subsidiárias de que tratam as Leis 8.186. de 21 de maio de 1991, e nº 10.478, de 28 de junho de 2002.

Parágrafo Quarto – Ficam assegurados e preservados o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que , em razão da Lei nº 6.184 de 11-12-1974, optaram pela integração nos Quadros da RFFSA, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17-03-1975 a 19-05-1980 ;

Parágrafo Quinto – Aos aposentados e pensionistas de que dispõem as legislações citadas, fica assegurado o direito do reenquadramento no Plano de Cargos e Salários da VALEC em que forem reposicionados os empregados da extinta RFFSA, na mesma data e condições do pessoal da ativa, de acordo como estatuído no parágrafo único do art 2º da Lei 8.186 / 91.

Parágrafo sexto – A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista na legislação citada, será de responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela VALEC.

JUSTIFICATIVA

Extinta a RFFSA, os aposentados e pensionistas ferroviários, amparados pelos diplomas legais citados, continuarão tendo como paradigma os ferroviários ativos, independentemente da empresa ferroviária a qual forem absorvidos .

Ademais, o pagamento das aposentadorias e pensões complementadas é encargo da União Federal, sem ônus para a RFFSA, que apenas informa mensalmente as alterações que porventura ocorram nos proventos.

Já o INSS entra como órgão repassador do benefício, mesmo porque os ferroviários também foram contribuintes previdenciários, razão pela qual hoje muitos estão recebendo seus proventos pelo valor do benefício mais vantajoso (benefício do INSS), mas a RFFSA é obrigada a informar em fita magnética os valores da sua Tabela Salarial .

Por uma questão de justiça e equidade, estamos convictos de que esta emenda merece acatamento e apoio de todos os parlamentares para sua aprovação .

PARLAMENTAR

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353
00178

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007

Autor	Nº Prontuário
DEPUTADO FEDERAL ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
01/04				

Texto

ALTERE-SE A REDAÇÃO DO ART. 118 da lei 10.233/01, o incisos II,e inclua-se os inciso III e IV; altere-se o § 1º , e inclua-se incisos I mais as **letras a,b,** no § 1º e inclua-se os § 3º, §4º ,§ 5º e § 6º ;

Art.26 - .....

Art. 118 – Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes:

I -

.....

II – a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e o Decreto- Legislativo nº 1.400 / 60 / RS ; assim como também o pagamento dos ferroviários inativos, aposentados por invalidez do Estado do Rio Grande do Sul, denominados cláusula XI;

III – Ficam assegurados e preservados os direitos dos ferroviários abrangidos pela Lei nº 3.887, de 08-02-1961

IV – O Ministério dos Transportes, utilizará as unidades de Recursos Humanos da VALEC, para gerir mensalmente a folha de pagamento dos aposentados e pensionista de acordo com o que dispõem **o caput** incisos I, II e III ,

ASSINATURA

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007

Autor	Nº Prontuário
DEPUTADO FEDERAL ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
02/04				

Texto

Parágrafo Primeiro – A paridade de remuneração prevista na legislaçao citada nos incisos I e III do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da RFFSA, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos no quadro especial de pessoal na VALEC ;

I – As aposentadorias e pensões dos ferroviários que dispõe as legislações citadas terão como referência para reajuste salarial , a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários - PCS da RFFSA, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores :

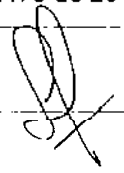
a) acordos e dissídios coletivos referentes ao periodo de maio de 1998 até a data da publicação desta Medida Provisória, ainda que julgados posteriormente ;

b) quaisquer alterações supervenientes ;
a conclusão da revisão de re- enquadramento decorrente da atualização nas faixas de níveis salariais do PCS da RFFSA, autorizada por ato do Ministro de Estado dos Transportes publicado no D.O.U. Diário Oficial da União, do dia 30 de dezembro de 1998

Parágrafo Segundo - O Ministério dos Transportes poderá mediante celebração de convênios , utilizar as unidades regionais da VALEC e da inventariança da extinta RFFSA, para adoção de medidas administrativas decorrentes do disposto **no caput ;**

Parágrafo Terceiro – Ficam assegurados e preservados o pagamento integral, da complementação de aposentadorias e pensões, a todos os aposentados e pensionistas oriundos da RFFSA, suas Estradas de Ferro, unidades operacionais e subsidiárias de que tratam as Leis 8.186 de 21 de maio de 1991, e nº 10.478 de 28 de junho de 2002 ;

ASSINATURA



ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/03/2007	EMENDA A MPV 353/2007

Autor	Nº Prontuário
DEPUTADO FEDERAL ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
03/04				

Texto

Parágrafo Quarto – Ficam assegurados e preservados o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que , em razão da Lei nº 6.184 de 11-12-1974, que optaram pela integração nos Quadros da RFFSA, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17-03-1975 a 19-05-1980 ;

Parágrafo Quinto – Aos aposentados e pensionistas de que dispõem as legislações citadas, fica assegurado o direito do ré-enquadramento no Plano de Cargos e Salários da VALEC em que forem reposicionados os empregados da extinta RFFSA, na mesma data e condições do pessoal da ativa, de acordo como está estatuido no parágrafo único do art 2º da Lei 8.186 / 91 .

Parágrafo Sexto – A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista na legislação citada, será da responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela VALEC .

JUSTIFICATIVA

Extinta a RFFSA, os aposentados e pensionistas ferroviários amparados pelos diplomas legais citados, continuaram tendo sempre como paradigma os ferroviários ativos seja qualquer que for a empresa ferroviária a qual forem absorvidos .

Ademais o pagamento das aposentadorias e pensões complementadas é encargo da União Federal, jamais teve ônus para a RFFSA, esta apenas informa mensalmente as alterações que por ventura ocorra sobre os proventos de cada um.

Já o INSS, este entra apenas como órgão repassador do benefício, mesmo porque os ferroviários também sempre foram contribuintes previdenciário razão pela qual hoje muitos estão recebendo seus proventos pelo

ASSINATURA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

data: 07/02/2007

proposição: Medida Provisória nº 353/2007

autor: DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ

nº do prontuário: 337

1 Supressiva | 2. Substitutiva | 3. Modificativa | 4. Aditiva | 5. Substitutivo global

Página 04/04 | Artigo | Parágrafo | Inciso | alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

valor do benefício mais vantajoso, (benefício do INSS),mas a RFFSA é obrigada a informar em fita magnética os valores da sua Tabela Salarial .

Por conseguinte, não é justo um procedimento diferente com a nossa propositura , quando também existe as leis que os ampara .

E por estarmos convictos de que as propostas merecem total acatamento e o apoio de todos, é que sugerimos a sua aprovação .

A presente Emenda nos foi sugerida por representantes da Federação das Associações dos Ferroviários Aposentados e Pensionistas dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Bahia, Sergipe, Rio Grande do Norte, Piauí-Ceará, Maranhão e Mato Grosso do Sul.

ARNALDO FARIA DE SÁ
DEPUTADO FEDERAL – SÃO PAULO

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **MPV-353 00179**

data	proposição
07/02/07	**Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007**

autor	nº do prontuário
OTÁVIO LEITE	

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

Página 1 de 1	Art. 26	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se aos arts. 105 e 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pelo art. 26 da MP nº 353, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

.....

'Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado.

.....

'Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

*§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência o disposto no art. 17.*

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da

Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no caput.'"

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

PARLAMENTAR

Deputado OTAVIO LEITE

MPV-353
00180

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INCLUA-SE, ONDE COUBER O SEGUINTE O ARTIGO

Art – O artigo 105 da Lei 10.233 de 05 de junho de 2001 passa a ter a seguinte redação:

Art. 105 - O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criada pela Lei 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA, passa para o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado.

Os Artigos 4º, 7º e 8º da Lei de nº 3891, de 26 de abril de 1961, passam a ter a seguinte redação:

"Art. 4º -As Estradas de Ferro Nacionais, sob a administração de autarquias, sociedades mistas federais ou estaduais, concessionárias e concedentes ficam obrigados a cobrar, sobre as tarifas vigorantes, uma taxa adicional de 2% (dois por cento)".

§ 1º -Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT encarregada de fiscalizar o repasse de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias, vigentes e arrecadadas, ao SESEF.(NR)

§ 2º -Fica o SESEF obrigado a dar cumprimento aos fins institucionais para o qual foi criado e elencados no Art. 2, desta Lei.

"Art. 7º -A fiscalização da ampliação dos recursos e da execução dos planos do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF caberá a Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra – Estrutura de Transportes – DNIT, observada a legislação em vigor".

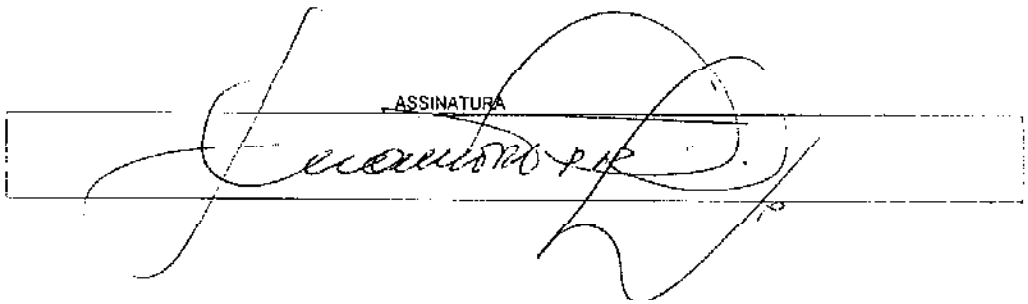
"Art. 8º -Dentro do prazo de 60 (sessenta dias) da vigência desta lei, será baixado Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, mediante decreto executivo referendado conjuntamente pelo Diretor Geral do DNIT e pelo Ministro de Estado dos Transportes." (NR)

JUSTIFICATIVA

A Extinção da Rede Ferroviária Federal S/A RFFSA, tem exigido diversas medidas com vistas ao saneamento das pendências advindas da reestruturação do setor. O Serviço Social das Estradas de Ferro -SESEF, autarquia eminentemente assistencial, tem, neste momento, oportunidade ímpar de ter sua situação definida na forma solicitada, resolvendo-se, ao mesmo tempo, parte dos embaraços que ainda permeiam a Extinção da Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA.

Com a criação da Diretoria de Infra-Estrutura Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes -DNIT, o Serviço Social das Estradas de Ferro -SESEF resgata sua fonte originária, possibilitando a formação do arcabouço legal necessário para o cumprimento de suas funções institucionais alcançando, não só a sofrida classe dos ferroviários como as dos demais modais de transportes.

Dessa forma, gera também a efetiva condição de estender esses benefícios não só aos trabalhadores da ativa, mas especialmente àqueles que, aposentados, estão carentes de uma assistência eficaz que lhes proporcionem a vida digna que fizeram por merecer. a excelência no setor social do trabalhador do transporte, especialmente ferroviário, mas para a obtenção de um desenvolvimento sócio-econômico pleno e sustentável, desta categoria que com seu suor, suas lágrimas e as vezes com sua própria vida levou o progresso aonde somente a ferrovia podia levar.



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS **MPV-353 00181**

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
CARLOS SANTANA	290

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INCLUA-SE, ONDE COUBER O SEGUINTE O ARTIGO

Art – O artigo 105 da Lei 10.233 de 05 de junho de 2001 passa a ter a seguinte redação:

Art. 105 - O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criada pela Lei 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA, passa para o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado.

Os Artigos 4º, 7º e 8º da Lei de nº 3891, de 26 de abril de 1961, passam a ter a seguinte redação:

"Art. 4º -As Estradas de Ferro Nacionais, sob a administração de autarquias, sociedades mistas federais ou estaduais, concessionárias e concedentes ficam obrigados a cobrar, sobre as tarifas vigorantes, uma taxa adicional de 2% (dois por cento)".

§ 1º -Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT encarregada de fiscalizar o repasse de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias, vigentes e arrecadadas, ao SESEF.(NR)

§ 2º -Fica o SESEF obrigado a dar cumprimento aos fins institucionais para o qual foi criado e elencados no Art. 2, desta Lei.

"Art. 7º -A fiscalização da aplicação dos recursos e da execução dos planos do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF caberá a Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra – Estrutura de Transportes – DNIT, observada a legislação em vigor".

ASSINATURA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data	Proposição
05/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
CARLOS SANTANA	290

1 (●) Supressiva 2. (●) Substitutiva 3 (●) Modificativa 4. (●) Aditiva 5. (✠) Substitutivo Global

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

"Art. 8º -Dentro do prazo de 60 (sessenta dias) da vigência desta lei, será baixado Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, mediante decreto executivo referendado conjuntamente pelo Diretor Geral do DNIT e pelo Ministro de Estado dos Transportes." (NR)

Fica revogado o Art. 3º e seu parágrafo único da Lei 6.171 de 09 de dezembro de 1974

JUSTIFICATIVA

A Extinção da Rede Ferroviária Federal S/A -RFFSA, tem exigido diversas medidas com vistas ao saneamento das pendências advindas da reestruturação do setor. O Serviço Social das Estradas de Ferro -SESEF, autarquia eminentemente assistencial, tem, neste momento, oportunidade ímpar de ter sua situação definida na forma solicitada, resolvendo-se, ao mesmo tempo, parte dos embaraços que ainda permeiam a Extinção da Rede Ferroviária Federal S/A -- RFFSA.

Com a criação da Diretoria de Infra-Estrutura Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes -DNIT, o Serviço Social das Estradas de Ferro -SESEF resgata sua fonte originária, possibilitando a formação do arcabouço legal necessário para o cumprimento de suas funções institucionais alcançando, não só a sofrida classe dos ferroviários como as dos demais modais de transportes.

ASSINATURA

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
05/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

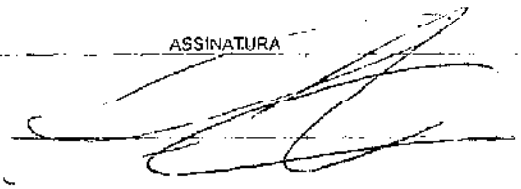
Autor	Nº Prontuário
CARLOS SANTANA	290

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Dessa forma, gera também a efetiva condição de estender esses benefícios não só aos trabalhadores da ativa, mas especialmente àqueles que, aposentados, estão carentes de uma assistência eficaz que lhes proporcionem a vida digna que fizeram por merecer. a excelência no setor social do trabalhador do transporte, especialmente ferroviário, mas para a obtenção de um desenvolvimento sócio-econômico pleno e sustentável, desta categoria que com seu suor, suas lágrimas e as vezes com sua própria vida levou o progresso aonde somente a ferrovia podia levar.

ASSINATURA



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353
00182

data	proposição
07/02/07	Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputada ANDRÉIA ZITO	

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

Pagina 1 de 2	Art. 27	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua na MP nº 353, de 22 de janeiro de 2007, o seguinte art. 27:

"Art. 27 Os arts. 4º, 7º e 8º da Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, passam a vigorar com a seguinte redação:

'Art. 4º As Estradas de Ferro Nacionais, sob a administração de autarquias, sociedades de economia mista federais ou estaduais, concessionárias ou concedentes, ficam autorizadas a cobrar, sobre as tarifas vigorantes, uma taxa adicional de 2% (dois por cento).

§ 1º Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT encarregada de fiscalizar o repasse de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias, vigentes e arrecadadas, ao SESEF. (NR)
.....'

'Art. 7º A fiscalização da aplicação dos recursos e da execução dos planos do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF caberá à Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT, observada a legislação em vigor.'

'Art. 8º Dentro do prazo de 60 (sessenta) dias da vigência desta lei, será baixado o Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro, mediante decreto executivo referendado conjuntamente pelo Diretor-Geral do DNIT e pelo Ministro de Estado dos Transportes.'" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Emenda associada à redação proposta para o art. 26 da Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, na parte referente à inclusão do art. 105.

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo

nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Faz-se importante, também, que seja executada uma gestão apropriada, sob a responsabilidade de um órgão vivo, relativa à cobrança e repasse do percentual de 2% sobre as tarifas em vigor, já prevista em lei, e no que se refere à aplicação dos recursos e à execução dos planos de atendimento.

PARLAMENTAR

EMENDA **MPV-353**
00183

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 22 DE JANEIRO DE 2007

Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

Acrescente-se o seguinte artigo, renumerando os que seguem:

"Art. 27 O item 4.2 Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

"4.2 - .....

Nº DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
176	ALVARÃES	AM	RIO SOLIMÕES
177	AMATURÁ	AM	RIO SOLIMÕES
178	ANAMÃ	AM	RIO SOLIMÕES
179	ANORI	AM	RIO SOLIMÕES
180	APUÍ	AM	RIO SOLIMÕES
181	ATALAIA DO NORTE	AM	RIO SOLIMÕES
182	BARREIRINHA	AM	RIO ENVIRA (AFLUENTE DO RIO AMAZONAS)
183	BERURI	AM	RIO PURUS
184	BOA VISTA DO RAMOS	AM	RIO AMAZONAS
185	CAAPIRANGA	AM	RIO SOLIMÕES
186	CANUTAMA	AM	RIO PURUS
187	CARAUARI	AM	RIO JURUÁ
188	CAREIRO DA VÁRZEA	AM	RIO SOLIMÕES
189	CODAJÁS	AM	RIO SOLIMÕES
190	EIRUNEPÉ	AM	RIO JURUÁ
191	ENVIRA	AM	RIO TARAUACÁ
192	GUAJARÁ	AM	RIO JURUÁ

193	IPIXUNA	AM	RIO JURUÁ
194	ITAMARATI	AM	RIO JURUÁ
195	ITAPIRANGA	AM	RIO AMAZONAS
196	JAPURÁ	AM	RIO JAPURÁ
197	JURUÁ	AM	RIO JAPURÁ
198	MARAÃ	AM	RIO JAPURÁ
199	NOVO AIRÃO	AM	RIO NEGRO
200	PAUINÍ	AM	RIO PURUS
201	RIO PRETO DA EVA	AM	RIO PRETO DA EVA
202	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA	AM	RIO NEGRO
203	SILVES	AM	RIO AMAZONAS
204	TAPAUÁ	AM	RIO PURUS
205	UARINI	AM	RIO SOLIMÕES
206	BELÉM	PA	RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
207	ANANINDEUA	PA	RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
208	ITUPIRANGA	PA	RIO TOCANTINS
209	COLARES	PA	RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
210	SÃO SEBASTIÃO DA BOA VISTA	PA	RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
211	RONDONÓPOLIS	MT	RIO SÃO LOURENÇO
212	ROSANA	SP	RIO PARANAPANEMA
213	PORTO VELHO	RO	RIO CANDEIAS
214	GUARUJÁ	SP	ESTUÁRIO DE SANTOS
215	JURUTI	PA	RIO AMAZONAS
216	SANTAREM	PA	RIO TAPAJÓS

....."

JUSTIFICATIVA

A inclusão destes Portos justifica-se desde a extinção da PORTOBRÁS em 1990, quando o setor aquaviário passou por uma fase de desaceleração de investimentos em conseqüência da ausência de políticas específicas para esse modal, fato que causou uma defasagem operacional em relação à demanda sempre crescente de movimentação de cargas e passageiros, função da abertura de novas fronteiras agrícolas e industriais e, consequentemente, perda de espaço para o modal rodoviário.

Ao longo desse tempo houve um descompasso muito acentuado com relação aos investimentos destinados aos outros modais, sistematicamente contemplados nas

revisões do Plano Nacional de Viação ao contrário do setor aquaviário, notadamente no que se refere às atividades de implantação e melhoramentos de portos e hidrovias.

No caso específico dos terminais hidroviários do Norte, deve-se ressaltar o fato de que nessa região a quase totalidade das localidades agraciadas com esses projetos tem na hidrovia sua única via de acesso aos municípios vizinhos e dela dependem para seu abastecimento, intercâmbio comercial e, consequentemente, a viabilidade econômica do município.

Os projetos, cujas implementações dependem das inclusões em justificativa, tem por objetivo criar uma infra-estrutura portuária fluvial mínima para impulsionar o desenvolvimento do mercado regional e, conseqüentemente a melhoria da qualidade de vida da população, através do acesso seguro, ordenado e controlado do fluxo de passageiros e cargas na localidade, além do controle mais eficaz das embarcações por parte das autoridades portuárias.

Brasília, 06 de fevereiro de 2007.

Senador JOÃO RIBEIRO (PR/TO)

MPV-353
00184

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

02/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

1 ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ☞ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA I SUPRESSIVA E ADITIVA - MPv 353/2007

Suprimir do Art. 28 da Medida Provisória nº 353/2007 a revogação dos arts. 114-A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, que fica assim redigida:

"Art.28. Ficam revogados o § 6º do art. 2º da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, e o art. 1º da Medida Provisória nº 2.161-35, de 23 de agosto de 2001, na parte referente ao § 6º do art. 2º da Lei nº 9.491, de 1997, bem como o art. 1º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, na parte referente à alínea "b" do inciso IV do art. 14 e o art. 115, da Lei nº 10.233, de 2001.

Em decorrência, acrescente-se o § 2º no Art. 17:

"Art. 17. *Ficam transferidos à VALEC:*

§ 1º O disposto no ***caput*** *aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do* ***caput*** *do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.*

§ 2º Os empregados da RFFSA poderão também, por opção própria, serem transferidos para a ANTT, ANTAQ, ou DNIT, nos termos deste artigo e do Art. 114-A, da Lei nº 10.233, de 2001, e podendo retornar à VALEC no prazo de dois anos ou decisão jurídica contrária.".

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

1 ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ☞ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Estas disposições legais estão hoje "sub judice" do Supremo Tribunal Federal – STF, por Ação Direta de Inconstitucionalidade –ADIn, movida pelos então Partidos de oposição ao Governo do ex-Presidente Fernando Henrique Cardoso. Contesta-se a Emenda Constitucional nº 19, de 4 de Junho de 1998, que dá lastro à validade jurídica estes artigos. No momento, está em processo de julgamento, mas paralisado por pedido de vista, sem decisão transitada em julgado. Desta forma, a Emenda Constitucional está ainda em vigor e por decorrência valida os dispositivos referidos.

Esta Emenda possibilita o emprego de celetistas na Administração Direta, Autarquias e Fundações Públicas, isoladamente ou de forma mista com servidores do Regime Jurídico Único (estatutários - Lei nº 8.112, de 11 de Dezembro de 1990). Admite-se que os empregados celetistas contribuem, de forma significativa, para onerar menos os cofres públicos, inclusive para diminuição do déficit estrutural da Previdência Social.

A partir daí o Governo Federal criou as Agências reguladoras, exclusivamente, com celetistas, em especial para os chamados quadros em extinção, que absorveriam servidores de empresas em liquidação. Estados e Municípios a aplicaram em efusão, perseguindo o objetivo de diminuição de despesas.

PARLAMENTAR

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

dia/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº 1234 parlamentar

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Os Partidos então de oposição entraram com Ação Direta de Inconstitucionalidade – ADIN, alegando erros de tramitação para aprovação da Emenda Constitucional nº 19. Na verdade, se questionou apenas o rito formal e não o mérito da citada emenda. Assim, a Suprema Corte promove o julgamento de rito do processo legislativo, sendo inclusive a primeira vez que se questiona a validade jurídica de Emenda Constitucional.

O atual Governo, porém, aprovou nova Lei de Recursos Humanos das Agências federais permitindo apenas o uso de servidores estatutários. A alegação foi a de que os servidores de Agências, por exercerem atividades de regulação, em especial, controle e fiscalização, não poderiam servir neste tipo de entidade por deverem estar dotados do "poder de polícia", que necessita o amparo de poderes mais robustos na aplicação de penalidades a infratores, o que é garantido apenas pela Lei do Regime Jurídico Único.

Esta posição do Governo Federal, porém, é relativamente falsa. Apenas aqueles servidores que precisam usar o poder de polícia em suas atividades devem ser amparados como estatutários. Nem sempre são a maioria de uma Autarquia ou mesmo Administração Direta, pois são constituídos apenas por aqueles que exercem funções típicas de Governo, em especial regulação, fiscalização ou controle. O regime misto seria o ideal: as funções para fiscalização, por exemplo, seriam próprias de estatutários; as gerais – administrativas, elaboração de estudos, pesquisas e projetos, por exemplo, poderiam ser exercidas por celetistas.

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

dd/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do protuário

1 ⇨ Supressiva 2. ⇨ Substitutiva 3. ⇨ Modificativa 4. ⇨ Aditiva 5. ⇨ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

A posição atual do Governo Federal contradiz com suas assertivas de diminuição e do déficit público e da previdência social. Além disso, incentiva o uso indiscriminado e indevido de funcionários terceirizados para funções típicas de Governo, não preparados para este tipo de atividade, inclusive porque não podem ser treinados para tal fim pelo Governo, pela sua transitoriedade no serviço público. Outro fato contraditório é não admitir o concurso de celetistas em Autarquias Federais e admitir em profusão a contratação de empresas privadas para terceirização de mão de obra celetista.

O julgamento no STF, recentemente iniciado, foi paralisado, pelo fato dos nobres Juízes perceberem que a rejeição da Emenda Constitucional nº 19, deixaria vários Estados e inúmeros Municípios em situação difícil. Estes não compactuam com as premissas do Governo Federal e se basearam nesta Emenda para constituir Administrações Diretas ou Autarquias com celetistas. Esta Emenda vem por eles sendo aplicada há cerca de sete anos; o silêncio do Poder Judiciário até agora passou a impressão de corroboração com esta Emenda, inclusive pelo fato do questionamento ser meramente pela forma ritual.

A situação é, porém, indefinida, mas de difícil solução administrativa no caso de rejeição da Emenda em tela. O que fazer com inúmeros servidores celetistas contratos por Estados e Municípios, há tempos, sem estarem cientes da questão? Se os órgãos contratantes ficassem sem estes funcionários, como funcionariam até a contratação de novos, por novo concurso público?

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

A conclusão é de que a melhor decisão, com discernimento e prudência, é manter o Art, 114-A. Se o STF decidir juridicamente pela pior situação de administração pública, este dispositivo legal deixará de ser aplicado automaticamente, sem necessidade de revogação. Se o STF deliberar conta a ADIn referida perde o Executivo Federal forte possibilidade de maior flexibilidade dos gastos públicos. A sua revogação antecipada constitui uma temeridade, lembrando sempre que as funções típicas de Governo poderiam continuar a ser exercida por estatutários.

O pessoal da RFFSA continuaria também com a possibilidade de transferência para as Agências Federais de Transporte e do Departamento Nacional de Infra-Estrutura Terrestre, por opção do funcionário. Compete dizer que estes órgãos citados responsáveis pelas ferrovias (regulação da operação e construção) estão despreparados para exercer suas funções legais, por falta de pessoal, embora estes estejam disponíveis na RFFSA.

Em nada se altera a boa aplicação dos gastos públicos; pelo contrário, aumentam-se os graus de liberdade dos Poderes Públicos, melhorando a sua eficiência.

Contamos com anuência do relator e dos parlamentares para aprovação desta Emenda.

PARLAMENTAR

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353
00185

Data	Proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

Autor	nº do prontuário
Deputado Edmilson Valentim (PCdoB/RJ)	

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se o seguinte artigo à MP 353:

"Art.... Fica excluída do Programa Nacional de Desestatização (PND) que trata a Lei nº 8.250, de 24 de outubro de 1991, a empresa de ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A – VALEC."

JUSTIFICAÇÃO

A medida provisória nº 353 prevê a transferência dos quadro de servidores da Rede Ferroviária para a empresa de Engenharia, Construções e Ferrovias S.A – VALEC. No entanto, esta empresa está incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND), constante da Lei 8.250, de 24 de outubro de 1991, não sendo adequado que a transferência desses servidores seja feita para uma empresa que encontra-se na iminência de ser vendida. Sendo assim, é imprescindível a retirada da VALEC do Programa Nacional de Desestatização - PND para reestruturação do setor de infra-estrutura ferroviária no País.

PARLAMENTAR



Medida Provisória nº 353/2007 MPV-353
00186

Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se onde couber: No item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte trecho rodoviário: "2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal: BR 440 dos pontos de passagem dos Entroncamentos com a BR-040/MG (São Pedro) – Entroncamento com a BR-267/MG (Mariano Procópio) em Minas Gerais na Extensão do Km 9,0.

Justificativa

A alteração do Plano Nacional de Viação, em sua esfera rodoviária, busca adequá-lo às exigências de ligação entre as rodovias BR-040 e BR-267, no município de Juiz de Fora.

A necessidade da medida se justifica uma vez que a referida ligação contribuirá para uma relevante melhoria no tráfego de toda a região, já que a via irá permitir o desvio do tráfego da Zona da Mata para a BR-040, evitando o congestionamento da malha urbana central de Juiz de Fora. Os usuários das MG-353 e BR-267, rodovias que ligam o município a inúmeras outras cidades da Zona da Mata, terão a facilidade de chegar à BR-040 através dessa integração dos eixos rodoviários mencionados, não sendo necessário sobrecarregar, ainda mais, o centro da cidade.

Cabe destacar, ainda, a importância social do empreendimento para a população local e demais usuários das rodovias que há tempos aguardam esta obra.

Sala das Sessões janeiro de 2007.

Deputado Virgílio Guimarães
PT/MG

MPV-353
00187

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ○ Modificativa 4. ● Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua onde couber:

Face à edição da MP nº. 353, de 22 de Janeiro de 2007, que Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências com a seguinte redação para exclusão da VALEC do PND, renumerando-se os posteriores;

"Art. ..... Fica excluída **do Programa Nacional de Desestatização – PND a empresa de ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. - VALEC**, em face da necessidade de implementação e reestruturação do setor ferroviário no país, revogando-se as disposições em contrário do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992, assegurados os direitos constituídos durante sua vigência,

JUSTIFICAÇÃO

1- A expansão dos investimentos em Infra-Estrutura é condição fundamental para aceleração do desenvolvimento sustentável do Brasil. Dessa forma, o país poderá superar os gargalos da economia e estimular o aumento da produtividade e a diminuição das desigualdades regionais e sociais.

2- A expansão dos serviços de transportes de cargas em parceria com a iniciativa privada, associada a uma fiscalização eficiente, contribuirá significativamente para otimização da logística necessária para exportação de produtos nacionais e do abastecimento interno promovendo uma redução dos custos de transportes e uma operação em regime de eficiência.

3- Outro aspecto a ser destacado é o Plano de Revitalização das Ferrovias – PRF do Ministério dos Transportes que inclui o Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros.

4- Como se sabe, esse modal ferroviário, vital para um país de dimensão continental, encontra-se desativado, seja pela falta de atenção de gestões anteriores, seja pela falta de investimentos no setor.

5- De acordo com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social BNDES estão em andamento os estudos de viabilidade econômica e social, visando verificar as possibilidades de implantação do transporte ferroviário de passageiros por meio de processo de concessão.

6- Associam-se a este plano os Trens Turísticos, que em conjunto com os Trens Regionais promoverão o desenvolvimento do turismo, a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresarias ao longo dos trechos, resultando num impacto positivo na opinião pública e a economia nacional superando os desequilíbrios regionais e desigualdades sociais.

7- A VALEC com esta Medida Provisória está absorvendo um efetivo de pessoal especializado em ferrovias e em condições de multiplicar seus conhecimentos e serem aproveitados nas ações necessárias a expansão dos serviços de transporte de carga e no Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros; contribuindo assim significativamente para que o país alcance as metas elencadas no PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

8- Por todo o exposto a retirada da VALEC do PND é medida de urgência política e cautela estratégica, pois será a reserva técnica que permitirá ao Estado altivez e independência no relacionamento com as concessionárias privadas, das quais nunca será refém por ausência de reserva técnica e humana.

Necessário, incluir no artigo 28º da MP 353/2007 as alterações do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992.

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL PR/CE

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353
00188

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
JAIR BOLSONARO	302

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INSIRA-SE, ONDE COUBER, NA MEDIDA PROVISÓRIA 353, DE 2007, OS SEGUINTES DISPOSITIVOS:

Art. ____ O Ministério da Justiça, no prazo de seis meses, adotará as providências necessárias para instalação da Polícia Ferroviária Federal - PFF, consoante o disposto no inciso III do art. 144 da Constituição Federal.

Parágrafo único. O quadro inicial de servidores da Polícia Ferroviária Federal será formado pelos contingentes que desempenham essa função existentes na RFFSA, CBTU e TRENSURB, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da Polícia Rodoviária Federal.

Art. ____ Fica acrescido ao art. 243 da Lei 8.112, de 11 de dezembro de 1990, o seguinte parágrafo:

"§ 8º Os empregos ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria n.º 06, de 06 de junho de 1990, da RFFSA, abrangente à TRENSURB, e Resolução de Diretoria nº 011, de 13/11/1991, da CBTU, dispostos em quadros reservados à parte."

JUSTIFICATIVA

Da questão econômica, poderá a ANTT repassar percentual das multas aplicadas no modal ferroviario ao FUNDO NACIONAL DA POLÍCIA FERROVIÁRIA FEDERAL-FNPFF.

ASSINATURA

JAIR BOLSONARO
Deputado Federal – PP/RJ

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
JAIR BOLSONARO	302

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

I - DA EVOLUÇÃO HISTÓRICA ATÉ HOJE:

A mais antiga Polícia Especializada do Brasil foi criada pelo Decreto nº.641, em 26 de junho de 1852, por D. Pedro II, numa visão histórica, a Polícia dos Caminhos de Ferro, foi regulamentada pelo Decreto Áureo n.º 1930 de 26 de abril de 1857. Em 23 de abril de 1862, com a regulamentação do Decreto 2013, pelo então Conselheiro do Estado, Senador do Império, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Dr. Manoel Felizardo de Souza e Mello, os poderes da Polícia das Estradas de Ferro foram ampliados, com a finalidade de dar segurança ao transporte de especiarias, café e à riqueza brasileira daquela época. No ano de 1867 foi criada a primeira Ferrovia no Estado de São Paulo, com seu marco histórico na Estação da Luz, onde o policiamento era executado pela Guarda Especial Ferroviária. Posteriormente, através do Decreto 15.673 de 07/09/1922, é aprovado o Regulamento para a Segurança Policia e Trafego das Estradas de Ferro. Em 1945 o Presidente Getúlio Vargas , criou a Guarda Civil Ferroviária , sendo que em 1957 foi criada a RFFSA através da Lei 3115, e recebeu a nova nomenclatura de Policia das Estradas de Ferro através do **Decreto 2089/1963,** em 11 de Dezembro de 1973, amplia os poderes ao Policial ferroviário, que em caso de acidente, quando primeiro chegar poderá, autorizar independente de exame do local a imediata remoção das pessoas que tenham sofrido lesão, bem como dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via férrea e prejudicarem o trafego.

Na Constituição Federal de 1988, com a ajuda de DEUS, foi recepcionado em seu artigo **144, inciso III, parágrafo 3º, POLICIA FERROVIÁRIA FEDERAL, órgão permanente, organizado e mantido pela União.**

Sem a regulamentação da Policia Ferroviária Federal, fica demonstrado completo desconhecimento técnico da matéria de Segurança Pública referente as ferrovias Federais, pois a malha ferroviária brasileira interliga o Brasil com a Bolívia nas cidades de Corumbá, no Mato Grosso do Sul, e Arroyo

ASSINATURA

JAIR BOLSONARO
Deputado Federal – PP/RJ

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
JAIR BOLSONARO	302

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Concepcion naquele País; com a Argentina através do Ferrocarril Mesopotâmico nos Municípios de Passo de Los Libres e Uruguaiana, Santo Tomé e São Borja, no Rio Grande do Sul; e com a Associacion Ferrocarril del Estado do Uruguai, nas cidades de Rivera e Santana do Livramento, Rio Branco e Jaguarão, também no Rio Grande do Sul - esse trecho está desativado. O transporte de mercadorias entre o Brasil e os países do Prata por meio de ferrovia já vem sendo há muito tempo intensificado nos últimos anos no contexto da dinâmica proporcionado pelo Mercosul.

Embora a matriz brasileira de transportes apresente distorções, com nítida prevalência do transporte rodoviário, contrariamente à tendência equilibrada na maioria dos países desenvolvidos, algumas regiões do modal ferroviário vêm apresentado acréscimo na produção apesar da falta de investimento ou até mesmo, do abandono do setor.

No que se diz respeito à segurança, a realidade aqui descrita, a fragilidade atual do Policiamento Ferroviário Nacional e com o aumento dos índices de criminalidade impõem severas dificuldades à eficácia da ação dos Policiais Ferroviários no âmbito das Ferrovias Brasileiras, tornando-se de fundamental importância e urgência a regulamentação da Polícia Ferroviária Federal no âmbito das ferrovias desativadas e concessionadas.

A Lei n.º 8.490 de 19 de novembro de 1992 autorizaram a criação do Departamento de Polícia Ferroviária Federal no âmbito do Ministério da Justiça.

A Lei 10.683 de 2003, Seção IV Art. 29, Inciso XIV, integrou à estrutura básica do Ministério da Justiça a Polícia Ferroviária Federal, sendo mantida a redação dada pela Lei n.º. 11.075 de 2004.

Desde 1990/91, o grupo RFFSA, CBTU e TRENSURB, separaram em um quadro à parte através de Resoluções de suas Diretorias, n.º 006 de 06/06/90 e n.º 0011 de 13/11/91 os integrantes do quadro da Polícia Ferroviária para

ASSINATURA

JAIR BOLSONARO
Deputado Federal – PP/RJ

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS ETIQUETA

Data	Proposição	
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)	
	Autor	Nº Prontuário
	JAIR BOLSONARO	302

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

transferencia dos mesmos para o Ministério da Justiça visando a Criação do Departamento da Policia Ferroviária Federal, sendo que até a presente data nada aconteceu, tendo hoje o Congresso junto com o Governo uma oportunidade de resgatar a injustiça praticada.

O Decreto 5.535 de 13 de setembro de 2005, em seu Anexo I, Capítulo I, Art. 1º, Inciso IV, determinou como área de competência do Ministério da Justiça a Polícia Ferroviária Federal, porém no Art. 2º, no que se refere à estrutura organizacional daquele Ministério não contemplou o Departamento de Polícia Ferroviária Federal., sendo revogado pelo Decreto 5834 de 06 de Julho de 2006, mantendo-se a mesma redação do Decreto acima revogado..

II - DAS NECESSIDADES URGENTES DA ESTRUTURAÇÃO DAS ATIVIDADES POLÍCIA FERROVIÁRIA FEDERAL:

Preservação e guarda do Patrimônio Ferroviário da União, sob controle hoje do DNIT, as ferrovias desativadas e as ferrovias arrendadas às Concessionárias de transporte ferroviário, evitando invasões de faixa de domínio, roubo de trilhos e depredações de todo o Patrimônio da União.

Apoio à Policia Federal na fiscalização das cargas ferroviárias que transitam entre portos e pátios alfandegados, evitando que sirva de vetor à entrada, no território nacional, de armas, drogas e toda a sorte de contrabando e descaminho;

Coibindo Roubo de Cargas, evitando grandes prejuizos aos Transportadores Ferroviários, pois de acordo com a C.F. no art. 144 incisos III parágrafo 3º é competência da Policia Ferroviária Federal.

Essas necessidades são reconhecidas pela RFFSA, AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES FERROVIARIO-ANTT E ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIO - ANTF.

ASSINATURA

JAIR BOLSONARO
Deputado Federal – PP/RJ

MPV-353

00189

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
Dep. Carlos Santana	290

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INSIRA-SE ONDE COUBER NA MEDIDA PROVISÓRIA 353 DE 2007 A SEGUINTE REDAÇÃO

Art. ____: Fica determinado que o **Ministério da Justiça** tome as providências necessárias para instalação da **Polícia** Ferroviária Federal - **PFF**, de acordo com a Carta Magna de 1988.

§ 1°. O quadro inicial de servidores da Polícia Ferroviária Federal será formado pelos contingentes que desempenham essa função, existentes na **RFFSA, CBTU e TRENSURB**, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da **Polícia Rodoviária Federal - PRF**. O Ministério da Justiça promoverá a ação definida no caput em um prazo máximo de seis meses.

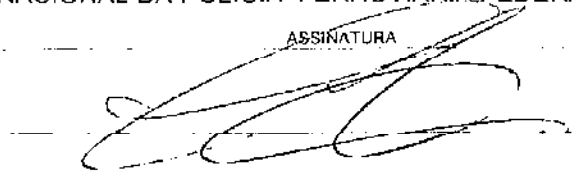
§2°. Fica acrescido ao Art. 243 da Lei 8.112 de 11 de dezembro de 1990, o seguinte parágrafo:

> "§ 4° Os empregos ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria n.° 06, de 06/06/1990, da **RFFSA**, abrangente à **TRENSURB**, e Resolução de Diretoria n° 011, de 13/11/1991, da **CBTU**." dispostos em quadros reservados à parte.

JUSTIFICATIVA

Da questão econômica, PODERÁ A ANTT REPASSAR PERCENTUAL DAS MULTAS APLICADAS NO MODAL FERROVIARIO PARA O FUNDO NACIONAL DA POLICIA FERROVIÁRIA FEDERAL-FNPFF

ASSINATURA



ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

I - DA EVOLUÇÃO HISTÓRICA ATÉ HOJE:

A mais antiga Policia Especializada do Brasil foi criada através do Decreto nº.641, em 26 de junho de 1852, por D. Pedro II, numa visão histórica, a Polícia dos Caminhos de Ferro, foi regulamentada pelo Decreto Áureo n.º1930 de 26 de abril de 1857. Em 23 de abril de 1862, com a regulamentação do Decreto 2913, pelo então Conselheiro do Estado, Senador do Império, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Dr. Manoel Felizardo de Souza e Mello, os poderes da Polícia das Estradas de Ferro foram ampliados, com a finalidade de dar segurança ao transporte de especiarias, café e à riqueza brasileira daquela época. No ano de 1867 foi criada a primeira Ferrovia no Estado de São Paulo, com seu marco histórico na Estação da Luz, onde o policiamento era executado pela Guarda Especial Ferroviária. Posteriormente, através do Decreto 15.673 de 07/09/1922, é aprovado o Regulamento para a Segurança Policia e Trafego das Estradas de Ferro. Em 1945 o Presidente Getúlio Vargas , criou a Guarda Civil Ferroviária , sendo que em 1957 foi criada a RFFSA através da Lei 3115, e recebeu a nova nomenclatura de Policia das Estradas de Ferro através do **Decreto 2089/1963**, em 11 de Dezembro de 1973, amplia os poderes ao Policial ferroviário, que em caso de acidente, quando primeiro chegar poderá, autorizar independente de exame do local a imediata remoção das pessoas que tenham sofrido lesão, bem como dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via férrea e prejudicarem o trafego.

Na Constituição Federal de 1988, com a ajuda de DEUS, foi recepcionado em seu artigo **144, inciso III, parágrafo 3º, POLICIA FERROVIÁRIA FEDERAL, órgão permanente, organizado e mantido pela União.**

Sem a regulamentação da Policia Ferroviária. Federal, fica demonstrado completo desconhecimento técnico da matéria de Segurança Pública referente as ferrovias Federais, pois a malha ferroviária brasileira interliga o Brasil com a Bolívia nas cidades de Corumbá, no Mato Grosso do Sul, e Arroyo

ASSINATURA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor — Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Concepcion naquele País; com a Argentina através do Ferrocarril Mesopotâmico nos Municípios de Passo de Los Libres e Uruguaiana, Santo Tomé e São Borja, no Rio Grande do Sul; e com a Associacion Ferrocarril del Estado do Uruguai, nas cidades de Rivera e Santana do Livramento, Rio Branco e Jaguarão, também no Rio Grande do Sul - esse trecho está desativado. O transporte de mercadorias entre o Brasil e os países do Prata por meio de ferrovia já vem sendo há muito tempo intensificado nos últimos anos no contexto da dinâmica proporcionado pelo Mercosul.

Embora a matriz brasileira de transportes apresente distorções, com nítida prevalência do transporte rodoviário, contrariamente à tendência equilibrada na maioria dos países desenvolvidos, algumas regiões do modal ferroviário vêm apresentado acréscimo na produção apesar da falta de investimento ou até mesmo, do abandono do setor.

No que se diz respeito à segurança, a realidade aqui descrita, a fragilidade atual do Policiamento Ferroviário Nacional e com o aumento dos índices de criminalidade impõem severas dificuldades à eficácia da ação dos Policiais Ferroviários no âmbito das Ferrovias Brasileiras, tornando-se de fundamental importância e urgência a regulamentação da Polícia Ferroviária Federal no âmbito das ferrovias desativadas e concessionadas.

A Lei n.º 8.490 de 19 de novembro de 1992 autorizaram a criação do Departamento de Polícia Ferroviária Federal no âmbito do Ministério da Justiça.

A Lei 10.683 de 2003, Seção IV Art. 29, Inciso XIV, integrou à estrutura básica do Ministério da Justiça a Polícia Ferroviária Federal, sendo mantida a redação dada pela Lei n.º. 11.075 de 2004.

Desde 1990/91, o grupo RFFSA, CBTU e TRENSURB, separaram em um quadro à parte através de Resoluções de suas Diretorias, n.º 006 de 06/06/90 e n.º 0011 de 13/11/91 os integrantes do quadro da Polícia Ferroviária para

ASSINATURA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

transferencia dos mesmos para o Ministério da Justiça visando a Criação do Departamento da Policia Ferroviária Federal, sendo que até a presente data nada aconteceu, tendo hoje o Congresso junto com o Governo uma oportunidade de resgatar a injustiça praticada.

O Decreto 5.535 de 13 de setembro de 2005, em seu Anexo I, Capítulo I, Art. 1º, Inciso IV, determinou como área de competência do Ministério da Justiça a Polícia Ferroviária Federal, porém no Art. 2º, no que se refere à estrutura organizacional daquele Ministério não contemplou o Departamento de Polícia Ferroviária Federal., sendo revogado pelo Decreto 5834 de 06 de Julho de 2006, mantendo-se a mesma redação do Decreto acima revogado..

II - DAS NECESSIDADES URGENTES DA ESTRUTURAÇÃO DAS ATIVIDADES POLÍCIA FERROVIÁRIA FEDERAL:

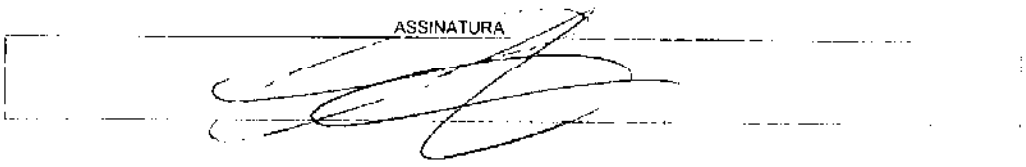
Preservação e guarda do Patrimônio Ferroviário da União, sob controle hoje do DNIT, as ferrovias desativadas e as ferrovias arrendadas às Concessionárias de transporte ferroviário, evitando invasões de faixa de domínio, roubo de trilhos e depredações de todo o Patrimônio da União.

Apoio à Polícia Federal na fiscalização das cargas ferroviárias que transitam entre portos e pátios alfandegados, evitando que sirva de vetor à entrada, no território nacional, de armas, drogas e toda a sorte de contrabando e descaminho;

Coibindo Roubo de Cargas, evitando grandes prejuízos aos Transportadores Ferroviários, pois de acordo com a C.F. no art. 144 incisos III parágrafo 3º é competência da Policia Ferroviária Federal.

Essas necessidades são reconhecidas pela RFFSA, AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES FERROVIARIO-ANTT E ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIO - ANTF.

ASSINATURA



MPV-353
00190

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
2 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. V. Pinheiro	

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ○ Modificativa 4. ✱ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

art. ____ na Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 com a seguinte redação, renumerando-se os posteriores:

artigos ..... – fica determinado que o Ministério da Justiça, tome as providências necessárias para instalação da Policia Ferroviária Federal – PFF, de acordo com a Carta Magna de 1988. O prazo máximo para essa adoção será de 180 (cento e oitenta) dias.

§ 1º o quadro inicial de servidores da Policia Ferroviária Federal – PFF será formado pelos contingentes que desempenham essa função, existentes na extinta RFFSA, CBTU e TRENSURB, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da Policia Rodoviária Federal – PRF;

§ 2º fica acrescido ao artigo 243 da Lei nº 8.122, de 11 de dezembro de 1990, o seguinte parágrafo:

.....

.....

" 4º os empregados ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria nº 6, de 06 de junho de 1990 da RFFSA, abrangente a TRENSURB e Resolução de Diretoria nº 011, de 13 de novembro de 1991, da CBTU." Dispostos em quadros reservados à parte.

.....

JUSTIFICAÇÃO

Com a edição da MP 353/07, extinguindo da RFFSA e transferindo parte do Patrimônio existente na RFFSA ao DNIT e SPU se faz necessário a fiscalização da guarda desses bens

MPV nº 353, de 2007	MPV-353 00191

Nome do Parlamentar: **ADEMIR CAMILO**
UF:MG Partido: PDT

EMENDA ADITIVA - MP 353

Art. ____: Fica determinado que o **Ministério da Justiça** tome as providências necessárias para instalação da Polícia Ferroviária Federal - PFF, de acordo com a Carta Magna de 1988.

§ 1º. O quadro inicial de servidores da Polícia Ferroviária Federal será formado pelos contingentes que desempenham essa função, existentes na **RFFSA, CBTU e TRENSURB**, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da **Polícia Rodoviária Federal - PRF**. O Ministério da Justiça promoverá a ação definida no caput em um prazo máximo de seis meses.

§2º. Fica acrescido ao Art. 243 da Lei 8.112 de 11 de dezembro de 1990, o seguinte parágrafo:

"§ 4º .Os empregos ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria n.º 06, de 06/06/1990, da **RFFSA**, abrangente à **TRENSURB**, e Resolução de Diretoria nº 011, de 13/11/1991, da **CBTU**." dispostos em quadros reservados à parte.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

I - DA EVOLUÇÃO HISTÓRICA ATÉ HOJE:

A mais antiga Polícia Especializada do Brasil foi criada através do Decreto nº.641, em 26 de junho de 1852, por D. Pedro II, numa visão histórica, a Polícia dos Caminhos de Ferro, foi regulamentada pelo Decreto Aureo n.º1930 de 26 de abril de 1857. Em 23 de abril de 1862, com a regulamentação do Decreto 2913, pelo então Conselheiro do Estado, Senador do Império, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Dr. Manoel Felizardo de Souza e Mello, os poderes da Polícia das Estradas de Ferro foram ampliados, com a finalidade de dar segurança ao transporte de especiarias, café e à riqueza brasileira daquela época. No ano de 1867 foi criada a primeira Ferrovia no Estado de São Paulo, com seu marco histórico na Estação da Luz, onde o policiamento era executado pela Guarda Especial Ferroviária. Posteriormente, através do Decreto 15.673 de 07/09/1922, é aprovado o Regulamento para a Segurança Policia e Trafego das Estradas de Ferro. Em 1945 o Presidente Getúlio Vargas , criou a Guarda Civil Ferroviária , sendo que em 1957 foi criada a RFFSA através da Lei 3115, e recebeu a novanomenclatura de Policia das Estradas de Ferro através do **Decreto 2089/1963,** em 11 de Dezembro de 1973, amplia os poderes ao Policial ferroviário, que em caso de acidente, quando primeiro chegar poderá, autorizar independente de exame do local a imediata remoção das pessoas que tenham sofrido lesão, bem como dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via férrea e prejudicarem o trafego.

MPV nº 353, de 2007	USO EXCLUSIVO DA COMISSÃO

Nome do Parlamentar: **ADEMIR CAMILO**
UF:MG Partido: PDT

Na Constituição Federal de 1988, com a ajuda de DEUS, foi recepcionado em seu artigo **144, inciso III, parágrafo 3º, POLICIA FERROVIÁRIA FEDERAL, órgão permanente, organizado e mantido pela União.**

Sem a regulamentação da Policia Ferroviária. Federal, fica demonstrado completo desconhecimento técnico da matéria de Segurança Pública referente as ferrovias Federais, pois a malha ferroviária brasileira interliga o Brasil com a Bolívia nas cidades de Corumbá , no Mato Grosso do Sul, e Arroyo Concepcion naquele País; com a Argentina através do Ferrocarril Mesopotâmico nos Municípios de Passo de Los Libres e Uruguaiana, Santo Tomé e São Borja, no Rio Grande do Sul; e com a Associacion Ferrocarril del Estado do Uruguai, nas cidades de Rivera e Santana do Livramento, Rio Branco e Jaguarão, também no Rio Grande do Sul - esse trecho está desativado. O transporte de mercadorias entre o Brasil e os países do Prata por meio de ferrovia já vem sendo há muito tempo intensificado nos últimos anos no contexto da dinâmica proporcionado pelo Mercosul.

Embora a matriz brasileira de transportes apresente distorções, com nítida prevalência do transporte rodoviário, contrariamente à tendência equilibrada na maioria dos países desenvolvidos, algumas regiões do modal ferroviário vêm apresentado acréscimo na produção apesar da falta de investimento ou até mesmo, do abandono do setor.

No que se diz respeito à segurança, a realidade aqui descrita, a fragilidade atual do Policiamento Ferroviário Nacional e com o aumento dos índices de criminalidade impõem severas dificuldades à eficácia da ação dos Policiais Ferroviários no âmbito das Ferrovias Brasileiras, tornando-se de fundamental importância e urgência a regulamentação da Polícia Ferroviária Federal no âmbito das ferrovias desativadas e concessionadas.

A Lei n.º 8.490 de 19 de novembro de 1992 autorizaram a criação do Departamento de Polícia Ferroviária Federal no âmbito do Ministério da Justiça.

A Lei 10.683 de 2003, Seção IV Art. 29, Inciso XIV, integrou à estrutura básica do Ministério da Justiça a Polícia Ferroviária Federal, sendo mantida a redação dada pela Lei n.º. 11.075 de 2004.

Desde 1990/91, o grupo RFFSA, CBTU e TRENSURB, separaram em um quadro à parte através de Resoluções de suas Diretorias, n.º 006 de 06/06/90 e n.º 0011 de 13/11/91 os integrantes do quadro da Policia Ferroviária para transferencia dos mesmos para o Ministério da Justiça visando a Criação do Departamento da Policia Ferroviária Federal, sendo que até a presente data nada aconteceu, tendo hoje o Congresso junto com o Governo uma oportunidade de resgatar a injustiça praticada.

MPV nº 353, de 2007	USO EXCLUSIVO DA COMISSÃO

Nome do Parlamentar: **ADEMIR CAMILO**
UF:MG Partido: PDT

O Decreto 5.535 de 13 de setembro de 2005, em seu Anexo I, Capítulo I, Art. 1º, Inciso IV, determinou como área de competência do Ministério da Justiça a Polícia Ferroviária Federal, porém no Art. 2º, no que se refere à estrutura organizacional daquele Ministério não contemplou o Departamento de Polícia Ferroviária Federal., sendo revogado pelo Decreto 5831 de 06 de Julho de 2006, mantendo-se a mesma redação do Decreto acima revogado..

II - DAS NECESSIDADES URGENTES DA ESTRUTURAÇÃO DAS ATIVIDADES POLÍCIA FERROVIÁRIA FEDERAL:

Preservação e guarda do Patrimônio Ferroviário da União, sob controle hoje do DNIT, as ferrovias desativadas e as ferrovias arrendadas às Concessionárias de transporte ferroviário, evitando invasões de faixa de domínio, roubo de trilhos e *depredações de todo o Patrimônio da União.*

Apoio à Polícia Federal na fiscalização das cargas ferroviárias que transitam entre portos e pátios alfandegados, evitando que sirva de vetor à entrada, no território nacional, de armas, drogas e toda a sorte de contrabando e descaminho;

Coibindo Roubo de Cargas, evitando grandes prejuízos aos Transportadores Ferroviários, pois de acordo com a C.F. no art. 144 incisos III parágrafo 3º *é competência da Polícia Ferroviária Federal.*

Essas necessidades são reconhecidas pela RFFSA e pela Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários - ANTF.

Sala da Comissão, de fevereiro de 2007.

Dep. ADEMIR CAMILO
PDT/MG

MPV-353

00192

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7/2/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ○ Modificativa 4. ✱ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

art. ____ na Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 com a seguinte redação, renumerando-se os posteriores:

artigos ..... – fica determinado que o Ministério da Justiça, tome as providências necessárias para instalação da Polícia Ferroviária Federal – PFF. de acordo com a Carta Magna de 1988. O prazo máximo para essa adoção será de 180 (cento e oitenta) dias.

§ 1º o quadro inicial de servidores da Polícia Ferroviária Federal – PFF será formado pelos contingentes que desempenham essa função, existentes na extinta RFFSA, CBTU e TRENSURB, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da Polícia Rodoviária Federal – PRF;

§ 2º fica acrescido ao artigo 243 da Lei nº 8.122, de 11 de dezembro de 1990, o seguinte parágrafo:

.....

.....

" 4º os empregados ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria nº 6, de 06 de junho de 1990 da RFFSA, abrangente a TRENSURB e Resolução de Diretoria nº 011, de 13 de novembro de 1991, da CBTU." Dispostos em quadros reservados à parte.

.....

JUSTIFICAÇÃO

Com a edição da MP 353/07, extinguindo da RFFSA e transferindo parte do Patrimônio existente na RFFSA ao DNIT e SPU se faz necessário a fiscalização da guarda desses bens

MPV-353

00193

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

1. ( ) Supressiva 2. ( ) Substitutiva 3. ( )Modificativa 4. (X) Aditiva 5. ( ) Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

art. ____ na Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 com a seguinte redação, renumerando-se os posteriores:

artigos ..... – fica determinado que o Ministério da Justiça, tome as providências necessárias para instalação da Policia Ferroviária Federal – PFF, de acordo com a Carta Magna de 1988. O prazo máximo para essa adoção será de 180 (cento e oitenta) dias.

§ 1° o quadro inicial de servidores da Policia Ferroviária Federal – PFF será formado pelos contingentes que desempenham essa função, existentes na extinta RFFSA, CBTU e TRENSURB, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da Policia Rodoviária Federal – PRF;

§ 2º fica acrescido ao artigo 243 da Lei nº 8.122, de 11 de dezembro de 1990, o seguinte parágrafo:

.....

.....

.....

"*4º os empregados ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria nº 6, de* 06 de junho de 1990 da RFFSA, abrangente a TRENSURB e Resolução de Diretoria nº 011, de 13 de novembro de 1991, da CBTU." Dispostos em quadros reservados à parte.

.....

JUSTIFICAÇÃO

Com a edição da MP 353/07, extinguindo da RFFSA e transferindo parte do Patrimônio existente na RFFSA ao DNIT e SPU se faz necessário a fiscalização da guarda desses bens

PARLAMENTAR

MPV-353

00194

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

1. ı Supressiva 2. ı Substitutiva 3. ıModificativa 4. X Aditiva 5. ı Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

art. ____ na Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 com a seguinte redação, renumerando-se os posteriores:

"Art. 27 Os art. 4º, 7º e 8º da Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º As Estradas de Ferro Nacionais, sob a administração de autarquias, sociedades mistas federais ou estaduais, concessionárias ou concedentes, ficam obrigados a cobrar, sobre as tarifas vigorantes, uma taxa adicional de 2% (dois por cento).

§ 1º Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT encarregada de fiscalizar o repasse de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias, vigentes e arrecadadas, ao SESEF. (NR)

Art 7º A fiscalização da aplicação dos recursos e da execução dos planos do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF caberá à Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT, observada a legislação em vigor.

Art. 8º Dentro do prazo de 60 (sessenta) dias da vigência desta lei, será baixado o Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro, mediante decreto executivo referendado conjuntamente pelo Diretor-Geral do DNIT e pelo Ministro de Estado dos Transportes." (NR) "

JUSTIFICAÇÃO

Emenda associada à redação proposta para o art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2002 na parte referente à inclusão do art. 105.

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequado com prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Faz-se importante, também, que seja executada uma gestão apropriada, sob a responsabilidade de um órgão vivo, relativa à cobrança e repasse do percentual de 2% sobre as tarifas em vigor, já prevista em lei, e no que se refere à aplicação dos recursos e à execução dos planos de atendimento.

PARLAMENTAR

MPV-353

00195

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07 / 02 / 2007	**Medida Provisória nº 353 de 2007**

autor	nº do prontuário
Deputada Jô Moraes	53246

1. ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ☞ Modificativa 4. ✱ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
		TEXTO / JUSTIFICAÇÃO		

Inclua-se onde couber:

Face à edição da MP nº 353, de 22 de janeiro de 2007, que Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências com a seguinte redação para exclusão da VALEC no PND, remunerando-se os posterioras:

Art. ____ Fica excluída do Programa Nacional de Desestatização – PND a empresa de **ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A – VALEC**, em face da necessidade implementação e reestruturação do setor ferroviário no país.

JUSTIFICAÇÃO

É imprescindível a retirada da VALEC do Programa Nacional de Desestatização – PND para reestruturação do setor de infra-estrutura ferroviária no Pais.

Necessário, incluir no artigo 28º da MP 353/2007 as alterações do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992.

PARLAMENTAR

Jô Moraes

MPV-353

00196

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data / / 2007 | proposição Medida Provisória nº 353 de 2007

autor DEPUTADO DARCÍSIO PERONDI | nº do prontuário 43

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ○ Modificativa 4. ● Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua onde couber:

Face à edição da MP nº. 353, de 22 de Janeiro de 2007, que Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências com a seguinte redação para exclusão da VALEC do PND, renumerando-se os posteriores;

"Art. ..... Fica excluída **do Programa Nacional de Desestatização – PND a empresa de ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. - VALEC**, em face da necessidade de implementação e reestruturação do setor ferroviário no país, revogando-se as disposições em contrário do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992, assegurados os direitos constituídos durante sua vigência.

JUSTIFICAÇÃO

1- A expansão dos investimentos em Infra-Estrutura é condição fundamental para aceleração do desenvolvimento sustentável do Brasil. Dessa forma, o país poderá superar os gargalos da economia e estimular o aumento da produtividade e a diminuição das desigualdades regionais e sociais.

2- A expansão dos serviços de transportes de cargas em parceria com a iniciativa privada, associada a uma fiscalização eficiente, contribuirá significativamente para otimização da logística necessária para exportação de produtos nacionais e do abastecimento interno promovendo uma redução dos custos de transportes e uma operação em regime de eficiência.

3- Outro aspecto a ser destacado é o Plano de Revitalização das Ferrovias – PRF do Ministério dos Transportes que inclui o Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros.

4- Como se sabe, esse modal ferroviário, vital para um país de dimensão continental, encontra-se desativado, seja pela falta de atenção de gestões anteriores, seja pela falta de investimentos no setor.

5 De acordo com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social BNDES estão em andamento os estudos de viabilidade econômica e social, visando verificar as possibilidades de implantação do transporte ferroviário de passageiros por meio de processo de concessão.

6- Associam-se a este plano os Trens Turísticos, que em conjunto com os Trens Regionais promoverão o desenvolvimento do turismo, a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresarias ao longo dos trechos, resultando num impacto positivo na opinião pública e a economia nacional superando os desequilíbrios regionais e desigualdades sociais.

7- A VALEC com esta Medida Provisória está absorvendo um efetivo de pessoal especializado em ferrovias e em condições de multiplicar seus conhecimentos e serem aproveitados nas ações necessárias à expansão dos serviços de transporte de carga e no Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros; contribuindo assim significativamente para que o país alcance as metas elencadas no PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

8- Por todo o exposto a retirada da VALEC do PND é medida de urgência política e cautela estratégica, pois será a reserva técnica que permitirá ao Estado altivez e independência no relacionamento com as concessionárias privadas, das quais nunca será refém por ausência de reserva técnica e humana.

Necessário, incluir no artigo 26º da MP 353/2007 as alterações do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992.

DEPUTADO DARCÍSIO PERONDI

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00197

data	prof
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA	143

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ○ Modificativa 4. ● Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua onde couber:

Face à edição da MP nº. 353, de 22 de Janeiro de 2007, que Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e da outras providencias com a seguinte redação para exclusão da VALEC do PND, renumerando-se os posteriores;

"Art. ..... Fica excluída **do Programa Nacional de Desestatização – PND a empresa de ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. - VALEC**, em face da necessidade de implementação e reestruturação do setor ferroviário no país, revogando-se as disposições em contrário do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992, assegurados os direitos constituídos durante sua vigência,

JUSTIFICAÇÃO

1- A expansão dos investimentos em Infra-Estrutura é condição fundamental para aceleração do desenvolvimento sustentável do Brasil. Dessa forma, o país poderá superar os gargalos da economia e estimular o aumento da produtividade e a diminuição das desigualdades regionais e sociais.

2- A expansão dos serviços de transportes de cargas em parceria com a iniciativa privada, associada a uma fiscalização eficiente, contribuirá significativamente para otimização da logística necessária para exportação de produtos nacionais e do abastecimento interno promovendo uma redução dos custos de transportes e uma operação em regime de eficiência.

3- Outro aspecto a ser destacado é o Plano de Revitalização das Ferrovias – PRF do Ministério dos Transportes que inclui o Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros.

4- Como se sabe, esse modal ferroviário, vital para um país de dimensão continental, encontra-se desativado, seja pela falta de atenção de gestões anteriores, seja pela falta de investimentos no setor.

5- De acordo com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social BNDES estão em andamento os estudos de viabilidade econômica e social, visando verificar as possibilidades de implantação do transporte ferroviário de passageiros por meio de processo de concessão.

6- Associam-se a este plano os Trens Turísticos, que em conjunto com os Trens Regionais promoverão o desenvolvimento do turismo, a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresariais ao longo dos trechos, resultando num impacto positivo na opinião pública e a economia nacional superando os desequilíbrios regionais e desigualdades sociais.

7- A VALEC com esta Medida Provisória está absorvendo um efetivo de pessoal especializado em ferrovias e em condições de multiplicar seus conhecimentos e serem aproveitados nas ações necessárias a expansão dos serviços de transporte de carga e no Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros; contribuindo assim significativamente para que o país alcance as metas elencadas no PAC – Programa de Aceleração do Crescimento.

8- Por todo o exposto a retirada da VALEC do PND é medida de urgência política e cautela estratégica, pois será a reserva técnica que permitirá ao Estado altivez e independência no relacionamento com as concessionárias privadas, das quais nunca será refém por ausência de reserva técnica e humana.

Necessário, incluir no artigo 28° da MP 353/2007 as alterações do Decreto n°. 473 – Art. 1° - III, de 10 de Março de 1992.

GONZAGA PATRIOTA
DEPUTADO FEDERAL – PSB / PE

MPV-353

00198

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ○ Modificativa 4. ● Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua onde couber:

Face à edição da MP nº. 353, de 22 de Janeiro de 2007, que Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências com a seguinte redação para exclusão da VALEC do PND, renumerando-se os posteriores;

"Art. ..... Fica excluída **do Programa Nacional de Desestatização – PND a empresa de ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. - VALEC**, *em face da* necessidade de implementação e reestruturação do setor ferroviário no país, revogando-se as disposições em contrário do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992, assegurados os direitos constituídos durante sua vigência,

JUSTIFICAÇÃO

1- A expansão dos investimentos em Infra-Estrutura é condição fundamental para aceleração do desenvolvimento sustentável do Brasil. Dessa forma, o país poderá superar os gargalos da economia e estimular o aumento da produtividade e a diminuição das desigualdades regionais e sociais.

2- A expansão dos serviços de transportes de cargas em parceria com a iniciativa privada, associada a uma fiscalização eficiente, contribuirá significativamente para otimização da logística necessária para exportação de produtos nacionais e do abastecimento interno promovendo uma redução dos custos de transportes e uma operação em regime de eficiência.

3- Outro aspecto a ser destacado é o Plano de Revitalização das Ferrovias – PRF do Ministério dos Transportes que inclui o Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros.

4- Como se sabe, esse modal ferroviário, vital para um país de dimensão continental, encontra-se desativado, seja pela falta de atenção de gestões anteriores, seja pela falta de investimentos no setor.

5- De acordo com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social BNDES estão em andamento os estudos de viabilidade econômica e social, visando verificar as possibilidades de implantação do transporte ferroviário de passageiros por meio de processo de concessão.

6- Associam-se a este plano os Trens Turísticos, que em conjunto com os Trens Regionais promoverão o desenvolvimento do turismo, a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresarias ao longo dos trechos, resultando num impacto positivo na opinião pública e a economia nacional superando os desequilíbrios regionais e desigualdades sociais.

7- A VALEC com esta Medida Provisória está absorvendo um efetivo de pessoal especializado em ferrovias e em condições de multiplicar seus conhecimentos a serem aproveitados nas ações necessárias a expansão dos serviços de transporte de carga e no Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros; contribuindo assim significativamente para que o país alcance as metas elencadas no PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

8- Por todo o exposto a retirada da VALEC do PND é medida de urgência política e cautela estratégica, pois será a reserva técnica que permitirá ao Estado altivez e independência no relacionamento com as concessionárias privadas, das quais nunca será refém por ausência de reserva técnica e humana.

Necessário, incluir no artigo 28º da MP 353/2007 as alterações do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992.

PARLAMENTAR

MPV-353

00199

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7/2/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. JOÃO DADO – PDT/SP	

1. (1 Supressiva 2. (1 Substitutiva 3. (1 Modificativa 4. Ξ Aditiva 5. (1 Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se, onde couber, o seguinte artigo:

"Art. ..... Fica excluída do Programa Nacional de Desestatização – PND a empresa VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A., revogando-se o inciso III do art. 1º do Decreto nº 473, de 10 de Março de 1992, assegurados os direitos constituídos durante sua vigência."

JUSTIFICAÇÃO

1- A expansão dos investimentos em infra-estrutura é condição fundamental para a aceleração do desenvolvimento sustentável do Brasil. Dessa forma, o país poderá superar os gargalos da economia e estimular o aumento da produtividade e a diminuição das desigualdades regionais e sociais.

2- A expansão dos serviços de transportes de cargas em parceria com a iniciativa privada, associada à fiscalização eficiente, melhorará significativamente a logística necessária à exportação de produtos nacionais e ao abastecimento interno, promovendo a redução dos custos de transportes e a operação em regime de eficiência.

3- Outro aspecto a ser destacado é o Plano de Revitalização das Ferrovias – PRF do Ministério dos Transportes, que inclui o Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros.

4- Como se sabe, esse modal ferroviário, vital para um país de dimensão continental, encontra-se desativado, seja pela falta de atenção de gestões anteriores, seja pela falta de investimentos no setor.

5- De acordo com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, estão em andamento estudos de viabilidade econômica e social, visando verificar as possibilidades de implantação do transporte ferroviário de passageiros por meio de processo de concessão.

6- Associam-se a este plano os Trens Turísticos, que em conjunto com os Trens Regionais promoverão o desenvolvimento do turismo, a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresarias ao longo dos trechos, resultando em impacto positivo na economia nacional, suporando os desequilíbrios regionais e desigualdades sociais.

7- A VALEC, com esta Medida Provisória, está absorvendo efetivo de pessoal especializado em ferrovias, em condições de multiplicar seus conhecimentos e de ser aproveitado em ações necessárias á expansão dos serviços de transporte de carga e ao resgate do transporte ferroviário de passageiros; contribuindo para que o país alcance as metas elencadas no PAC – Programa de Aceleração do Crescimento.

8- Por todo o exposto, a retirada da VALEC do PND é medida de urgência política e cautela estratégica, pois será a reserva técnica que permitirá ao Estado altivez e independência no relacionamento com as concessionárias privadas, das quais nunca será refém por ausência de reserva técnica e humana.

Deputado JOÃO DADO
PDT/SP

MPV-353

00200

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353/2007

autor	nº do prontuário
Deputada Manuela d'Ávila	

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ○ Modificativa 4. ● Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua onde couber:

Face à edição da MP nº 353, de 22 de Janeiro de 2007, que Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências com a seguinte redação para exclusão da VALEC do PND, renumerando-se os posteriores;

"Art. ..... Fica excluída do Programa Nacional de Desestatização – PND, de que trata a Lei nº 8.250, de 24/10/91, a empresa de ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. - VALEC, em face da necessidade de implementação e reestruturação do setor ferroviário no país.

JUSTIFICAÇÃO

É imprescindível a retirada da VALEC do Programa Nacional de Desestatização - PND para reestruturação do setor de infra-estrutura ferroviária no País.

PARLAMENTAR

MPV-353

00201

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO PAULO PIMENTA	

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ○ Modificativa 4. ✱ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

art. ____ na Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 com a seguinte redação, renumerando-se os posteriores:

artigos ..... – fica determinado que o Ministério da Justiça, tome as providências necessárias para instalação da Policia Ferroviária Federal – PFF, de acordo com a Carta Magna de 1988. O prazo máximo para essa adoção será de 180 (cento e oitenta) dias.

§ 1º o quadro inicial de servidores da Policia Ferroviária Federal – PFF será formado pelos contingentes que desempenham essa função, existentes na extinta RFFSA, CBTU e TRENSURB, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da Policia Rodoviária Federal – PRF;

§ 2º fica acrescido ao artigo 243 da Lei nº 8.122, de 11 de dezembro de 1990, o seguinte parágrafo:

.....

.....

.....

" 4º os empregados ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria nº 6, de 06 de junho de 1990 da RFFSA, abrangente a TRENSURB e Resolução de Diretoria nº 011, de 13 de novembro de 1991, da CBTU." Dispostos em quedros reservados à parte.

.....

JUSTIFICAÇÃO

Com a edição da MP 353/07, extinguindo da RFFSA e transferindo parte do Patrimônio existente na RFFSA ao DNIT e SPU se faz necessário a fiscalização da guarda desses bens

PARLAMENTAR

MPV-353

00202

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
Paulinho da Força	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INCLUA-SE, ONDE COUBER O SEGUINTE O ARTIGO

Art – O artigo 105 da Lei 10.233 de 05 de junho de 2001 passa a ter a seguinte redação:

Art. 105 - O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial. criada pela Lei 3.891. de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA, passa para o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado.

Os Artigos 4°, 7° e 8° da Lei de n° 3891, de 26 de abril de 1961, passam a ter a seguinte redação:

"Art. 4° -As Estradas de Ferro Nacionais, sob a administração de autarquias, sociedades mistas federais ou estaduais, concessionárias e concedentes ficam obrigados a cobrar, sobre as tarifas vigorantes, uma taxa adicional de 2% (dois por cento)".

§ 1° -Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT encarregada de fiscalizar o repasse de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias, vigentes e arrecadadas, ao SESEF.(NR)

§ 2° -Fica o SESEF obrigado a dar cumprimento aos fins institucionais para o qual foi criado e elencados no Art. 2, desta Lei.

"Art. 7° -A fiscalização da ampliação dos recursos e da execução dos planos do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF caberá a Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra – Estrutura de Transportes – DNIT, observada a legislação em vigor".

"Art. 8° -Dentro do prazo de 60 (sessenta dias) da vigência desta lei, será baixado Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, mediante decreto executivo referendado conjuntamente pelo Diretor Geral do DNIT e pelo Ministro de Estado dos Transportes." (NR)

JUSTIFICATIVA

A Extinção da Rede Ferroviária Federal S/A -RFFSA, tem exigido diversas medidas com vistas ao saneamento das pendências advindas da reestruturação do setor. O Serviço Social das Estradas de Ferro -SESEF, autarquia eminentemente assistencial, tem, neste momento, oportunidade ímpar de ter sua situação definida na forma solicitada, resolvendo-se, ao mesmo tempo, parte dos embaraços que ainda permeiam a Extinção da Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA.

Com a criação da Diretoria de Infra-Estrutura Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes -DNIT, o Serviço Social das Estradas de Ferro -SESEF resgata sua fonte originária, possibilitando a formação do arcabouço legal necessário para o cumprimento de suas funções institucionais alcançando, não só a sofrida classe dos ferroviários como as dos demais modais de transportes.

Dessa forma, gera também a efetiva condição de estender esses benefícios não só aos trabalhadores da ativa, mas especialmente àqueles que, aposentados, estão carentes de uma assistência eficaz que lhes proporcionem a vida digna que fizeram por merecer. a excelência no setor social do trabalhador do transporte, especialmente ferroviário, mas para a obtenção de um desenvolvimento sócio-econômico pleno e sustentável, desta categoria que com seu suor, suas lágrimas e as vezes com sua própria vida levou o progresso aonde somente a ferrovia podia levar.

ASSINATURA

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

MPV-353

00203

MEDIDAS PROVISÓRIAS NÚMERO PÁGINA

INSTRUÇÕES NO VERSO 353/2007 01 DE 03

TEXTO

INSIRA-SE ONDE COUBER NA MEDIDA PROVISÓRIA 353 DE 2007 A SEGUINTE REDAÇÃO

Art. ____: Fica determinado que o **Ministério da Justiça** tome as providências necessárias para instalação da Polícia Ferroviária Federal - **PFF**, de acordo com a Carta Magna de 1988.

§ 1º. O quadro inicial de servidores da Polícia Ferroviária Federal será formado pelos contingentes que desempenham essa função, existentes na **RFFSA, CBTU e TRENSURB**, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da **Polícia Rodoviária Federal - PRF**. O Ministério da Justiça promoverá a ação definida no caput em um prazo máximo de seis meses.

§2º. Fica acrescido ao Art. 243 da Lei 8.112 de 11 de dezembro de 1990, o seguinte parágrafo:

"§ 4° Os empregos ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria n.º 06, de 06/06/1990, da **RFFSA**, abrangente à **TRENSURB**, e Resolução de Diretoria nº 011, de 13/11/1991, da **CBTU.**" dispostos em quadros reservados à parte.

JUSTIFICAÇÃO

Questão econômica, PODERÁ A ANTT REPASSAR PERCENTUAL DAS MULTAS APLICADAS NO MODAL FERROVIARIO PARA O FUNDO NACIONAL DA POLICIA FERROVIÁRIA FEDERAL-FNPFF A SER CRIADO.

I - DA EVOLUÇÃO HISTÓRICA ATÉ HOJE:

A mais antiga Polícia Especializada do Brasil foi criada através do Decreto nº.641, em 26 de junho de 1852, por D. Pedro II, numa visão histórica, a Polícia dos Caminhos de Ferro, foi regulamentada pelo Decreto Áureo n.º1930 de 26 de abril de 1857. Em 23 de abril de 1862, com a regulamentação do Decreto 2913, pelo então Conselheiro do Estado, Senador do Império, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Dr. Manoel Felizardo de Souza e Mello, os poderes da Polícia das Estradas de Ferro foram ampliados, com a finalidade de dar segurança ao transporte de especiarias, café e à riqueza brasileira daquela época. No ano de 1867 foi criada a primeira Ferrovia no Estado de São Paulo, com seu marco histórico na Estação da Luz, onde o policiamento era executado pela Guarda Especial Ferroviária. Posteriormente, através do Decreto 15.673 de 07/09/1922, é aprovado o Regulamento para a Segurança Polícia e Trafego das Estradas de Ferro. Em 1945 o Presidente Getúlio Vargas , criou a Guarda Civil Ferroviária, sendo que em 1957 foi

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	VICENTINHO	SP	PT

DATA 07/02/07

ASSINATURA

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

MEDIDAS PROVISÓRIAS NÚMERO PÁGINA

INSTRUÇÕES NO VERSO 353/2007 02 DE 03

JUSTIFICAÇÃO

criada a RFFSA através da Lei 3115, e recebeu a nova nomenclatura de Policia das Estradas de Ferro através do **Decreto 2089/1963,** em 11 de Dezembro de 1973, amplia os poderes ao Policial ferroviário, que em caso de acidente, quando primeiro chegar poderá, autorizar independente de exame do local a imediata remoção das pessoas que tenham sofrido lesão, bem como dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via férrea e prejudicarem o trafego.

Na Constituição Federal de 1988, com a ajuda de DEUS, foi recepcionado em seu artigo **144, inciso III, parágrafo 3º, POLICIA FERROVIÁRIA FEDERAL, órgão permanente, organizado e mantido pela União.**

Sem a regulamentação da Policia Ferroviária. Federal, fica demonstrado completo desconhecimento técnico da matéria de Segurança Pública referente as ferrovias Federais, pois a malha ferroviária brasileira interliga o Brasil com a Bolivia nas cidades de Corumbá, no Mato Grosso do Sul, e Arroyo Concepcion naquele País; com a Argentina através do Ferrocarril Mesopotâmico nos Municípios de Passo de Los Libres e Uruguaiana, Santo Tomé e São Borja, no Rio Grande do Sul; e com a Associacion Ferrocarril del Estado do Uruguai, nas cidades de Rivera e Santana do Livramento, Rio Branco e Jaguarão, também no Rio Grande do Sul - esse trecho está desativado. O transporte de mercadorias entre o Brasil e os países do Prata por meio de ferrovia já vem sendo há muito tempo intensificado nos últimos anos no contexto da dinâmica proporcionado pelo Mercosul.

Embora a matriz brasileira de transportes apresente distorções, com nitida prevalência do transporte rodoviário, contrariamente à tendência equilibrada na maioria dos países desenvolvidos, algumas regiões do modal ferroviário vêm apresentado acréscimo na produção apesar da falta de investimento ou até mesmo, do abandono do setor.

No que se diz respeito à segurança, a realidade aqui descrita, a fragilidade atual do Policiamento Ferroviário Nacional e com o aumento dos índices de criminalidade impõem severas dificuldades à eficácia da ação dos Policiais Ferroviários no âmbito das Ferrovias Brasileiras, tornando-se de fundamental importância e urgência a regulamentação da Polícia Ferroviária Federal no âmbito das ferrovias desativadas e concessionadas.

A Lei n.º 8.490 de 19 de novembro de 1992 autorizaram a criação do Departamento de Polícia Ferroviária Federal no âmbito do Ministério da Justiça.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	VICENTINHO	SP	PT

DATA 07/02/07

ASSINATURA

Instruções de Preenchimento

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

MEDIDAS PROVISÓRIAS NÚMERO PÁGINA

INSTRUÇÕES NO VERSO 353/2007 03 DE 03

JUSTIFICAÇÃO

A Lei 10.683 de 2003, Seção IV Art. 29, Inciso XIV, integrou à estrutura básica do Ministério da Justiça a Polícia Ferroviária Federal, sendo mantida a redação dada pela Lei n.º. 11.075 de 2004.

Desde 1990/91, o grupo RFFSA, CBTU e TRENSURB, separaram em um quadro à parte através de Resoluções de suas Diretorias, n.º 006 de 06/06/90 e n.º 0011 de 13/11/91 os integrantes do quadro da Polícia Ferroviária para

transferencia dos mesmos para o Ministério da Justiça visando a Criação do Departamento da Polícia Ferroviária Federal, sendo que até a presente data nada aconteceu, tendo hoje o Congresso junto com o Governo uma oportunidade de resgatar a injustiça praticada.

O Decreto 5.535 de 13 de setembro de 2005, em seu Anexo I, Capítulo I, Art. 1º, Inciso IV, determinou como área de competência do Ministério da Justiça a Polícia Ferroviária Federal, porém no Art. 2º, no que se refere à estrutura organizacional daquele Ministério não contemplou o Departamento de Polícia Ferroviária Federal., sendo revogado pelo Decreto 5834 de 06 de Julho de 2006, mantendo-se a mesma redação do Decreto acima revogado..

II - DAS NECESSIDADES URGENTES DA ESTRUTURAÇÃO DAS ATIVIDADES POLÍCIA FERROVIÁRIA FEDERAL:

Preservação e guarda do Patrimônio Ferroviário da União, sob controle hoje do DNIT, as ferrovias desativadas e as ferrovias arrendadas às Concessionárias de transporte ferroviário, evitando invasões de faixa de domínio, roubo de trilhos e depredações de todo o Patrimônio da União.

Apoio à Polícia Federal na fiscalização das cargas ferroviárias que transitam entre portos e pátios alfandegados, evitando que sirva de vetor à entrada, no território nacional, de armas, drogas e toda a sorte de contrabando e descaminho;

Coibindo Roubo de Cargas, evitando grandes prejuízos aos Transportadores Ferroviários, pois de acordo com a C.F. no art. 144 incisos III parágrafo 3º é competência da Polícia Ferroviária Federal.

Essas necessidades são reconhecidas pela RFFSA, AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES FERROVIARIO-ANTT E ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIO - ANTF.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	VICENTINHO	SP	PT

DATA 07/02/07

ASSINATURA

Instruções de Preenchimento

MPV-353

00204

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
07 / / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

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

Página 1/1	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

art. ____ na Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 com a seguinte redação, renumerando-se os posteriores:

"Art. 27 Os art. 4º, 7º e 8º da Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º As Estradas de Ferro Nacionais, sob a administração de autarquias, sociedades mistas federais ou estaduais, concessionárias ou concedentes, ficam obrigados a cobrar, sobre as tarifas vigorantes, uma taxa adicional de 2% (dois por cento).

§ 1º Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT encarregada de fiscalizar o repasse de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias, vigentes e arrecadadas, ao SESEF. (NR)

Art 7º A fiscalização da aplicação dos recursos e da execução dos planos do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF caberá à Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT, observada a legislação em vigor.

Art. 8º Dentro do prazo de 60 (sessenta) dias da vigência desta lei, será baixado o Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro, mediante decreto executivo referendado conjuntamente pelo Diretor-Geral do DNIT e pelo Ministro de Estado dos Transportes." (NR) "

JUSTIFICAÇÃO

Emenda associada à redação proposta para o art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2002 na parte referente à inclusão do art. 105.

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Faz-se importante, também, que seja executada uma gestão apropriada, sob a responsabilidade de um órgão vivo, relativa à cobrança e repasse do percentual de 2% sobre as tarifas em vigor, já prevista em lei, e no que se refere à aplicação dos recursos e à execução dos planos de atendimento.

PARLAMENTAR

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL CE

MPV-353

00205

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data / /2007 proposição **Medida Provisória nº 353 de 2007**

autor nº do prontuário

1. ⇨ Supressiva 2. ⇨ Substitutiva 3. ⇨ Modificativa 4. ✱ Aditiva 5. ⇨ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

art. ____ na Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 com a seguinte redação, renumerando-se os posteriores:

artigos ..... – fica determinado que o Ministério da Justiça, tome as providências necessárias para instalação da Polícia Ferroviária Federal – PFF, de acordo com o Carto Magno de 1988. O prazo máximo para essa adoção será de 180 (cento e oitenta) dias.

§ 1º o quadro inicial de servidores da Polícia Ferroviária Federal – PFF será formado pelos contingentes que desempenham essa função, existentes na extinta RFFSA, CBTU e TRENSURB, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da Polícia Rodoviária Federal – PRF;

§ 2º fica acrescido ao artigo 243 da Lei nº 8.122, de 11 de dezembro de 1990, o seguinte parágrafo:

.....

.....

" 4º os empregados ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria nº 6, de 06 de junho de 1990 da RFFSA, abrangente a TRENSURB e Resolução de Diretoria nº 011, de 13 de novembro de 1991, da CBTU." Dispostos em quadros reservados à parte.

.....

JUSTIFICAÇÃO

Com a edição da MP 353/07, extinguindo da RFFSA e transferindo parte do Patrimônio existente na RFFSA ao DNIT e SPU se faz necessário a fiscalização da guarda desses bens

Deputado Edinho Bez

MPV-353

00206

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data: 02 / 02 / 2007

proposição: **Medida Provisória nº 353 de 2007**

autor: **Deputado Arnaldo Faria de Sá**

nº do prontuário: 337

1. ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ☞ Modificativa 4. ✱ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página 01 **Artigo** **Parágrafo** **Inciso** **alínea**

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

art. ____ na Medida Provisória nº 353 de 10 de janeiro de 2007 com a seguinte redação, renumerando-se os posteriores:

artigos ..... – fica determinado que o Ministério da Justiça, tome as providências necessárias para instalação da Policia Ferroviária Federal – PFF, de acordo com a Carta Magna de 1988. O prazo máximo para essa adoção será de 180 (cento e oitenta) dias.

§ 1º o quadro inicial de servidores da Policia Ferroviária Federal – PFF será formado pelos contingentes que desempenham essa função, existentes na extinta RFFSA, CBTU e TRENSURB, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da Policia Rodoviária Federal – PRF;

§ 2º fica acrescido ao artigo 243 da Lei nº 8.122, de 11 de dezembro de 1990, o seguinte parágrafo:

.....

.....

.....

" 4º os empregados ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria nº 6, de 06 de junho de 1990 da RFFSA, abrangente a TRENSURB e Resolução de Diretoria nº 011, de 13 de novembro de 1991, da CBTU." Dispostos em quadros reservados à parte.

.....

JUSTIFICAÇÃO

Com a edição da MP 353/07, extinguindo da RFFSA e transferindo parte do Patrimônio existente na RFFSA ao DNIT e SPU se faz necessário a fiscalização da guarda desses bens

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pela Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários - FAEF e da Associação dos Empregados Ferroviários ativos de São Paulo - AEFEASP.

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal / SP

MPV-353

00207

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data: 2 / 2 2007

proposição: **Medida Provisória nº 353 de 2007**

autor: **DEPUTADO MARCELO ORTIZ**

nº do prontuário:

1. ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ☞ Modificativa 4. ✱ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

art. ____ na Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 com a seguinte redação, renumerando-se os posteriores:

"Art. 2º Os art. 4º, 7º e 8º da Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º As Estradas de Ferro Nacionais, sob a administração de autarquias, sociedades mistas federais ou estaduais, concessionárias ou concedentes, ficam obrigados a cobrar, sobre as tarifas vigorantes, uma taxa adicional de 2% (dois por cento).

§ 1º Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT encarregada de fiscalizar o repasse de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias, vigentes e arrecadadas, ao SESEF. (NR)

Art 7º A fiscalização da aplicação dos recursos e da execução dos planos do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF caberá à Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT, observada a legislação em vigor.

Art. 8º Dentro do prazo de 60 (sessenta) dias da vigência desta lei, será baixado o Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro, mediante decreto executivo referendado conjuntamente pelo Diretor-Geral do DNIT e pelo Ministro de Estado dos Transportes." (NR) "

JUSTIFICAÇÃO

Emenda associada à redação proposta para o art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2002 na parte referente à inclusão do art. 105.

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Faz-se importante, também, que seja executada uma gestão apropriada, sob a responsabilidade de um órgão vivo, relativa à cobrança e repasse do percentual de 2% sobre as tarifas em vigor, já prevista em lei, e no que se refere à aplicação dos recursos e à execução dos planos de atendimento.

PARLAMENTAR

MPV 353

00208

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ /2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ○ Modificativa 4. ✱ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

art. ____ na Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 com a seguinte redação, renumerando-se os posteriores:

"Art. 27 Os art. 4º, 7º e 8º da Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º As Estradas de Ferro Nacionais, sob a administração de autarquias, sociedades mistas federais ou estaduais, concessionárias ou concedentes, ficam obrigados a cobrar, sobre as tarifas vigorantes, uma taxa adicional de 2% (dois por cento).

§ 1º Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT encarregada de fiscalizar o repasse de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias, vigentes e arrecadadas, ao SESEF. (NR)

Art 7º A fiscalização da aplicação dos recursos e da execução dos planos do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF caberá à Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT, observada a legislação em vigor.

Art. 8º Dentro do prazo de 60 (sessenta) dias da vigência desta lei, será baixado o Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro, mediante decreto executivo referendado conjuntamente pelo Diretor-Geral do DNIT e pelo Ministro de Estado dos Transportes." (NR) "

JUSTIFICAÇÃO

Emenda associada à redação proposta para o art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2002 na parte referente à inclusão do art. 105.

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço a comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Faz-se importante, também, que seja executada uma gestão apropriada, sob a responsabilidade de um órgão vivo, relativa à cobrança e repasse do percentual de 2% sobre as tarifas em vigor, já prevista em lei, e no que se refere à aplicação dos recursos e à execução dos planos de atendimento.

Deputado Edinho Bez

MPV 353

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

00209

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 01 DE 03

TEXTO

INSIRA-SE ONDE COUBER NA MEDIDA PROVISÓRIA 353 DE 2007 A SEGUINTE REDAÇÃO

Art. ____: Fica determinado que o **Ministério da Justiça** tome as providências necessárias para instalação da Polícia Ferroviária Federal - **PFF**, de acordo com a Carta Magna de 1988.

§ 1º. O quadro inicial de servidores da Polícia Ferroviária Federal será formado pelos contingentes que desempenham essa função, existentes na **RFFSA, CBTU e TRENSURB**, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da **Polícia Rodoviária Federal - PRF**. O Ministério da Justiça promoverá a ação definida no caput em um prazo máximo de seis meses.

§2º. Fica acrescido ao Art. 243 da Lei 8.112 de 11 de dezembro de 1990, o seguinte parágrafo:

"§ 4º Os empregos ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria n.º 06, de 06/06/1990, da **RFFSA**, abrangente à **TRENSURB**, e Resolução de Diretoria nº 011, de 13/11/1991, da **CBTU.**" dispostos em quadros reservados à parte.

JUSTIFICAÇÃO

Questão econômica, PODERÁ A ANTT REPASSAR PERCENTUAL DAS MULTAS APLICADAS NO MODAL FERROVIARIO PARA O FUNDO NACIONAL DA POLICIA FERROVIÁRIA FEDERAL-FNPFF A SER CRIADO.

I - DA EVOLUÇÃO HISTÓRICA ATÉ HOJE:

A mais antiga Policia Especializada do Brasil foi criada através do Decreto nº.641, em 26 de junho de 1852, por D. Pedro II, numa visão histórica, a Polícia dos Caminhos de Ferro, foi regulamentada pelo Decreto Áureo n.º1930 de 26 de abril de 1857. Em 23 de abril de 1862, com a regulamentação do Decreto 2913, pelo então Conselheiro do Estado, Senador do Império, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Dr. Manoel Felizardo de Souza e Mello, os poderes da Polícia das Estradas de Ferro foram ampliados, com a finalidade de dar segurança ao transporte de especiarias, café e à riqueza brasileira daquela época. No ano de 1867 foi criada a primeira Ferrovia no Estado de São Paulo, com seu marco histórico na Estação da Luz, onde o policiamento era executado pela Guarda Especial Ferroviária. Posteriormente, através do Decreto 15.673 de 07/09/1922. é aprovado o Regulamento para a Segurança Policia e Trafego das Estradas de Ferro. Em 1945 o Presidente Getúlio Vargas , criou a Guarda Civil Ferroviária, sendo que em 1957 foi

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	335/2006	PÁGINA 02 DE 03

JUSTIFICAÇÃO

criada a RFFSA através da Lei 3115, e recebeu a nova nomenclatura de Policia das Estradas de Ferro através do **Decreto 2089/1963,** em 11 de Dezembro de 1973, amplia os poderes ao Policial ferroviário, que em caso de acidente, quando primeiro chegar poderá, autorizar independente de exame do local a imediata remoção das pessoas que tenham sofrido lesão, bem como dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via férrea e prejudicarem o trafego.

Na Constituição Federal de 1988, com a ajuda de DEUS, foi recepcionado em seu artigo **144, inciso III, parágrafo 3º, POLICIA FERROVIÁRIA FEDERAL, órgão permanente, organizado e mantido pela União.**

Sem a regulamentação da Policia Ferroviária. Federal, fica demonstrado completo desconhecimento técnico da matéria de Segurança Pública referente as ferrovias Federais, pois a malha ferroviária brasileira interliga o Brasil com a Bolívia nas cidades de Corumbá, no Mato Grosso do Sul, e Arroyo Concepcion naquele País; com a Argentina através do Ferrocarril Mesopotâmico nos Municípios de Passo de Los Libres e Uruguaiana, Santo Tomé e São Borja, no Rio Grande do Sul; e com a Associacion Ferrocarril del Estado do Uruguai, nas cidades de Rivera e Santana do Livramento, Rio Branco e Jaguarão, também no Rio Grande do Sul - esse trecho está desativado. O transporte de mercadorias entre o Brasil e os países do Prata por meio de ferrovia já vem sendo há muito tempo intensificado nos últimos anos no contexto da dinâmica proporcionado pelo Mercosul.

Embora a matriz brasileira de transportes apresente distorções, com nítida prevalência do transporte rodoviário, contrariamente à tendência equilibrada na maioria dos países desenvolvidos, algumas regiões do modal ferroviário vêm apresentado acréscimo na produção apesar da falta de investimento ou até mesmo, do abandono do setor.

No que se diz respeito à segurança, a realidade aqui descrita, a fragilidade atual do Policiamento Ferroviário Nacional e com o aumento dos índices de criminalidade impõem severas dificuldades à eficácia da ação dos Policiais Ferroviários no âmbito das Ferrovias Brasileiras, tornando-se de fundamental importância e urgência a regulamentação da Polícia Ferroviária Federal no âmbito das ferrovias desativadas e concessionadas.

A **Lei n.º** 8.490 de 19 de novembro de 1992 autorizaram a criação do Departamento de Polícia Ferroviária Federal no âmbito do Ministério da Justiça.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	335/2006	PÁGINA 03 DE 03

JUSTIFICAÇÃO

A Lei 10.683 de 2003, Seção IV Art. 29, Inciso XIV, integrou à estrutura básica do Ministério da Justiça a Polícia Ferroviária Federal, sendo mantida a redação dada pela Lei n.º. 11.075 de 2004.

Desde 1990/91, o grupo RFFSA, CBTU e TRENSURB, separaram em um quadro à parte através de Resoluções de suas Diretorias, n.º 006 de 06/06/90 e n.º 0011 de 13/11/91 os integrantes do quadro da Policia Ferroviária para

transferencia dos mesmos para o Ministério da Justiça visando a Criação do Departamento da Policia Ferroviária Federal, sendo que até a presente data nada aconteceu, tendo hoje o Congresso junto com o Governo uma oportunidade de resgatar a injustiça praticada.

O Decreto 5.535 de 13 de setembro de 2005, em seu Anexo I, Capítulo I, Art. 1º, Inciso IV, determinou como área de competência do Ministério da Justiça a Polícia Ferroviária Federal, porém no Art. 2º, no que se refere à estrutura organizacional daquele Ministério não contemplou o Departamento de Polícia Ferroviária Federal., sendo revogado pelo Decreto 5834 de 06 de Julho de 2006, mantendo-se a mesma redação do Decreto acima revogado..

II - DAS NECESSIDADES URGENTES DA ESTRUTURAÇÃO DAS ATIVIDADES POLÍCIA FERROVIÁRIA FEDERAL.

Preservação e guarda do Patrimônio Ferroviário da União, sob controle hoje do DNIT, as ferrovias desativadas e as ferrovias arrendadas às Concessionárias de transporte ferroviário, evitando invasões de faixa de domínio, roubo de trilhos e depredações de todo o Patrimônio da União.

Apoio à Polícia Federal na fiscalização das cargas ferroviárias que transitam entre portos e pátios alfandegados, evitando que sirva de vetor à entrada, no território nacional, de armas, drogas e toda a sorte de contrabando e descaminho;

Coibindo Roubo de Cargas, evitando grandes prejuízos aos Transportadores Ferroviários, pois de acordo com a C.F. no art. 144 incisos III parágrafo 3º é competência da Policia Ferroviária Federal.

Essas necessidades são reconhecidas pela RFFSA, AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES FERROVIARIO-ANTT E ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIO - ANTF.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

MPV 353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS (0210

data	proposição
7 / 2 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se aos incisos XVI, XXIII e XXIX do art. 3º do Decreto nº 6.018 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação:

"Art. 3º ----------

XVI - transferir para o Ministério dos Transportes, ao fim do processo de inventariança, o acervo documental e os registros funcionais de empregados aposentados e pensionistas de que trata o art. 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

XXIII – dar continuidade à elaboração da folha de pagamento do pessoal ativo, bem como aos procedimentos operacionais no que diz respeito à apuração da parcela sob encargo da União relativamente à complementação de aposentadoria e de pensão de que trata o inciso I do art. 118 da Lei nº 10.233, de 2001, e aos proventos de inatividade de que trata o inciso II do art. 118 da Lei nº 10.233, de 2001, até o fim do processo de inventariança, quando, então, a VALEC e o Ministério dos Transportes já terão concluído os trabalhos de absorção dessas atividades em sistemas informatizados;

XXIX – promover, em conjunto com o Ministério dos Transportes, a atualização dos dados cadastrais de aposentados e pensionistas sob responsabilidade da extinta RFFSA;

---"

JUSTIFICAÇÃO

Emenda associada à redação proposta para o art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 na parte referente à alteração do art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001.

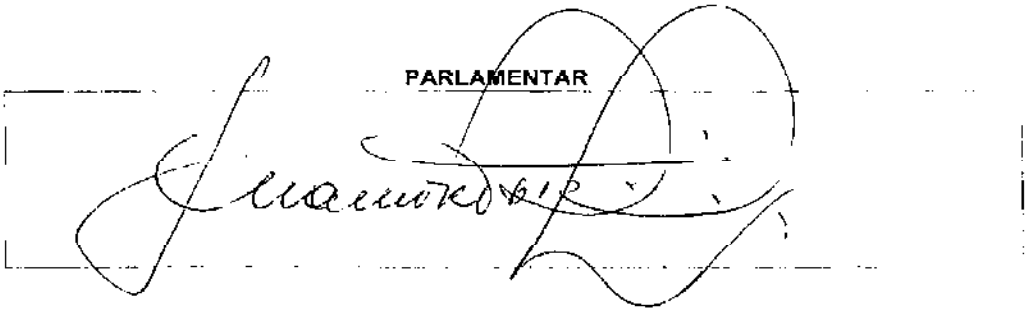
A complementação instituída pelas Leis nº 8.186/91 e 10.478/02 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita e integra o atendimento aos 100.000 aposentados e pensionistas da RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10.233/01.

A própria Medida Provisória nº 353/07 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que os aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento regionais em todo o país.

PARLAMENTAR



MPV 353

00211

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ /2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

1. ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se aos incisos XVI, XXIII e XXIX do art. 3º do Decreto nº 6.018 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação:

"Art. 3º ----------

XVI - transferir para o Ministério dos Transportes, ao fim do processo de inventariança, o acervo documental e os registros funcionais de empregados aposentados e pensionistas de que trata o art. 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

XXIII – dar continuidade à elaboração da folha de pagamento do pessoal ativo, bem como aos procedimentos operacionais no que diz respeito à apuração da parcela sob encargo da União relativamente à complementação de aposentadoria e de pensão de que trata o inciso I do art. 118 da Lei nº 10.233, de 2001, e aos proventos de inatividade de que trata o inciso II do art. 118 da Lei nº 10.233, de 2001, até o fim do processo de inventariança, quando, então, a VALEC e o Ministério dos Transportes já terão concluído os trabalhos de absorção dessas atividades em sistemas informatizados;

XXIX – promover, em conjunto com o Ministério dos Transportes, a atualização dos dados cadastrais de aposentados e pensionistas sob responsabilidade da extinta RFFSA;

---"

JUSTIFICAÇÃO

Emenda associada à redação proposta para o art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 na parte referente à alteração do art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186/91 e 10.478/02 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita e integra o atendimento aos 100.000 aposentados e pensionistas da RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10.233/01.

A própria Medida Provisória nº 353/07 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que os aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento regionais em todo o país.

PARLAMENTAR

MPV 353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00212

data
/ / 2007

pr
Medida Provisória nº 353 de 2007

autor

nº do prontuário

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua onde couber:

Face à edição da MP nº. 353, de 22 de Janeiro de 2007, que Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providencias com a seguinte redação para exclusão da VALEC do PND, renumerando-se os posteriores;

"Art. .... Fica excluída **do Programa Nacional de Desestatização – PND a empresa de ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. - VALEC**, em face da necessidade de implementação e reestruturação do setor ferroviário no país, revogando-se as disposições em contrário do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992, assegurados os direitos constituídos durante sua vigência,

JUSTIFICAÇÃO

1- A expansão dos investimentos em Infra-Estrutura é condição fundamental para aceleração do desenvolvimento sustentável do Brasil. Dessa forma, o país poderá superar os gargalos da economia e estimular o aumento da produtividade e a diminuição das desigualdades regionais e sociais.

2- A expansão dos serviços de transportes de cargas em parceria com a iniciativa privada, associada a uma fiscalização eficiente, contribuirá significativamente para otimização da logística necessária para exportação de produtos nacionais e do abastecimento interno promovendo uma redução dos custos de transportes e uma operação em regime de eficiência.

3- Outro aspecto a ser destacado é o Plano de Revitalização das Ferrovias – PRF do Ministério dos Transportes que inclui o Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros

4- Como se sabe, esse modal ferroviário, vital para um país de dimensão continental, encontra-se desativado, seja pela falta de atenção de gestões anteriores, seja pela falta de investimentos no setor.

5- De acordo com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social BNDES estão em andamento os estudos de viabilidade econômica e social, visando verificar as possibilidades de implantação do transporte ferroviário de passageiros por meio de processo de concessão.

6- Associam-se a este plano os Trens Turísticos, que em conjunto com os Trens Regionais promoverão o desenvolvimento do turismo, a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresarias ao longo dos trechos, resultando num impacto positivo na opinião pública e a economia nacional superando os desequilíbrios regionais e desigualdades sociais.

7- A VALEC com esta Medida Provisória está absorvendo um efetivo de pessoal especializado em ferrovias e em condições de multiplicar seus conhecimentos e serem aproveitados nas ações necessárias a expansão dos serviços de transporte de carga e no Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros; contribuindo assim significativamente para que o país alcance as metas elencadas no PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

8- Por todo o exposto a retirada da VALEC do PND é medida de urgência política e cautela estratégica, pois será a reserva técnica que permitirá ao Estado altivez e independência no relacionamento com as concessionárias privadas, das quais nunca será refém por ausência de reserva técnica e humana.

Necessário, incluir no artigo 28º da MP 353/2007 as alterações do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992.

Deputado Edinho Bez

MPV 353

00213

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
06 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ	337

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ○ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página 1/2 Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua onde couber:

Face à edição da MP nº. 353, de 22 de Janeiro de 2007, que Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências com a seguinte redação para exclusão da VALEC do PND, renumerando-se os posteriores;

"Art. ..... Fica excluída **do Programa Nacional de Desestatização – PND a empresa de ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. - VALEC**, em face da necessidade de implementação e reestruturação do setor ferroviário no país, revogando-se as disposições em contrário do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992, assegurados os direitos constituídos durante sua vigência,

JUSTIFICAÇÃO

1- A expansão dos investimentos em Infra-Estrutura é condição fundamental para aceleração do desenvolvimento sustentável do Brasil. Dessa forma, o país poderá superar os gargalos da economia e estimular o aumento da produtividade e a diminuição das desigualdades regionais e sociais.

2- A expansão dos serviços de transportes de cargas em parceria com a iniciativa privada, associada a uma fiscalização eficiente, contribuirá significativamente para otimização da logística necessária para exportação de produtos nacionais e do abastecimento interno promovendo uma redução dos custos de transportes e uma operação em regime de eficiência.

3- Outro aspecto a ser destacado é o Plano de Revitalização das Ferrovias – PRF do Ministério dos Transportes que inclui o Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros.

4- Como se sabe, esse modal ferroviário, vital para um país de dimensão continental, encontra-se desativado, seja pela falta de atenção de gestões anteriores, seja pela falta de investimentos no setor.

5- De acordo com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social BNDES estão em andamento os estudos de viabilidade econômica e social, visando verificar as possibilidades de implantação do transporte ferroviário de passageiros por meio de processo de concessão.

6- Associam-se a este plano os Trens Turísticos, que em conjunto com os Trens Regionais promoverão o desenvolvimento do turismo, a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresarias ao longo dos trechos, resultando num impacto positivo na opinião pública e a economia nacional superando os desequilíbrios regionais e desigualdades sociais.

7- A VALEC com esta Medida Provisória está absorvendo um efetivo de pessoal especializado em ferrovias e em condições de multiplicar seus conhecimentos e serem aproveitados nas ações necessárias a expansão dos serviços de transporte de carga e no Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros; contribuindo assim significativamente para que o país alcance as metas elencadas no PAC – Programa de Aceleração do Crescimento.

8- Por todo o exposto a retirada da VALEC do PND é medida de urgência política e cautela estratégica, pois será a reserva técnica que permitirá ao Estado altivez e independência no relacionamento com as concessionárias privadas, das quais nunca será refém por ausência de reserva técnica e humana.

Necessário, incluir no artigo 28º da MP 353/2007 as alterações do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992.

PARLAMENTAR

ARNALDO FARIA DE SÁ
DEPUTADO FEDERAL / SP

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

MPV 353

00214

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 01 DE 01

TEXTO

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória nº 353/2007, artigo com a seguinte redação:

Os arts. 4º, 7º e 8º, da Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º As Estradas de Ferro nacionais, sob a administração de entes públicos federais, estaduais ou concessionários privados, ficam obrigadas a cobrar, sobre as tarifas vigentes de transporte ferroviário, uma taxa adicional de 2% (dois por cento), que deverá ser destinada, integralmente, ao Serviço Social das Estradas de Ferro.

Parágrafo único. Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – encarregada de fiscalizar o repasse da taxa adicional referida no ***caput*** *ao Serviço Social das Estradas de Ferro."* (NR)

.....

"Art. 7º A fiscalização da aplicação dos recursos e da execução dos planos do Serviço Social das Estradas de Ferro caberá à Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, observada a legislação em vigor." (NR)

"Art. 8º A partir de sua vinculação ao DNIT, o Serviço Social das Estradas de Ferro deverá ter uma nova regulamentação, a ser procedida no prazo de 60 (sessenta) dias, mediante ato do Ministro dos Transportes." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Ao tornar obrigatória a cobrança adicional de uma taxa de 2% (dois por cento) sobre as tarifas referentes ao transporte ferroviário, apenas se restaura uma fonte de financiamento antiga do Serviço Social das Estradas de Ferro - SESEF, vez que essas taxas sempre estiveram embutidas nas tarifas cobradas pela RFFSA, anteriormente ao seu processo de extinção.

É certo que as concessionárias assumiram as suas respectivas concessões já com estes valores embutidos em suas tarifas, que jamais lhes foi descontado em favor do SESEF, e tiveram todos os seus reajustes tarifários autorizados pela ANTT em cima dos valores cheios, engordados por esta taxa adicional de 2% (dois por cento), pelo que urge que se retome o antigo repasse, fundamental para o suporte financeiro do SESEF.

A par disso, para que o citado repasse seja feito correta e regularmente, impende que se estabeleça os entes responsáveis pela sua fiscalização, que, de igual modo, deve se estender à conseqüente gestão desses recursos pelo SESEF, que, ademais, demandará, a partir de sua nova vinculação ao DNIT, um novo regulamento, adaptado ao processo de reestruturação global do setor.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA

ASSINATURA

MPV 353

00215

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/07	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, de 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
Deputado Júlio Delgado e Deputado Delay	

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
	novo			

TEXTO

Acrescente-se à Medida Provisória nº 353, de 2007, onde couber, o seguinte artigo:

"*Art. . Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado à transferir ao DNIT, para instituição da Diretoria de Patrimônio daquela autarquia, os seguintes cargos em comissão do Grupo Direção e Assessoramento Superiores – DAS: um DAS-5, três DAS-4, trinta DAS-3, vinte e oito DAS-2 e cinqüenta e seis DAS-1.*"

JUSTIFICAÇÃO

A emenda ora apresentada tem caráter complementar a outras duas emendas apresentadas pelos mesmos autores, com o intuito de viabilizar a transferência de bens da extinta RFFSA para o DNIT, em especial aqueles incluídos nos contratos de arrendamento de bens celebrados entre a extinta RFFSA e as concessionárias.

Para poder cumprir essas novas atribuições, o DNIT deverá contar com uma Diretoria especifica, cujos cargos de direção devem ser transferidos à autarquia pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Além do cargo de Diretor, de nível DAS-5, serão necessários três cargos de nível DAS-4, para as coordenações de bens aquaviários, ferroviários e rodoviários, respectivamente. Adicionalmente, a distribuição geográfica dos bens em questão supõe a existência de 26 unidades regionais, cada uma das quais a ser chefiada pelo titular de um cargo DAS-3, sendo os demais quatro cargos desse mesmo nível destinados a atuar junto à nova Diretoria. Os cargos DAS-2 e DAS-1 previstos complementam a estrutura da Diretoria proposta e deverão ser atribuídos aos chefes das equipes de fiscalização.

ASSINATURA

__/__/__

2007_299_Júlio Delgado_Anexo 1.doc

MPV 353

00216

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
	Medida Provisória nº 353/07

Autor	Nº do prontuário
Deputado Gervásio Silva	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se na Medida Provisória o seguinte artigo:

Art. Aos optantes pelo Programa de Recuperação Fiscal – REFIS, instituído pela Lei 9.964, de 2000, que dele foram excluídos, pela não homologação de compensação de créditos, próprios ou de terceiros, para pagamento dos tributos e das contribuições com vencimento posterior a data da opção, e que possuem discussão judicial pleiteando a sua reinclusão neste Programa, ainda sem decisão final, é assegurada o reingresso no Refis, desde que tenham efetuado o pagamento regular das parcelas do débito consolidado na forma do § 2º do art. 2º da Lei 9.964.

§ 1º O reingresso no REFIS, nos termos do caput, dar-se-á por nova opção da pessoa jurídica, que fará jus ao regime especial de consolidação e parcelamento dos débitos fiscais a que se refere o art. 1º da Lei 9.964.

§ 2º Poderão ser incluídos no reingresso os tributos e contribuições previstos no art. 1º da Lei 9.964 com vencimento até 31 de dezembro de 2006, inclusive os objeto da negativa de homologação dos pedidos de compensação referidos no caput.

JUSTIFICATIVA

Entendemos ser necessário adicionar às disposições do REFIS, regulamentado pela Lei 9.964, de 2000, o artigo acima, pois que há diversas necessidades empresariais e recalcitrâncias da Receita Federal referentes a pedidos de compensação tributária – normalmente não recebidos e não homologados pela Receita Federal, o que possibilita o ingresso de execução fiscal.

Várias empresas, apesar de possuírem direito creditório contra a União Federal, têm seu direito obstado quando requerida compensação tributária, pois não existe em nosso direito administrativo uma determinação de prazos para cumprimento, resposta ou homologaçao pela Receita Federal, o que gera prejuízos concretos aos optantes pelo REFIS, que se vêem excluídos do Programa mesmo quando pleiteando o respeito aos seus direitos na Justiça.

Sabemos que há em tramitação no Congresso Nacional uma codificação do direito do contribuinte onde os prazos de resposta, cumprimento ou homologação serão definidos, porém, tal proposição não se encontra em estágio final de deliberação. Assim, esta emenda pretende contar com o apoio dos nobres pares a fim de se fazer justiça aos contribuintes que não conseguem exercer, por arbitrariedade da Receita, direitos concretos em relação ao Fisco.

PARLAMENTAR

MPV 353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00217

data
07/02/2007

prop
Medida Provisória nº 353 de 2007

autor
Deputado Beto Albuquerque

nº do prontuário
490

1. 1 Supressiva 2. 1 Substitutiva 3. 1 Modificativa 4. E Aditiva 5. 1 Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Insira-se na Medida Provisória nº 353, onde couber, o seguinte artigo:

"Art. Fica excluída **do Programa Nacional de Desestatização – PND a empresa de ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. - VALEC**, revogando-se as disposições em contrário do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992, assegurados os direitos constituídos durante sua vigência.

JUSTIFICAÇÃO

É imprescindível a retirada da VALEC do Programa Nacional de Desestatização - PND para reestruturação do setor de infra-estrutura ferroviária no País.

PARLAMENTAR

MPV 353

00218

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição	
07/02/2007	EMENDA A MPV 335/2007)	
	Autor	Nº Prontuário
	CARLOS SANTANA	290

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

Insira-se onde couber na Lei nº. 9.636, de 15 de maio de 1998 o seguinte parágrafo

§ - Fica assegurado aos servidores civis da União, lotados nos Órgãos Militares e Ministério da Defesa, a escritura definitiva, para aqueles que comprovadamente residam no imóvel a um período igual ou superior a 20 anos.

ASSINATURA

MPV 353

00219

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Rimbeiro	

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ● Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta *RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas* garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido** "

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capítulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º, Item V, claramente as seguintes atividades: "V - a **construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;**".

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.
A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

PARLAMENTAR

MPV 353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00220

Data	Proposição
06/02/2007	Medida Provisória nº 353/2007.

Autor
Deputado Ivan Valente

nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

Dê-se à proposição o substitutivo global com a seguinte redação:

MEDIDA PROVISÓRIA 353/07

EMENDA SUBSTITUTIVA GLOBAL

Dispõe sobre a Reestruturação do Setor Ferroviário com a criação da Empresa Ferrovias Brasileiras S.A. - ***FEBRASA*** , *através da fusão das empresas Ferroviárias Federais e dá outras providências.*

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O transporte ferroviário de passageiros ou cargas no território nacional, e a exploração de atividades ferroviárias por órgãos ou entidades da Administração Pública, diretamente ou por terceiros, fica reestruturado na forma desta lei.

Art. 2º.- Fica Autorizada a reestruturação da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A., referida no Decreto nº. 94.352, de 20 de maio de 1987, seus objetivos, área de atuação, plano de cargos e salários, nome da empresa, transformando-a em uma nova Empresa Pública, denominada Ferrovias Brasileiras S.A. - **FEBRASA**, vinculada ao Ministério dos Transportes, com suas relações de trabalho regidas pela Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943 e legislação trabalhista correlata.

Parágrafo único: A área de atuação da nova empresa será em todo o território nacional.

Art. 3º - A Rede Ferroviária Federal S.A. - **RFFSA**, Sociedade de Economia Mista criada pela Lei nº. 3.115 de 16 de março de 1957, a Empresa Brasileira de

Planejamento de Transportes S.A. - **GEIPOT**, criada pela Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, a Companhia de Brasileira de Trens Urbanos S.A - **CBTU,** criada pelo Decreto nº. 89.396 de 22 de fevereiro de 1984, e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A - **TRENSURB,** criada pelo Decreto 84.640 de 17 de abril de 1980, serão incorporadas e sucedidas pela **FEBRASA**, por ato do poder executivo em um prazo máximo de um ano da data de publicação desta Lei.

Art. 4º - As atividades e funções da **VALEC, RFFSA, CBTU, GEIPOT** e **TRENSURB**, serão transferidas para a **FEBRASA**, no prazo estabelecido no artigo anterior.

Art. 5º - Fica a **FEBRASA** autorizada a conduzir o processo de absorção das atividades da **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB,** assim como receber por sucessão trabalhista os empregados transferidos daquelas empresas;

Art. 6º - Ficam as Empresas **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB,** responsáveis pelo fornecimento de informações à **FEBRASA**, visando a conclusão do processo de absorção, até a data limite prevista no artigo 3º.

Art. 7º - Após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União ficam retiradas do Plano Nacional de Desestatização - **PND** a **VALEC, CBTU e TRENSURB.**

Parágrafo único: Fica estabelecido o prazo máximo de um ano para definição do processo de liquidação da **RFFSA e GEIPOT.**

Art. 8º - Será implantada Auditoria Operacional dos acervos da **VALEC, RFFSA, CBTU, TRENSURB e GEIPOT,** pelo Tribunal de Contas da União, visando levantar a situação patrimonial mobiliária e imobiliária dessas Empresas, definindo ações e garantindo sua regularização, devendo ainda:

I – Promover um levantamento completo da situação patrimonial imobiliária originária das antigas ferrovias incorporadas pela **RFFSA** quando de sua criação em 1957, baseando-se nas documentações das empresas constantes do relatório anual do IBGE de 1957;

II Promover o mapeamento e cadastramento via satélite, de toda a malha ferroviária nacional, concedida ou não, acompanhado de laudo técnico sobre o estado geral;

III – Definir a situação patrimonial mobiliária e imobiliária das empresas constantes do *caput* nos últimos 12 anos, promovendo sua regularização;

IV – Definir a situação patrimonial dos bens provenientes das empresas que serão incorporadas à **FEBRASA**, devendo estar concluída em um prazo máximo e um ano a partir da publicação dessa Lei.

Parágrafo Único: Para a realização das atividades acima dispostas o Tribunal de Contas da União – **TCU**, deverá contar com o apoio da **FEBRASA**, do Ministério da Defesa, por meio dos Batalhões de Engenharia e Construções (BEC's) do Exército Brasileiro ou por meio de contratação de empresa especializada.

Art. 9º - A **FEBRASA** promoverá:

I - O levantamento, cadastramento e aviventamento dos bens e elementos integrantes dos patrimônios móveis e imóveis, acervos técnicos e culturais provenientes da **VALEC, RFFSA, CBTU, TRENSURB e GEIPOT**, e incorporados a seu patrimônio, aplicando as disposições da Lei nº. 6.428/1977;

II – Convênio com o Ministério da Defesa para fins de utilização de serviços das Forças Armadas Brasileiras, visando o mapeamento, cadastramento via satélite (GPS), dos bens imóveis e faixas de domínio incorporados à **FEBRASA.**

III – Verificação, através de órgãos internos da empresa, de todas as cessões, alienações, contratos, comodatos, convênios e termos de permissão de uso do patrimônio ferroviário e sua conservação, celebrados pelas empresas incorporadas e que venham a ser transferidos para a **FEBRASA**, apurando-se e tomando-se providências com relação às inadimplências;

IV – Inspeção através de órgãos internos da empresa, do patrimônio mobiliário e imobiliário proveniente das empresas incorporadas, apurando a situação de todas as instalações, faixas de domínio, material rodante, máquinas, equipamentos, ferramentas e estoques existentes, seu estado de conservação, estocagem, garageamento, tomando as providências necessárias para a continuidade dos serviços.

V - levantamento da Memória Histórica e Cultural das ferrovias incorporadas, bem como dos Arquivos Técnicos, de Pessoal e de Projetos, de modo a preservá-los e permitir sua utilização técnica, judicial, administrativa e histórico-cultural, muito especialmente subsidiando a atuação em juízo da Advocacia Geral da União;

Art. 10 - A **FEBRASA** será administrada por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, por uma Diretoria Executiva, contando ainda com um Conselho Fiscal, cujas composições e atribuições serão definidas por Ato do Poder Executivo;

Art. 11 - O processo de implantação da **FEBRASA** se dará por meio de Atos do Poder Executivo e deverá ocorrer em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação desta Lei, promovendo:

I. A constituição da Diretoria Executiva e Conselhos de Administração, Fiscal da Empresa;

II. A constituição do Quadro de Pessoal e Plano de Cargos e Salários da Empresa;

III. A incorporação das funções e atividades da **VALEC, RFFSA, CBTU, TRENSURB e GEIPOT;**

IV. A incorporação de bens móveis, imóveis da **VALEC, RFFSA, CBTU, TRENSURB E GEIPOT** e outros destinados pela União;

V. Aprovação do Estatuto Social da Empresa;

VI. Elaboração do Orçamento da empresa até a conclusão do processo de implantação previsto no *caput*.

Art. 12 - Compete à **FEBRASA** as seguintes atribuições:

I - Gerenciar, desenvolver, acompanhar, licitar, contratar, fiscalizar e executar, diretamente ou através de terceiros, estudos, pesquisas, projetos, obras de construção, reconstrução, restauração, recuperação e ampliação da malha ferroviária, bem como executar programas de operação, manutenção, conservação e controle de tráfego, decorrentes do uso de recursos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

II - representar e garantir os interesses da União na direção de empresas prestadoras de serviços metroviários e ferroviários, onde haja capital e aporte de recursos federais de investimento e custeio, de forma proporcional;

III - Aprovar projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor, cuja execução modifique a estrutura do Sistema Nacional de Viação;

IV - Prestar serviços de transportes sobre trilhos de cargas e de passageiros, não outorgados às empresas privadas ou delegados a Estados, Distrito Federal ou Municípios, ou nas malhas cujas concessões vierem a ser objeto de caducidade ou findos, bem como aqueles de caráter econômico - social e de interesse da União;

V - Administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar, manter em tráfego e explorar as Estradas de Ferro a ela incorporadas;

VI - Promover a exploração de trens regulares e não regulares de passageiros entre cidades, interestaduais, turísticos e de longa distância e aqueles onde houver interesse social ou da União;

VII – Supervisionar e fiscalizar o uso e a manutenção dos bens ferroviários arrendados, pertencentes à União, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de arrendamentos e acompanhar a aplicação de penalidades pelo seu descumprimento;

VIII - Implementar medidas necessárias à receber os ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento, dando destinação aos mesmos, bem como, administra-los;

IX - Operar e manter os serviços de transportes ferroviários, em todo território Nacional, nos casos de encerramento dos contratos de concessão à iniciativa privada e aqueles considerados de interesse da União;

X - Propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos, execução de obras viárias e de prestação de serviços de transportes ferroviários;

XI - Promover ou efetuar estudos, à pedido do Ministério dos Transportes, sobre rotas e corredores estratégicos de transportes, para exportação ou para abastecimento interno, onde a malha ferroviária seja um elemento predominante, constitua ponto crítico para a formação do corredor estratégico ou seja de interesse econômico – social para economia regional ou nacional.

XII - promover o desenvolvimento tecnológico da ferrovia com a implantação de centros de pesquisa tecnológica e realização de convênios com Universidades e centros tecnológicos nacionais e internacionais;

XIII – desenvolver estudos e elaborar proposta visando a concepção do Sistema Nacional Ferroviário, integrante do Sistema Nacional de Viação, no contexto do Plano Nacional de Viação – PNV, assim como atuar junto as faixas de domínio constantes do Plano e seu entorno;

XIV – preparar, para o Ministério dos Transportes, propostas para a elaboração do plano plurianual, e as de orçamento para projeto de lei de diretrizes orçamentárias, em consonância com o inciso XXIII do Art. 84 da Constituição Federal;

XV – cooperar com o Ministério da Defesa na elaboração de diretrizes de mobilização e de segurança institucional do transporte ferroviário no país e proteção à infra-estrutura, muito especialmente nas faixas de fronteira;

XVI - promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte e executar outras atividades ligadas ao Setor ferroviário de interesse do Governo;

XVII – dar suporte técnico ao Ministério da Justiça, especificamente para a Polícia Ferroviária Federal, na elaboração de laudos periciais de acidentes ferroviários ocorridos em faixas de domínio pertencentes à União, arrendadas ou não;

XVIII - promover seminários ou congressos sobre a atividade ferroviária;

XIX - publicar livros, revistas e opúsculos técnicos, para divulgar as ações ferroviárias no Brasil, inclusive através da rede mundial de computadores;

XX - participar de congressos e seminários, nacionais e internacionais, sobre o transporte ferroviário ou assuntos afins;

XXI – desenvolver atividades de estudos, projetos e pesquisas, nas áreas de infra-estrutura e transportes ferroviários bem como aqueles referentes a logística e terminais de integração multimodal;

XXII – representar a União nas discussões e elaboração de tratados internacionais versando sobre as estradas de ferro;

XXIII – participar de associações e organismos nacionais e internacionais cujo objetivo seja o desenvolvimento, integração, troca de experiências no que diz respeito ao setor ferroviário;

XXIV – fornecer subsídios para formulação de propostas de Plano de Outorgas e Arrendamentos, a serem aprovados pelo Ministério dos Transportes;

XXV - promover a exploração dos sistemas de transportes de passageiros sobre trilhos em regiões urbanas e metropolitanas, onde houver interesse social e da União, e quando não ocorrer a aceitação de que trata o § 5º do Artigo 3º da Lei n.º 8.693, de 3 de agosto de 1993;

XXVI – elaborar propostas para as revisões tarifárias, ouvindo o Conselho de Administração, e encaminhá-los ao Ministério dos Transportes;

XXVII – 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;

XXVIII - Desenvolver pesquisas destinadas a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, o desenvolvimento tecnológico, a integração com as demais Modais transporte, a logística operacional, de forma conjugada com os sistemas rodoviários, portuários, aeroportuários e aduanas inclusive as de interior e de fronteira;

XXIX – promover as medidas de proteção ao meio ambiente de acordo com as diretrizes governamentais, atendendo a legislação vigente;e

XXX – treinar e habilitar maquinistas, condutores de autos de linha e controladores de operações ferroviárias;

XXXI – desenvolver outras ações compatíveis com seus objetivos, de acordo com o Art. 4°.

Art. 13 - A União transferirá à Empresa recursos financeiros para realização de suas atividades incluindo investimentos, custeio, folha de pagamentos e fomento às atividades econômicas, assim como os direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de trinta quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos, direta ou indiretamente pela mesma;

§1º - A União destinará à **FEBRASA** o aporte de recursos para a formação do capital social inicial da Empresa, no valor mínimo de quinhentos milhões de reais, destinados a instalação da Empresa;

§2º - O Ministério dos Transportes disponibilizará a **FEBRASA** recursos orçamentários e financeiros necessários para o custeio das atividades da empresa, enquanto não for alcançado o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 14 – Constituem recursos da **FEBRASA**:

I - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

II - recebíveis oriundos dos contratos de exploração e uso operacional da Ferrovia – Norte Sul, quando da incorporação da VALEC S.A;

III – créditos provenientes da exploração extra-operacional da faixa de domínio;

IV - saldos em contas dos balanços patrimoniais, conforme apurados no processo de extinção e incorporação das empresas que comporão a **FEBRASA**;

V - receitas operacionais, por serviços de transporte ferroviário prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

VI - receitas de alugueis, arrendamentos e alienações de patrimônio transferidos das empresas incorporadas;

VII - produtos da venda de publicações, material técnico, dados e informações, inclusive para fins de licitação pública, de emolumentos administrativos e de taxas de inscrição em concursos públicos;

VIII - doações, legados, subvenções e outros recursos que lhe forem destinados por pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado;

IX – receitas de transferências de recursos do Tesouro;

X – receitas provenientes da realização de cursos, seminários, encontros, congressos ou assemelhados;

XI recursos provenientes de acordos e convênios que realizar com entidades nacionais e internacionais, públicas ou privadas;

XII - rendimentos de aplicações financeiras que realizar;

XIII – receitas provenientes de empréstimos;

XIV – receitas provenientes do patrimônio, recursos previstos no orçamento da União, receitas de aluguel, e demais direitos, créditos e recebíveis das empresas que serão incorporadas pela **FEBRASA**;

XV - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas para outras entidades;

XVI – recebíveis oriundos dos contratos de arrendamentos e concessões das malhas ferroviárias;

XVII – fundos e frutos civis decorrentes da mobilização e exploração dos direitos concedidos pela União na forma do artigo 8º e emanados através de atos do poder executivo;

XVIII valores resultantes da auditoria operacional do colendo tribunal de contas da União, oriundos da cisão da RFFSA e da CBTU, com relação às empresas que foram regionalizadas, movimentados nos exercícios de 1994 a 2000;

XIX – ações em que as entidades incorporadas sejam autoras;

XX - rendas provenientes de outras fontes;

Art. 15 - Fica a **FEBRASA** autorizada a promover a revisão e equiparação dos Planos de Cargos e Salários da **VALEC, RFFSA, GEIPOT, CBTU** e o **TRENSURB** adequando-os à nova realidade e a promover o reenquadramento dos empregados;

Parágrafo Único: Após o reenquadramento dos empregados fica autorizada a Rede Ferroviária Federal S. A. - **RFFSA**, o **GEIPOT-** Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos - **CBTU** e a Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. - **TRENSURB,** a transferir seus empregados e os passivos trabalhistas oriundos de ações judiciais para a **FEBRASA;**

Art. 16 – A incorporação do pessoal da **RFFSA, GEIPOT, VALEC, CBTU** e **TRENSURB** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados todos os direitos e prerrogativas trabalhistas dos empregados advindos das empresas de origem.

§ 1º - O pessoal incorporado na forma do disposto no *caput* terá seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão trabalhista;

§ 2º - Fica também assegurada a incorporação dos beneficiários da Lei nº. 8.878, de 11 de maio de 1994, que dispõe sobre a concessão de anistia, oriundos das empresas incorporadas pela **FEBRASA**, na forma da Lei.

§ 3º - A critério da Direção da **FEBRASA**, poderá haver a cessão de pessoal do quadro próprio, com ônus para outros órgãos ou entidades da Administração Pública interessados;

§ 4º - Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratada na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, a todos os empregados das empresas ferroviárias incorporadas que vierem a se aposentar pela **FEBRASA**.

§5º Fica assegurado, aos empregados oriundos do Escritório Regional da Malha Paulista – ERMAP, o direito à complementação, conforme o disposto nas Leis nº 10.478, de 28 de junho de 2002 e nº 8186 de 21 de maio de 1991.

§ 6º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários que trata a Lei nº. 2.061, de 13.04.53, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº. 3.887, de 08 de fevereiro de 1961 e Decreto Legislativo Nº. 1.400/60/RS.

§ 7º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários abrangidos pela Lei nº. 3.887, de 08.02.61;

§ 8º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que, em razão de Lei nº. 6.184, de 11.12.74, optaram pela integração nos Quadros da **RFFSA**, inclusive os que se tornaram inativos no período 17.03.75 a 19.05.80.

§ 9º - A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista nos parágrafos 4º à 8º e 11 será de responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela **FEBRASA**;

§ 10 - As aposentadorias e pensões dos ferroviários, previstas na legislação citada nos parágrafos 4º à 8º e 11 terão como referência a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários – PCS da **RFFSA**, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores:

a) acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data desta Lei, ainda que julgados posteriormente;

b) quaisquer alterações supervenientes;

§ 11 – Fica assegurado e preservado o pagamento da complementação de aposentadorias e pensões a todos os aposentados e pensionistas oriundos da RFFSA, suas Estradas de Ferro, unidades operacionais e subsidiárias de que tratam as Leis 8.186 de 21 de maio de 1991 e nº 10.478 de 28 de junho de 2002;

§ 12 – Aos aposentados e pensionistas fica assegurado o reenquadramento no novo Plano de Cargos e Salários na mesma data e condições do pessoal da ativa;

§ 13 - Os salários dos aposentados e pensionistas terão como referência o novo Plano de Cargos e Salários da **FEBRASA** e reajustados na mesma data e condições dos dissídios coletivos.

Art. 17 - A **FEBRASA**, com a aquiescência do órgão de origem, poderá solicitar a cessão com ônus, pessoal efetivo de outras Entidades e Órgãos do Governo Federal, independentemente de designação para exercício de cargo comissionado.

Art. 18 – Fica a **FEBRASA** autorizada a atuar como patrocinadora da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade – **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social, sucedendo a **RFFSA, CBTU, TRENSURB** e **GEIPOT**, nos direitos e obrigações, incluindo-se a dívida atuarial reconhecida pelas empresas incorporadas, formalizado através de instrumento contratual e seus aditivos, junto à Rede Ferroviária de Seguridade Social – **REFER**, e nas ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, oponente ou terceira interessada.

§ 1º A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos para fins de unificação desses fundos em uma só instituição, desde que atendidas as determinações da legislação em vigor, e absorver os empregados que vierem a integrar os quadros da **FEBRASA**.

Art. 19 - O Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF**, criado pela Lei nº. 3.891, de 26 de abril de 1961, fica vinculada a **FEBRASA:**

§ 1º - As Ferrovias Nacionais sob a administração de autarquias, sociedades de economia mista Federais, Estaduais, Municipais, Privadas, Concessionárias, sub-concessionárias e Concedentes ficam obrigadas a cobrar sobre as tarifas praticadas, uma taxa adicional de 2% (dois por cento).

§ 2º- Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – **ANTT** encarregada de fiscalizar o repasse mensal ao **SESEF** de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias arrecadados.

§ 3% - Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade.

Art. 20 - A **FEBRASA** terá sede e foro na cidade do Rio de Janeiro, escritório em Brasília, podendo estabelecer Superintendências e Escritórios em outras unidades da Federação;

Art. 21 - Fica autorizado o Ministério dos Transportes a proceder todas as medidas necessárias e legais para implantação da nova Empresa, com o apoio de suas entidades vinculadas, e dos demais Ministérios e Órgãos do Governo Federal que se fizerem necessários à sua consecução.

Art. 22 - Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar, e garantir recursos suficientes, para a realização de programas de desligamento voluntário para empregados das empresas que formarão o **FEBRASA**, iniciando-se o processo, imediatamente após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União, respeitados, no mínimo, os termos e condições dos já realizados pelas referidas empresas.

Parágrafo único. Caso os processos de desligamento voluntário não se completem antes da incorporação das empresas, a **FEBRASA** poderá dar continuidade.

Art. 23. Até que a estrutura final de cargos da **FEBRASA** seja constituída fica autorizada a criação, no âmbito do Poder Executivo Federal, de cargos em comissão, de forma provisória, para fins de gestão inicial da Empresa, do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS nas seguintes quantidades: um DAS-6; oito DAS-5; vinte e um DAS-4; trinta e cinco DAS-3; quarenta e cinco DAS-2; e setenta e cinco DAS 1.

§ 1º Os cargos em comissão referidos no ***Caput*** destinam-se a implantação inicial da **FEBRASA**, não integrando à estrutura regimental da Empresa, devendo constar nos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.

§ 2º Os cargos dispostos no *Caput* serão preenchidos em conformidade com as necessidades depois de aprovados pela Diretoria Executiva colegiada e pelo Conselho de Administração;

Art. 24 - A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pela Medida Provisória Nº 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001, será revisada, de forma a evitar conflitos de atribuições com a FEBRASA, criada por esta Lei, em um prazo máximo e improrrogável de um ano, após sua publicação.

Art. 25 - Ficam revogados a Lei nº. 3.115, de 16 de março de 1957, a Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, o Decreto-lei nº. 89.396, de 22 de fevereiro de

1984, o Decreto nº.473, de 9 de Março de 1992, a Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993, o Decreto nº. 3.277, de 7 de Dezembro de 1999, o Decreto nº. 4.839, de 12 de setembro de 2003, o Decreto nº. 4.135, de 20 de Fevereiro de 2002, o dispositivo do Anexo II ao Decreto nº. 4.749, de 17 de junho de 2003, alterado pelo Decreto nº. 5.131, de 7 de Julho de 2004, referente à Coordenação-Geral Ferroviária e o Decreto nº. 5.476, de 23 de Junho de 2005. (verificar se os dispositivos legais que incluíram as empresas no PND foram aqui revogadas).

Art. 26 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Apresentamos aos nobres pares a presente proposta de substitutivo, fruto do esforço dos trabalhadores ferroviários da ativa e aposentados, com vistas a encontrar uma solução estrutural para o Sistema Nacional Ferroviário. Tal trabalho propõe dar uma solução definitiva e estrutural para o Sistema possibilitando que a modalidade ferroviária galgue posições na matriz dos transportes, atingindo mais de 30% das cargas transportadas. Os benefícios daí advindos são sobejamente conhecidos, através da redução global dos custos, diminuição de acidentes, de roubos de cargas, além de promover economia considerável dos recursos destinados à manutenção de rodovias ao se transferir dessas as cargas mais pesadas, diminuindo em muito a sua deterioração. Destacamos alguns pontos:

. A proposta fundamental é criação de uma única Empresa Pública Federal, oriunda da transformação da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A. na Ferrovias Brasileiras S.A - **FEBRASA**. Essa ação resolveria concomitantemente a situação da Rede Ferroviária Federal S. A. - **RFFSA**, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, dos Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB** e, ainda do **GEIPOT** - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes S.A., unificando desta forma, o subsetor ferroviário sob o controle da União.

. Serão obtidos ganhos significativos devido a "fusão"das empresas, com a centralização administrativa e financeira, redução do número de cargos, solução para os remanescentes da **RFFSA** e da **CBTU**, ampliação da área de atuação da VALEC, entre outros.

. A criação da FEBRASA, agregará e concentrará conhecimentos sobre superestruturas da via, sistemas ferroviários de eletrificação, sinalização e telecomunicações, material rodante e operação ferroviária, indo muito do que é apenas a infra-estrutura, necessários ao desenvolvimento, análise e implantação de novos projetos.

. Há necessidades de expansão dos serviços de transportes ferroviários de cargas e passageiros, possibilitando custos menores do transporte na cadeia logística do País, tanto para a chegada de cargas aos portos para as exportações como o abastecimento interno, sem onerar de forma significativa os produtos transportados. Faz-se necessário que o Poder Executivo promova ações no sentido de incrementar o setor ferroviário Nacional, de forma a possibilitar a construção de um Brasil próspero e viável economicamente, promovendo um transporte mais barato em regime de eficiência.

. Para tal se faz necessário manter e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários tais como aqueles de acesso aos portos, assim como, construir novos trechos e ligações, de forma a integrar a malha ferroviária. Devemos ainda incrementar a velocidade de transportes, por meio da adequação da malha e contornos em cidades evitando as interferências impostas pelo crescimento urbano. Pontos críticos como as passagens de nível, devem ser eliminados de forma adequada, com a construção de passagens superiores ou inferiores que garantam a mobilidade segura de veículos e pedestres. Tais ações impactam diretamente na oferta de transportes, minimizando as restrições de velocidade, riscos de acidentes e ampliando o retorno fiscal.

. Faz-se também necessária a implementação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros, com a implantação dos Trens Turísticos com a finalidade de desenvolver o turismo e preservar o patrimônio ferroviário, e dos Trens Regionais, cujos estudos de viabilidade já foram desenvolvidos pelo BNDES e tem a finalidade de promover a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresariais ao longo do trecho. Existem ainda os Trens de Alta Velocidade, pelos quais os empresários estrangeiros vêm demonstrando interesse em sua construção e operação, devido aos estudos já realizados pelos mesmos e que apontam como viável sua implantação.

. A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas a um baixo custo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, que há muito se questiona sua inexistência, e terão um grande impacto na opinião pública e na economia Nacional.

. Para que o Governo Federal tenha controle dos projetos e ações necessárias à implantação de obras de infra-estrutura, de sistemas ferroviários pertinentes e dos serviços a serem implantados, é imperativo que a União seja dotada de um órgão que concentre tais atividades, com estrutura adequada e sem excessos, a fim de que haja agilidade no desenvolvimento dos trabalhos necessários.

. Atualmente existem no Governo, cinco empresas ferroviárias de economia mista, a **VALEC** -Engenharia e Construções Ferroviárias S.A, a **RFFSA** - Rede Ferroviária Federal S.A em Liquidação, a **CBTU** - Companhia Brasileira de Trens Urbanos , **TRENSURB** - Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. e, o **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes S.A., que além de problemas estruturais, sofrem de

demandas jurídicas de várias ordens. Algumas estão enquadradas do Plano Nacional de Desestatização – **PND**, outras em processo de liquidação dispersando esforços necessários para a implementação de um plano que incremente o transporte ferroviário, visando o atendimento da política de mudança da matriz nacional de transportes.

. Para que o Governo possa de forma efetiva avançar nas suas propostas com relação ao setor ferroviário se faz necessária uma reestruturação dessas Empresas de forma a concentrar esforços e aproveitar a mão-de-obra qualificada disponível e indispensável ao projeto.

. Também necessitam de uma definição de políticas acertadas para seu equacionamento as empresas estatais responsáveis pelo transporte ferroviário de passageiros no âmbito metropolitano, quais sejam Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, e a empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre - **TRENSURB**. Com relação a estes sistemas, a proposta da criação da nova Empresa, tem como vantagem a possibilidade de agregá-las em uma única empresa, a **FEBRASA**, centralizando as atividades do setor ferroviário, sob responsabilidade Federal, em apenas um órgão governamental.

. A transferência para o Ministério das Cidades da **CBTU** e do **TRENSURB**, operadoras dos transportes ferroviários de passageiros, com grande apelo social, e as políticas traçadas para estas empresas desde o Governo passado necessitam ser revistas e equacionadas de forma mais adequada e apropriada;

. Os Trens Urbanos têm uma grande importância social, e os Estados, já endividados e imbuídos em resolver outros problemas sociais, não estão aptos a assumir os custos operacionais desses Sistemas. Pesa ainda sobre o modelo de regionalização propostas definidas em estudos desenvolvidos pelo Banco Mundial, que preconizam o "subsídio ao usuário" e "garantias de demanda" como forma de garantir o equilíbrio econômico-financeiro e a remuneração do capital investido e certamente o lucro financeiro, que, se não acontecem, acabam sendo bancados pelos cofres públicos.

. Por outro lado a **CBTU** e **TRENSURB**, empresas que implantam e operam os sistemas metropolitanos em algumas poucas Capitais têm, no âmbito do Ministério das Cidades, que disputar recursos para sua ampliação e manutenção, com os setores de Saneamento e Habitação, que demandam investimentos em todas as cidades do País, com primazia para o atendimento destes últimos.

. Assim sendo cabe ao Governo Federal, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação das Empresas ferroviárias sobre sua responsabilidade, agregando e otimizando sua gestão e funcionalidade e, ainda resgatando a memória técnica e o conhecimento especializado que há muito vem se perdendo, bem como, preservando o acervo documental e principalmente o patrimônio das empresas.

. A proposta de criação de uma nova Empresa que agregue as atividades e os trabalhadores celetistas remanescentes das Empresas administradas pela União, resolvem de uma vez por todas a situação da **RFFSA**, **CBTU**,

TRENSURB, **VALEC** e, **GEIPOT**, pois serão sucedidas apenas por uma empresa de economia mista, vinculada ao Ministério dos Transportes.

. Esta situação caótica atual é agravada pela pulverização das empresas ferroviárias federais, o que as torna frágeis perante o desafio de retomar os transportes sobre trilhos no País, de forma a atender as necessidades de uma Nação com dimensões continentais.

. Os governantes brasileiros, não optaram pela fusão e centralização de empresas no lugar da pulverização das empresas ferroviárias federais. A fusão é um estágio mais sofisticado de empresas: não só permite uma melhor posição de mercado, conferindo-lhe maior poder econômico, como permite principalmente economias de custo (de intensidade – no curto prazo – e de escala – no longo prazo).

. Neste moderno espectro é que se propõe a absorção pela **FEBRASA** das Empresas Ferroviárias Federais: Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – **RFFSA**, da **VALEC** - Engenharia, Construções e Ferrovias Sociedade Anônima, da **CBTU** - Companhia Brasileira de Trens Urbanos Sociedade Anônima, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre Sociedade Anônima – **TRENSURB**, agregando ainda o pessoal e atividades Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes Sociedade Anônima – **GEIPOT**.

. Destas Empresas será gerada a **FEBRASA** – Empresa de Transportes Ferroviários, vinculada ao Ministério dos Transportes. O pressuposto é o do fortalecimento do setor ferroviário, tornando-o preparado economicamente e operacionalmente para enfrentar a reestruturação do setor, assim como a construção de novas vias férreas, solidificar as existentes e gerir adequadamente os sistemas ferroviários Nacional. No caso brasileiro, tarefas deste porte impõem à necessidade de uma empresa fortalecida e unificada integralmente. Esta união não imporá aos cofres públicos despesas adicionais. Pelo contrario, em qualquer fusão a expectativa é diminuição de custos por economias de intensidade ou de escala. Os ganhos econômicos e os benefícios sociais são evidentes.

. A **FEBRASA**, na área de jurisdição federal, terá por finalidade prestar serviços de transportes ferroviários, explorando-os diretamente, ou por meio de concessões, ou transferências a Estados, Distrito Federal ou Municípios. Constitui, também, objetivo da **FEBRASA** desenvolver estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, no contexto do desenvolvimento tecnológico, da integração com os demais modais do setor, da logística operacional, de forma conjugada com os sistemas portuários e com as aduanas de interior, dentre outros congêneres.

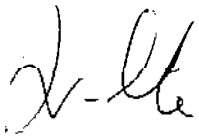
. Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma Empresa Federal de economia mista que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA**, **GEIPOT**, **VALEC, CBTU** e **TRENSURB,** todas igualmente de economia mista.

Estes, são apenas alguns dos motivos que nos levam a concluir ser indispensável a criação desta Empresa a **FEBRASA**, e para essa finalidade propomos a presente emenda, que esperamos seja, ao final, aprovada pelos nobres pares.

Sala das Sessões,

Deputado Ivan Valente

PSOL/SP



Data: 06/02/2007

Autor: IVAN VALENTE

MPV 353

00221

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº usy-frontuário

1 ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ○ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA SUBSTITUTIVA GLOBAL À MEDIDA PROVISÓRIA 353/2007

*Autoriza a transformação da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A., a incorporação a ela de outras empresas ferroviárias e dá outras providências.*

Art. 1º. - Autoriza a transformação da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A., referida no Decreto nº. 94.352, de 20 de maio de 1987, alterando seus objetivos, área de atuação, razão social e plano de cargos e salários, assim como outras alterações necessárias ao processo de transformação referido.

§ 1º - A empresa resultante dessa transformação será denominada Ferrovias Brasileiras S.A. - **Febrasa**, Empresa Pública vinculada ao Ministério dos Transportes, na forma definida no inciso II do art. 5º do Decreto-Lei nº. 200, de 25 de fevereiro de 1967, e no art. 5º do Decreto Lei nº 900, de 29 de setembro de 1969.

§ 2º - A área de atuação **da Febrasa** será em todo o território nacional, respeitado a alínea "d", do inciso XII, do Art. 21, da Constituição da República Federativa do Brasil;

§ 3º - Imediatamente após a promulgação desta Lei, Ato do Poder Executivo, excluirá a VALEC do Decreto nº. 473 de 09 de março de 1992.

§ 4º - O prazo máximo para conclusão do processo de

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

1 ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ☞ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

transformação da **VALEC** e incorporação de empresas federais de atividades afins com o subsetor ferroviário será de dezoito meses.

Art. 2º - O capital social da **Febrasa** será integralizado pelo patrimônio da **VALEC** e acrescido por meio da incorporação de bens, direitos, ações, ativos, *a*í considerados os bens móveis e imóveis das empresas referidas nesta Lei, conforme apurado em processo de incorporação, incluindo-se ainda patrimônio que vier a ser redistribuído pela **União**.

Art. 3º - A **Febrasa** permanecerá com a relação de trabalho regida pela Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943 e legislação trabalhista correlata.

Art. 4º - A **Febrasa** terá sede e foro na cidade de Brasília-DF, mantendo Escritório Central na cidade do Rio de Janeiro - RJ, podendo estabelecer superintendências e escritórios em outras unidades da Federação.

Art. 5º - A **União** Federal será litisconsorte necessária da **Febrasa** em todos os feitos judiciais na qual a Empresa figurar como autora, ré, opoente ou assistente, cujo valor da causa ou da execução iguale ou supere um milhão de reais, nesta data.

§ 1º - A **Febrasa** não herdará quaisquer passivos, dívidas, contenciosos trabalhistas e cíveis das empresas incorporadas, sendo os mesmos assumidos pela **União**.

§ 2º -. Ficam assegurados à **Febrasa** os privilégios da Fazenda Nacional.

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Art. 6º - Fica autorizado ao Ministério da Fazenda, por meio do Tesouro Nacional, a destinar recursos suficientes para executar quitações de passivos remanescentes das empresas que vierem a ser reagrupadas na **Febrasa**, incluindo:

I - participações acionárias dos respectivos acionistas minoritários;

II – ações judiciais cíveis e trabalhistas transitadas em julgado e em fase de execução, bem como aquelas que ainda não tenham transitado em julgado;

III – despesas relativas à eventual substituição de penhoras judiciais de ativos;

IV - recursos necessários à identificação, recadastramento, mapeamento via satélite, aviventamento, e guarda dos bens imóveis e móveis, que venham a se incorporar ao Patrimônio da **União** e ao da **Febrasa**;

VII - dívidas reconhecidas com credores, incluindo a Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – **REFER**, o Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social e o Serviço Social das Estradas de Ferro – **SESEF**;

Art. 7º A **Febrasa** será administrada por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, e atuação, em caráter de colegiado, por uma Diretoria Executiva, contando ainda com um Conselho Fiscal, cujas novas composições e atribuições serão definidas por Atos do Poder Executivo que ainda instituirão:

I. A aprovação do Estatuto Social da Empresa, seu Regimento Interno e dos Conselhos;

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

1 ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ☞ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

I. O orçamento da Empresa até conclusão do processo de reagrupamento e implantação da **Febrasa**;

II. A organização e implantação do Quadro de Pessoal e Plano de Cargos e Salários da Empresa.

§ 1º - Será garantido assento no Conselho de Administração da Febrasa um representante dos clientes e usuários dos serviços de transporte ferroviário de cargas e passageiros, respectivamente, e outro dos trabalhadores.

§ 2º - O Presidente do Conselho de Administração será o representante do Ministério dos Transportes e indicado pelo seu Ministro.

Art. 8º. Serão de competência da **Febrasa** as seguintes atribuições:

I - Gerenciar, desenvolver, acompanhar, licitar, contratar, fiscalizar e executar, diretamente ou através de terceiros, estudos, pesquisas, projetos, obras de construção, reconstrução, restauração, recuperação e ampliação da malha e dos transportes ferroviários e metroviários, bem como executar programas de operação, manutenção, conservação e controle de tráfego, decorrentes do uso de recursos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da **União**;

II – Prestar serviços ferroviários, de competência Federal, por meio de contratos, convênios, ou acordos de cooperação técnica, firmados com à Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-Estrutura Terrestre – **DNIT**, assim como à Agência Nacional de Transportes Terrestres – **ANTT** e no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis –

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

dd/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº de prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

IBAMA, que concerne ao transporte ferroviário, sua infra-estrutura e a outros de interesse da **União**;

III - Participar de projetos de Parcerias Público – Privada (PPP's), de Consórcios Públicos, contratar financiamentos por meio de instituições financeiras, nacionais e internacionais, de apoio e fomento ao desenvolvimento, e ainda desenvolver negócios por meio da elaboração e execução de projetos de ocupação da região lindeira, estações e pátios, visando o incremento do transporte e o financiamento dos sistemas;

IV – Desenvolver projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis, declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor;

V - Prestar serviços de transportes de cargas e de passageiros, sobre trilhos, inclusive adotando os serviços porta a porta e de integração modal, não outorgados às empresas privadas ou não delegados a Estados, Distrito Federal ou Municípios, ou nas concessões que vierem a ser objeto de caducidade, falência, rescisão ou findos, bem como aqueles de caráter social ou que sirvam como indutores de desenvolvimento, sem interesse da iniciativa privada e de interesse da **União**;

VI - Representar e garantir os interesses da **União** na Direção de Empresas prestadoras de serviços metroviários e ferroviários, onde haja Capital e aporte de recursos Federais de investimento e custeio, de forma proporcional;

VII - Administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar,

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

02/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

melhorar, manter em tráfego e explorar as estradas de ferro a ela incorporadas;

VIII - Promover e participar da exploração de trens regulares e não regulares de passageiros em centros urbanos, metropolitanos, intermunicipais e *interestaduais, turísticos e de longa distância e aqueles onde houver interesse* social, representando a **União** onde esta for participe em processos de PPP ou de Consórcios Públicos;

IX – *Supervisionar e fiscalizar o uso e a manutenção dos bens* ferroviários arrendados, pertencentes à **União**, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de arrendamentos, bem como abrir processo junto a **ANTT**, e acompanhar a aplicação de penalidades pelo seu descumprimento;

X - Implementar medidas necessárias para receber os ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento, administrando-os e dando destinação aos mesmos;

XI – Planejar, construir, implantar, operar, manter e participar de serviços de transportes metroviários e ferroviários, considerados de interesse da **União**;

XII - Propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos, execução de obras viárias e de prestação de serviços de transportes metroviários e ferroviários;

XIII - Promover ou efetuar estudos, a pedido do **Ministério dos Transportes**, sobre rotas e corredores estratégicos de transportes, para

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

exportação, para abastecimento interno, inclusive de passageiros, onde os sistemas metroferroviários seja um elemento predominante, constitua ponto fundamental para a formação do corredor estratégico, ou seja, de interesse econômico – social para economia nacional, regional e urbana;

XIV - Promover o desenvolvimento tecnológico do transporte sobre trilhos por meio da criação de centros de estudos de especialização e implantação de centros de pesquisa tecnológica e realização em parceria com universidades e centros tecnológicos, nacionais e internacionais;

XV – Desenvolver estudos e elaborar proposta, visando a concepção do Sistema Nacional Ferroviário, integrante do Sistema Nacional de Viação, no contexto do Plano Nacional de Viação – **PNV**, assim como atuar no planejamento econômico e urbanístico das faixas de domínio e estações, integrantes do Plano e seu entorno;

XVI – Submeter ao **Ministério dos Transportes**, propostas para a elaboração do Plano Plurianual e para inclusão no Projeto de Lei do Orçamento da **União**, em consonância com o inciso XXIII do Art. 84 da Constituição da República Federativa do Brasil;

XVII – Cooperar com o **Ministério da Defesa** na elaboração de diretrizes de mobilização do transporte ferroviário no País e proteção de sua faixa de domínio, muito especialmente nas faixas de fronteira;

XVIII - Promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda dos serviços de transporte;

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

02/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

1 ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ☞ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

XIX – Dar suporte técnico ao **Ministério da Justiça**, especificamente para a Polícia Ferroviária Federal PFF, acompanhando, prestando auxílio técnico e treinamento, na elaboração de laudos periciais de acidentes ferroviários ocorridos em faixas de domínio pertencentes à **União**, arrendadas ou não, e em delitos contra o patrimônio da **Febrasa**;

XX - Promover seminários ou congressos sobre a atividade ferroviária;

XXI - Publicar livros, revistas, normas, pesquisas e opúsculos técnicos, divulgando suas ações ferroviárias no Brasil, inclusive através da rede mundial de computadores;

XXII - Participar de congressos e seminários, nacionais e internacionais, sobre o transporte ferroviário ou assuntos afins;

XXIII – Desenvolver atividades de estudos, projetos e pesquisas, nas áreas de infra-estrutura e transportes ferroviários, bem como aqueles referentes à logística e terminais de integração multimodal;

XXIV – Representar a **União** nas discussões e elaboração de tratados internacionais, versando sobre as estradas de ferro;

XXV – Participar de associações e organismos nacionais e internacionais, cujo objetivo seja o desenvolvimento, integração, troca de experiências no que diz respeito ao Subsetor Ferroviário;

XXVI – Fornecer subsídios para formulação de propostas de Plano de Outorgas e Arrendamentos, a serem aprovados pelo Ministério dos

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do protocolo

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

transportes;

XXVII - Promover e participar da exploração dos sistemas de transportes de passageiros sobre trilhos em regiões urbanas e metropolitanas, onde houver interesse social e da **União**, e quando não ocorrer a aceitação de que trata o § 5º do Artigo 3º da Lei n.º 8.693, de 3 de agosto de 1993;

XXVIII – Elaborar propostas para as revisões tarifárias, ouvindo o Conselho de Administração e a **ANTT**, encaminhando-os ao Ministério dos Transportes, para aprovação;

XXIX – Contribuir para a preservação do patrimônio histórico, técnico, cultural e da memória das ferrovias e metrôs, em cooperação com órgãos e instituições associadas à cultura nacional e regional, orientando e estimulando a participação de concessionários do Subsetor e de entidades não governamentais interessadas;

XXX - Desenvolver pesquisas destinadas a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, o desenvolvimento tecnológico, a integração com as demais modalidades de transporte, a logística operacional, de forma conjugada com os sistemas rodoviários, aquaviários, portuários, dutoviários, aeroportuários e aduaneiros, inclusive aqueles de interior e de fronteira;

XXXI – Promover as medidas de proteção ao meio ambiente de acordo com as diretrizes governamentais, atendendo a legislação vigente;

XXXII - Promover parcerias com a iniciativa privada, incluindo as concessionárias atuais do subsetor, a indústria, os bancos de fomento, as

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do parlamentar

1 ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ○ Modificativa 4. ○ Aditiva 5 ○ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

instituições de ensino e representações da sociedade organizada;

XXXIII – Treinar e habilitar maquinistas, condutores de autos de linha, controladores de operações e outras atividades necessárias aos serviços ferroviários e metroviários, buscando a participação de instituições de ensino técnico de nível médio e superior, do Serviço Nacional de Aprendizagem da Indústria - **SENAI** e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte - **SENAT**;

XXXIV – Coordenar os trabalhos de implantação de Trens Regionais e Trens de Alta Velocidade para o transporte ferroviário de passageiros;

XXXV – Desenvolver outras ações compatíveis com suas atribuições e interesses.

Art. 9º - A **Febrasa** promoverá ainda convênio com o **Ministério da Defesa** para *fins de utilização de serviços das Forças Armadas Brasileiras*, visando o mapeamento, cadastramento via satélite (GPS), aviventamento dos bens imóveis, incluindo as faixas de domínio sob sua responsabilidade, e àqueles pertencentes à **União**.

Art. 10º - A **União** transferirá à **Febrasa** recursos financeiros destinados para atividades de transformação, instalação, aparelhamento, implantação, incorporação, estudos e trabalhos a serem desenvolvidos inicialmente pela **Febrasa**, a quantia de trezentos milhões de reais, sendo este valor incorporado ao capital social da **Febrasa**.

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

§1º - Serão mantidos os recursos destinados **VALEC** na Lei Orçamentária, assim como aqueles das empresas que vierem a ser incorporadas.

§2º - O Ministério dos Transportes disponibilizará à **Febrasa** recursos orçamentários e financeiros necessários para o custeio das atividades da empresa, enquanto não for alcançado o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 11º - Constituem recursos da **Febrasa**:

I - Receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

II - Recebíveis oriundos dos contratos de exploração e uso operacional da Ferrovia – Norte Sul, assim como recursos equivalentes aos dos contratos de concessões e arrendamento das malhas ferroviárias federais;

III – Créditos provenientes da exploração extra-operacional de suas faixas de domínio;

IV - Direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de trinta quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos, assim como os recursos provenientes de sua exploração de forma direta ou indireta;

V - Receitas operacionais, por serviços de transporte ferroviário prestados às pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do parlamentar

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

VI - Receitas de alugueis e alienações de seu patrimônio, inclusive aqueles inservíveis e desincorporados;

VII - Produtos da venda de publicações, material técnico, dados e informações, inclusive para fins de licitação pública, de emolumentos administrativos e de taxas de inscrição em concursos públicos;

VIII - Doações, legados, subvenções e outros recursos que lhe forem destinados por pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado;

IX – Receitas de transferências de recursos do Tesouro;

X – Receitas provenientes da realização de cursos, seminários, encontros, congressos ou assemelhados;

XI - Recursos provenientes de acordos e convênios que realizar com entidades nacionais e internacionais, públicas ou privadas;

XII - Rendimentos de aplicações financeiras que realizar;

XIII – Receitas provenientes de empréstimos junto às instituições de crédito, financiamento, desenvolvimento e fomento;

XIV – Ingressos de aluguéis, créditos e demais recebíveis de empresas que vierem a ser incorporadas pela **Febrasa**;

XV - Receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas para outras entidades;

XVI – Fundos e frutos civis decorrentes da mobilização e exploração dos recursos direitos concedidos pela **União** nessa Lei;

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

dia 07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

1 ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ☞ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

XVII – Ações em que as entidades que vierem a ser incorporadas sejam autoras;

XVIII - Rendas provenientes de outras fontes;

XIX - Doações, legados, subvenções e outros recursos que lhe forem destinados por pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive os bens e patrimônios provenientes de órgãos públicos.

Art. 12 - Fica autorizado à **VALEC, RFFSA, GEIPOT, CBTU** e a **TRENSURB,** promover a revisão e equiparação de seus Planos de Cargos e Salários e o respectivo reenquadramento de seus empregados ativos e inativos, tomando com referência aquele adotado pela **Febrasa,** nos termos desta Lei ou em regulamentação do Poder Executivo, antes dos respectivos empregados serem recebidos pela **Febrasa.**.

§ 1º - As empresas citadas no caput promoverão o recadastramento de aposentados, pensionistas e anistiados.

§ 2º - Os valores remuneratórios dos empregados, permanecerão inalterados no reenquadramento, respeitados os devidos ajustes, assim como mantidos após a incorporação da empresa de origem.

§ 3º - Os empregados que não optarem pelo enquadramento permanecerão em quadros em extinção.

Art. 13 - A recepção do pessoal das empresas relacionadas no Art. 12 desta Lei não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados, mantidos e referidos no Plano de Cargos e Salários da **Febrasa,** todos os direitos e

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do protocolo

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4 ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

prerrogativas trabalhistas dos empregados advindos das empresas ferroviárias de origem;

§ 1º - Fica garantida, por extensão, a aplicação da Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991, e da Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, a todos os empregados, aposentados e pensionistas, que venha a ter como referência o Plano de Cargos e Salários da **Febrasa** e nela se aposentarem.

§ 2º - Os empregados do GEIPOT poderão aí permanecer até que seja definida pelo Poder Executivo empresa similar de pesquisas em transportes, pelo prazo máximo de um ano; não ocorrendo esta definição ou decorrido este prazo, os empregados do GEIPOT serão recebidos pela Febrasa, conforme Art.12, Art.13 e Art. 15.

§ 3º - Fica assegurada a absorção na VALEC aos beneficiados pela lei nº 8878/94 de 11 de maio de 1994, que dispõe sobre a concessão de anistia e contemplados pelo decreto nº 5515 de 24 de Junho de 2004 e alterado pelo nº 5954 de 07 de Novembro de 2006, podendo também sua absorção ser pelo Ministério dos Transportes , DNIT e Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

§ 4 - A responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o cargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei *nº 2.061, do Estado do Rio Grande do Sul , e o Termo de Acordo sobre as* condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União.

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e o Decreto Legislativo nº 1.400/60/RS: assim como também o pagamento dos ferroviários inativos, aposentados por invalidez do Estado do Rio Grande do Sul, denominados cláusulas XI;

Art. 14 – Ficam também preservados e mantidos na **Febrasa** todos direitos trabalhistas de todos empregados inativos e pensionistas, que se aposentaram em empresas ferroviárias, passando estes a ter como referência o Plano de Cargos e Salários da **Febrasa.**

§ 1º - Os proventos dos ferroviários aposentados e pensionistas serão reajustados na mesma data e condições do pessoal da ativa, sendo o reajustamento do valor da parcela complementar das aposentadorias e pensões regido pelo disposto no paragrafo único do art. 2º e, art. 6º da **Lei** 8186, de 21 de maio de 1991.

§ 2º - A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários será de responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela **Febrasa.**

Art. 15 - Após o cadastramento e reenquadramento dos empregados, no novo Plano de Cargos e Salários, fica a **Febrasa** autorizada a receber pessoal das empresas que vierem a ser incorporadas ou redistribuídos, incluindo os anistiados do Plano Collor, e a realizar concurso público.

Art. 16 - Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado promover de programas de desligamento voluntário para os empregados da **VALEC, RFFSA, GEIPOT, CBTU** e a **TRENSURB**, garantindo recursos suficientes para sua execução;

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do protocolo 298

1 ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ☞ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO/JUSTIFICAÇÃO

Art. 17 A contratação de pessoal efetivo da **Febrasa** far-se-á por meio de concurso público de provas ou de provas, títulos, e trabalhos publicados, observadas as normas específicas editadas pelo Conselho de Administração.

§ 1º Para fins de implantação, fica a **Febrasa** equiparada às pessoas jurídicas referidas no Art. 1º da Lei nº 8.745, de 9 de dezembro de 1993, com vistas na contratação de pessoal por tempo determinado;

§ 2º Formará o quadro inicial de pessoal efetivo da **Febrasa** os empregados da **VALEC**, das empresas que vierem a ser incorporadas e por aqueles que vierem a ser redistribuídos de outras empresas, sendo estes enquadrados de forma equivalente no Plano de Cargos e Salários da nova Empresa;

§ 3º 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 **Febrasa;**

§ 4º 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 exceder o prazo de trinta e seis meses, a contar da data da instalação da **Febrasa.**

Art. 18 – Fica a **Febrasa** autorizada a atuar como patrocinadora da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade – **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do parlamentar

1 ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ○ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Seguridade Social, sucedendo a **RFFSA** e **GEIPOT**, nos direitos e obrigações, incluindo-se a dívida atuarial reconhecida pelas empresas incorporadas, formalizado através de instrumento contratual e seus aditivos, junto às patrocinadas;

Parágrafo Único: A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos para fins de unificação desses fundos em uma só instituição, desde que atendidas as determinações da legislação em vigor, e promover a inclusão dos empregados que vierem a integrar os quadros da **Febrasa**, caso seja de interesse deles a contratação de previdência privada.

Art. 19 – O Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF**, criado pela Lei nº. 3.891, de 26 de abril de 1961, passa a ser vinculado a Ferrovias Brasileiras S.A. - **Febrasa**, mantendo as finalidades sociais para qual foi criado.

§ 1º - Fica a **ANTT** encarregada de negociar e fiscalizar o repasse de dois por cento, que vinha sendo arrecadado junto aos fretes de cargas ferroviárias, em conformidade com o Art. 4º da Lei nº. 3.891, de 26 de abril de1961 e nele incorporados, quando do advento das concessões, ao **SESEF**;

§ 2º - A parcela de dois por cento arrecadada junto aos fretes e tarifas definida na Lei nº. 3.891, de 26 de abril de 1961, será uma das fontes que comporá o Fundo Social Ferroviário, de acordo com a Lei citada, neste parágrafo;

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do Carimbo

1 ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ○ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

§ 3º - As empresas ferroviárias e metroviárias que repassarem o adicional citado no § 2º terão, em contrapartida, a prestação de serviços do **SESEF** aos seus empregados;

§ 4º - Fica a **RFFSA** autorizada a negociar com o **SESEF**, as dívidas reconhecidas, incluindo na negociação os imóveis da Empresa ocupados pela Instituição.

§ 5º - O Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro – **SESEF** será ajustado às disposições deste artigo, num prazo de noventa dias, **por** Ato do Poder Executivo.

Art. 20 - Fica instituída uma **Comissão Executiva**, vinculada à Casa Civil da Presidência da República, com presença obrigatória do representante do Ministro dos Transportes, que será responsável pela condução do processo de reagrupamento das empresas federais listadas nesta Lei à **Febrasa**.

§ 1º - A **Comissão Executiva** será instalada na cidade do Rio de Janeiro – RJ devendo as Empresas envolvidas no processo de transformação e incorporação, auxiliar sua instalação.

§ 2º - A **Comissão Executiva** permanecerá instalada até a conclusão do processo de unificação das Empresas Federais na **Febrasa**.

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

02/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do unitário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

§ 3º -. A **Comissão Executiva** será provida de cargos em comissão, pelo tempo que a mesma durar, que conduzirão o processo de reagrupamento das Empresas, sendo eles do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS, conforme nas seguintes quantidades inicialmente previstas: dois DAS-6; dez DAS-5: vinte DAS-4; trinta DAS-3 e sessenta DAS-1.

§ 4º - Os cargos dispostos no § 3º serão preenchidos em conformidade com as necessidades de instalação e atividades desenvolvidas pela **Comissão Executiva**, depois de aprovados Ato do Poder Executivo.

§ 5º - A **Comissão Executiva** terá um Coordenador indicado pela **Casa Civil** da Presidência da República e um Subcoordenador indicado pelo Ministério dos Transportes;

§ 6º - A **União** destinará para o processo de reagrupamento das empresas citadas neste instrumento legal, recursos financeiros no montante de cem milhões de reais, a serem utilizados em conformidade com as necessidades apontadas pela **Comissão Executiva**, sendo o saldo que restar integralizado no Capital Social da **Febrasa**;

§ 7º - A **Comissão Executiva** terá apoio jurídico da Advocacia Geral da **União**, por meio de Grupo de Trabalho especificamente destinado para esta finalidade e diretamente vinculado à Comissão;

§ 8º - A **Comissão Executiva** poderá solicitar os serviços de apoio e cobertura da Polícia Ferroviária Federal.

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

§ 9º - Fica determinado a **VALEC**, à **RFFSA**, ao **GEIPOT**, à **CBTU** e a ao **TRENSURB**, a formarem **Grupos de Trabalho** próprios, que terão como finalidade interagir, auxiliar e facilitar os trabalhos da **Comissão Executiva**, nas ações referentes ao reagrupamento das empresas na **Febrasa**.

§ 10º - Os integrantes dos **Grupos de Trabalho** serão indicados pelos Diretores Presidentes e Liquidantes das empresas, e aprovados pelo Coordenador da **Comissão Executiva**.

§ 11º - As informações solicitadas pela **Comissão Executiva** à Coordenação dos **Grupos de Trabalho** terão prioridade e serão efetuadas sempre por meio de documentação específica.

Art. 21 - Fica determinado que **o Ministério dos Transportes** e o **Ministério das Cidades**, com o apoio de suas entidades vinculadas, e dos demais Ministérios e Órgãos do Governo Federal envolvidos, prestem apoio a **Comissão Executiva** nas ações necessárias à conclusão do processo de reunificação das empresas e reestruturação do Subsetor.

Art. 22 – Fica determinado que o Ministério da Justiça tome as providências necessárias para instalação da Polícia Ferroviária Federal - **PFF**, contando para isso com os contingentes existentes dessa Polícia, os quais foram dispostos em quadros reservados e à parte, de acordo com a Resolução de Diretoria nº. 06 de 06/06/1990 da **RFFSA**, abrangente a **TRENSURB**, e Resolução de Diretoria nº. 011 de 13/11/1991 da **CBTU**, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da Polícia Rodoviária Federal - **PRF**.

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do protocolo

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Art. 23 - Ficam inalteradas as estruturas de cargos das empresas que serão incorporadas pela **Febrasa**, e também aquelas em liquidação, até que sejam incorporadas suas atividades e quadros de pessoal.

Art. 24 - Ficam revogados, no que contrariem esta Lei, os seguintes textos Legais: Lei nº. 3.115, de 16 de março de 1957, o Parágrafo Único da *Lei 3.891 de 26 de abril de 1961*, a Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, a Lei nº. 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pela Medida Provisória No 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001, o Decreto-lei nº. 89.396, de 22 de fevereiro de 1984, o Decreto nº. 473, de 9 de Março de 1992, a Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993, o Decreto nº. 3.277, de 7 de Dezembro de 1999, o Decreto nº. 4.839, de 12 de setembro de 2003, o Decreto nº. 4.135, de 20 de Fevereiro de 2002, e o Decreto nº. 5.476, de 23 de Junho de 2005.

Art. 25 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, de 2006; 185º da Independência e 117º da República.

JUSTIFICATIVA

A presente proposta de Emenda substitutiva global à Medida Provisória 353/2004, propondo dar uma solução definitiva e estrutural para o Sistema Nacional Ferroviário, para que a modalidade ferroviária possa galgar

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

1 ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ☞ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ☞ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

posições na matriz dos transportes, atingindo mais do que os parcos **30%** das cargas transportadas. Esta Emenda não se contradiz, em sua essência com o Projeto de Lei original, mas procura torná-lo mais robusto, da seguinte forma:

a) Mantém a extinção da **RFFSA**, de forma similar à proposta do Poder Executivo;

b) Transfere os empregados da **RFFSA** para a **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A., mudando porém a sua denominação para Ferrovias Brasileiras S.A – Febrasa;

c) Agrega outras empresas ferroviárias federais numa só, conferindo maior massa crítica à entidade resultante, que, em princípio, poderá atuar com maior Poder jurisdicional sobre o subsetor ferroviário, agregando esforços, ao invés de dispersá-los;

d) Não se visualiza impedimentos jurídicos ou constitucionais, posto que se mantém o mérito essencial da proposta do Poder Executivo, principalmente na medida em que foi correlacionada pelo Governo com o Programa de Acelerado de Crescimento – PAC; este fato de per si justifica esta Emenda, posto que a mera extinção da RFFSA não dá nenhum suporte ao PAC, de forma imediata ou mediata;

e) Esta Emenda resulta da discussão que vem sendo feita há cerca de três anos pelos representantes dos trabalhadores ferroviários, inclusive pensionistas e aposentados, parlamentares e especialistas da área.

Os benefícios daí advindos são sobejamente conhecidos,

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

28/02/2007 Proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

1 ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ○ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

destacando-se a redução global dos custos, diminuição de acidentes, de roubos de cargas, além de promover economia considerável dos recursos destinados à manutenção de rodovias ao se transferir dessas as cargas mais pesadas, diminuindo em muito a sua deterioração.

Atualmente existem no Governo quatro empresas ferroviárias de economia mista, a **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A, a **RFFSA** - Rede Ferroviária Federal S.A em Liquidação, a **CBTU** - Companhia Brasileira de Trens Urbanos , **TRENSURB** - Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. e ainda o **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes S.A., que além de problemas estruturais, sofrem de demandas jurídicas de várias ordens.

Algumas dessas empresas estão enquadradas do Plano Nacional de Desestatização – **PND**, outras em processo de Liquidação dispersando esforços necessários para a implementação de um plano que incremente o transporte ferroviário, visando o atendimento da política e transformação da matriz nacional de transportes.

Esta situação caótica atual é agravada pela pulverização das empresas ferroviárias federais, pela falta de recursos, o que as torna frágeis perante o desafio de retomar os transportes sobre trilhos no País, de forma a atender as necessidades de uma Nação com dimensões continentais.

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do protocolo

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

A proposta fundamental é formação de uma única Empresa Pública Federal, oriunda da transformação da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A. na Ferrovias Brasileiras S.A – **Febrasa** que, incorporaria as atividades da **RFFSA, CBTU, TRESURB** e, no que for de interesse ao subsetor ferroviário, as do **GEIPOT;**

Essa ação resolveria concomitantemente a situação da **VALEC, RFFSA, CBTU, TRENSURB** e, ainda do **GEIPOT**, unificando subsetor ferroviário sob o controle da **União.**

Ganhos significativos por meio da transformação da **VALEC** e incorporação das empresas à **Febrasa**, com a centralização administrativa e financeira, redução do número de cargos, solução para os remanescentes da **RFFSA, GEIPOT** e da **CBTU, ampliação da área de atuação da nova VALEC**, entre outros.

A criação da **Febrasa** agregará e concentrará conhecimentos tecnológicos sobre os sistemas ferroviários de eletrificação, sinalização, telecomunicações, material rodante, via permanente e operação ferroviária, indo muito do que é apenas a infra-estrutura, e necessários ao desenvolvimento, análise, implantação, operação e participação em novos projetos ferroviários.

A **Febrasa** além de projetar, construir e operar ferrovias, também atuaria como braço executor da Diretoria Ferroviária do **DNIT**, responsável pela infra-estrutura ferroviária nacional.

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do protocolo

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

O discurso sobre a economia advinda com as concessões ferroviárias que, anteriormente à elas, consumiam cerca de R$ **400** milhões dos cofres da **União** e hoje se arrecada outros R$ **400** milhões, pode ter sido, naquele momento, bom para o Tesouro Nacional, mas certamente não foi bom para ferrovia nem para o País, pois se deixou de investir R$ **800** milhões por ano em ferrovias enquanto que os investimentos em rodovias vêm crescendo, consumindo atualmente cerca de R$ **4** bilhões por ano.

As concessões vêm investindo no Subsetor, que vem crescendo de forma acanhada, e não compatível com as necessidades que o País precisa, para que se possa diminuir o custo logístico que a atual distribuição da matriz de transportes acarreta.

A participação Federal com investimentos em ferrovias evitaria um acúmulo de cargas nas rodovias, trazendo ganhos para economia nacional advindo da *diminuição do desgaste* das rodovias, diminuição de mortes e feridos em acidentes ferroviários, economia no gasto de combustível (petróleo). Contribuiria ainda para a oferta do transporte de passageiros de caráter social no âmbito regional, nos centros urbanos e metropolitanos, evitando seu colapso, viabilizando as cidades, diminuindo a poluição e as doenças advindas destas, dentre outras vantagens.

Os governantes brasileiros, contudo, apesar de cederem espaço à iniciativa privada, não adotaram paradigmas próprios do setor privado que seriam passíveis de aplicação no setor público. Os grandes conglomerados

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

28/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

empresarias preferem crescer, principalmente, por incorporações ou fusões com outras empresas. Essas reestruturações não só permite uma melhor posição de mercado, conferindo-lhe maior poder econômico, como permite principalmente economias de custo (de intensidade – no curto prazo – e de escala – no longo prazo).

Para que o Governo possa de forma efetiva avançar nas suas propostas com relação ao subsetor ferroviário se faz necessária uma reorganização dessas Empresas de forma a concentrar esforços e aproveitar a mão-de-obra qualificada disponível e indispensável aos projetos.

Há necessidades de expansão dos serviços de transportes ferroviários de cargas e passageiros, possibilitando custos menores do transporte na cadeia logística do País, facilitando o transporte de cargas entre os centros de abastecimento e distribuição, portos, rodoviárias e estações com ganhos fiscais, econômicos e sociais, de forma a possibilitar a construção de um Brasil próspero e viável, promovendo um transporte mais barato em regime de eficiência.

Para tal se faz necessário manter e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários tais como aqueles de acesso aos portos, assim como, construir novos trechos e ligações, de forma a integrar a malha ferroviária.

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

27/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Deve-se ainda incrementar a velocidade de transportes, por meio da adequação da malha e contornos em cidades evitando as interferências impostas pelo crescimento urbano. Pontos críticos como as passagens de nível, devem ser eliminados de forma adequada, com a construção de passagens superiores ou inferiores que garantam a mobilidade segura de veículos e pedestres. Tais ações impactariam diretamente na oferta de transportes, minimizando as restrições de velocidade, riscos de acidentes e ampliando o retorno fiscal.

Faz-se também necessário à implementação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros com a implantação de Trens Turísticos, promovendo o turismo e a preservar o patrimônio ferroviário, e os Trens Regionais, que tem a finalidade de promover a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresariais ao longo do trecho. Existem ainda os Trens de Alta Velocidade, pelos quais empresários nacionais e estrangeiros vêm demonstrando interesse em sua construção e operação, devido aos estudos já realizados pelos mesmos e que apontam como viável sua implantação.

A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas de alto valor agregado a um baixo custo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, que há muito se questiona sua inexistência, trazendo um grande impacto na opinião pública, retorno fiscal, ganhos sociais e econômicos para União, Estados e Municípios.

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Para que o Governo Federal tenha controle dos projetos e ações necessárias à implantação de obras de infra-estrutura, de sistemas ferroviários pertinentes e dos serviços a serem implantados ou mantidos, é imperativo que a **União** seja dotada de uma Empresa Pública única que concentre tais atividades, com estrutura adequada e sem excessos, a fim de que haja agilidade no desenvolvimento dos trabalhos necessários.

Também necessitam de uma definição de políticas acertadas para seu equacionamento as empresas estatais responsáveis pelo transporte ferroviário de passageiros no âmbito metropolitano, quais sejam Companhia Brasileira de Trens Urbanos - **CBTU**, e a empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre - **TRENSURB**. Com relação a estes sistemas, a proposta da criação da nova Empresa, tem como vantagem a possibilidade de agregá-las na **Febrasa**, centralizando as atividades do setor ferroviario, sob responsabilidade Federal, em apenas uma Empresa governamental.

A transferência para o Ministério das Cidades da **CBTU** e do **TRENSURB**, operadoras dos transportes ferroviários de passageiros, com grande apelo social, e as políticas traçadas para estas empresas no Governo anterior, necessitam ser revistas e equacionadas de forma mais adequada e apropriada;

Os Trens Urbanos têm uma grande importância social e os Estados, já endividados e imbuídos em resolver outros problemas sociais, não estão aptos a assumir os custos operacionais desses Sistemas. Pesa ainda

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

sobre o modelo de regionalização proposto, sua privatização e como forma de garantir o equilíbrio econômico-financeiro, a remuneração do capital investido e certamente o lucro financeiro, promovem o "subsídio ao usuário" e "garantias de demanda" que, se não acontecem, acabam sendo bancados pelos cofres públicos, o que sempre acontece.

Por outro lado a **CBTU** e **TRENSURB**, empresas que implantam e operam os sistemas metropolitanos em algumas poucas Capitais e têm, no âmbito do Ministério das Cidades, que disputar recursos para sua ampliação e manutenção, com os setores de Saneamento e Habitação, que demandam investimentos em todas as cidades do País, com primazia para o atendimento destes últimos, o que é de se entender.

Assim sendo cabe ao Governo Federal, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação das Empresas ferroviárias sobre sua responsabilidade, agregando e otimizando sua gestão e funcionalidade e, ainda resgatando a memória técnica e o conhecimento especializado que há muito vem se perdendo, bem como, preservando o acervo documental e principalmente o patrimônio das empresas.

A proposta de transformação da **VALEC** em **Febrasa**, que agregue as atividades e os trabalhadores celetistas remanescentes das Empresas administradas pela **União** resolve, de uma vez por todas, a situação da **RFFSA**, **CBTU**, **TRENSURB**, **VALEC** e, **GEIPOT**.

PARLAMENTAR

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Da transformação da **VALEC**, será gerada a **Febrasa**, destinada a desenvolver serviços de planejamento, implantação e serviços de transportes ferroviários, vinculada ao Ministério dos Transportes. O pressuposto é o do fortalecimento do setor ferroviário, tornando-o preparado economicamente e operacionalmente para enfrentar a reestruturação do setor, assim como a construção de novas vias férreas, solidificar as existentes e gerir adequadamente os sistemas ferroviários Nacional. No caso brasileiro, tarefas deste porte impõem à necessidade de uma empresa fortalecida e unificada integralmente. Esta união propiciará um custo administrativo mais econômico visto a sua centralização.

A **Febrasa**, na área de jurisdição federal, terá por finalidade prestar serviços de transportes ferroviários, explorando-os diretamente, ou por meio de concessões, ou transferências a Estados. Distrito Federal ou Municípios. Constitui, também, objetivo da **Febrasa** desenvolver estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, no contexto do desenvolvimento tecnológico, da integração com os demais modais do setor, da logística operacional, de forma conjugada com os sistemas portuários e com as aduanas de interior, dentre outros congêneres.

Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma Empresa Federal de economia mista que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA, GEIPOT, VALEC, CBTU e TRENSURB,** todas igualmente de economia mista.

Estes, Senhor Relator e ilustres parlamentares, são apenas alguns dos motivos que nos levam a concluir ser indispensável a transformação da **VALEC** em **Febrasa**, e para essa finalidade propomos esta Emenda substitutiva Global contando com o empenho e indispensável apoio dos deputados e senadores que compõem este Congresso Nacional.

PARLAMENTAR

MPV 353

00222

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data

proposição
Medida Provisória nº 353/2007

autor
DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ

nº do prontuário
337

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

Página 01/02 Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA SUBSTITUTIVA NA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 22 DE JANEIRO DE 2007.
Passando a vigorar os referidos artigos, parágrafos e incisos, com as seguintes redações:

Art. 2º Inciso II

Acrescentar: "Os depósitos recursais e Judiciais da extinta RFFSA nos processos judiciais ficam à disposição da Justiça, em conta vinculada em nome dos reclamantes até sua liberação no término do processo.

Art. 3º O parágrafo único passará a ter a seguinte redação: "Fica a União autorizada a utilizar bens não-operacionais oriundos da extinta RFFSA para promover a quitação e para o pagamento dos créditos trabalhistas e as despesas decorrentes de condenação judiciária e que a extinta RFFSA seja ré;

Art. 5º- Inciso I- Despesas decorrentes de condenações judiciais em que a extinta RFFSA seja ré;

Os artigos passaram a ser 6-I para 6-II, 6-II para 6-III, 6-III para 6-IV respectivamente (e o 6-IV passará para 6-V)

Art. 6º - Inciso II-Recursos do tesouro nacional proveniente s da emissão de títulos em valores equivalentes ao produto da venda de imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA até o valor necessário;

Art. 6º - IncisoIII-Recebíveis até o valor necessário ao pagamento dos créditos trabalhistas e as despesas decorrentes de condenações judiciais onde a extinta RFFSA seja ré;

Art. 6º - Parág.4 – Assegurada a integralização do limite estabelecido no mesmo caput os imóveis excedentes a composição do FC serão destinados a revitalização do setor ferroviário;

Art. 10º - Parág.4 – O produto da venda dos imóveis referidos no inciso II do caput do art. 6º será imediatamente recolhido pelo Agente Operador à conta do Tesouro Nacional para pagamento dos créditos trabalhistas e as despesas decorrentes de condenações judiciais onde a extinta RFFSA seja ré, e se houver valor excedente será destinado à revitalização do setor ferroviário;

Página 02/02

Art. 17º - Inciso I –Os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA ficam alocados em quadro de pessoal da VALEC;

§ 2º – Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput terão seus valores remuneratórios inalterados após a sucessão e seu desenvolvimento na carreira após esta data deverá observar o estabelecido no plano de cargos e salários da VALEC.

§ 7º – Não havendo mais integrantes no quadro em extinção de que trata o inciso I do caput deste artigo, em virtude de desligamento por demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do último empregado ativo oriundo ad extinta RFFSA, a complementação instituída pelas Leis nº 8.168 de 1991 e 10.478 de 2002 terá como referência para reajuste os índices a periodicidade aplicados aos aposentados do regime próprio da VALEC.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda Substitutiva nos foi requerida pelo SINDAP, Sindicato pelo qual, ao longo dos anos luta com afinco na defesa dos ferroviários aposentados e pensionistas da RFFSA.

ARNALDO FARIA DE SÁ - Deputado Federal - São Paulo

MPV 353

00223

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07 / 02 / 2007	**Medida Provisória nº 353 / 2007**

Autor	nº do prontuário
DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA	143

1 ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ○ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ✱ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

SUBSTITUTIVO GLOBAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 19/01/2007

Exposição de motivos nº. _____/2007/_____

Brasília, __ de _____ de 2007.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Apresentamos a Vossa Excelência a presente proposta de Projeto de **Lei**, que propõe dar uma solução definitiva e estrutural para o Sistema Ferroviário Nacional, para que a modalidade ferroviária possa galgar posições na matriz dos transportes, atingindo mais de 30% das cargas transportadas. Os benefícios daí advindos são sobejamente conhecidos, através da redução global dos custos, diminuição de acidentes, de roubos de cargas, além de promover economia considerável dos recursos destinados à manutenção de rodovias ao se transferir dessas as cargas mais pesadas, diminuindo em muito a sua deterioração.

2. A proposta fundamental é a criação de uma única Empresa Pública Federal, oriunda da transformação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. na Ferrovias Brasileiras S.A.– **FEBRASA.** Essa ação resolveria concomitantemente a situação da Rede Ferroviária Federal S. A. - **RFFSA**, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB** e ainda do **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, unificando, desta forma, o Sub-setor Ferroviário sob o controle da União.

3. Serão obtidos ganhos significativos devido a fusão das empresas, com a centralização administrativa e financeira, redução do número de cargos, solução para os remanescentes da **RFFSA** e da **CBTU**, ampliação da área de atuação da VALEC, entre outros.

4. A criação da **FEBRASA** agregará e concentrará conhecimentos sobre superestrutura da via, sistemas ferroviários de eletrificação, sinalização e telecomunicações, material rodante e operação ferroviária, indo muito além de do que é apenas a infra-estrutura, necessários ao desenvolvimento, análise e implantação de novos projetos;

5. Há necessidade de expansão dos serviços de transportes ferroviários de cargas e passageiros, possibilitando custos menores do transporte na cadeia logística do País, tanto para a chegada de cargas aos portos para as exportações como para o abastecimento interno, sem onerar de forma significativa os produtos transportados. Faz-se necessário que o Poder Executivo promova ações no sentido de incrementar o Setor Ferroviário Nacional, de forma a possibilitar a construção de um Brasil próspero e viável economicamente, promovendo um transporte mais barato em regime de eficiência.

6. Para tal se faz necessário manter e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários tais como aqueles de acesso aos portos, assim como construir

novos trechos e ligações, de forma a integrar a malha ferroviária. Devemos ainda incrementar a velocidade de transportes, por meio da adequação da malha e contornos em cidades evitando as interferências impostas pelo crescimento urbano. Pontos críticos como as passagens de nível, devem ser eliminados de forma adequada, com a construção de passagens inferiores ou superiores que garantam a mobilidade segura de veículos e pedestres. Tais ações impactariam diretamente na oferta de transportes, minimizando as restrições de velocidade, riscos de acidentes e ampliando o retorno fiscal.

7. Faz-se, também, necessária a implementação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros: com a implantação dos Trens Turísticos com a finalidade de desenvolver o turismo e preservar o patrimônio ferroviário, e dos Trens Regionais, cujos estudos de viabilidade já foram desenvolvidos pelo BNDES e tem a finalidade de promover a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresariais ao longo dos trechos. Existem, ainda, dos Trens de Alta Velocidade, pelos quais os empresários estrangeiros vêm demonstrando interesse em sua construção e operação, devido aos estudos já realizados pelos mesmos que apontam como viável sua implantação.

8. A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas a um baixo custo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, que há muito se questiona sua inexistência, e terão um grande impacto na opinião pública e na economia nacional.

9. Para que o Governo Federal tenha controle dos projetos e ações necessárias à implantação de obras de infra-estrutura, de sistemas ferroviários pertinentes e dos serviços a serem implantados, é imperativo que a União seja dotada de um órgão que concentre tais atividades, com estrutura adequada e sem excessos, a fim de que haja agilidade no desenvolvimento dos trabalhos necessários..

10. Atualmente existem no Governo, cinco entidades, a **VALEC** Engenharia, Construções e Ferrovias, a Rede Ferroviária Federal S.A. – **RFFSA** - em Liquidação, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. – **TRENSURB** e o **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes que, além de problemas estruturais, sofrem de demandas jurídicas de várias ordens, estão enquadradas no Plano Nacional de Desestatização – **PND**, ou em processo de liquidação e, ainda, dispersam os esforços necessários para a implementação de um plano que incremente o transporte ferroviário, visando o atendimento da política de mudança da matriz nacional de transportes.

11. Para que o Governo possa de forma efetiva avançar nas suas propostas com relação ao setor ferroviário se faz necessária uma reestruturação dessas Empresas de forma a concentrar esforços e aproveitar a mão-de-obra disponível.

12. Também necessitam de uma definição de políticas acertadas para seu equacionamento as empresas estatais responsáveis pelo transporte ferroviário de passageiros no âmbito metropolitano, quais sejam a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, e a Empresa Trens Urbanos de Porto Alegre - **TRENSURB**. Com relação a estes sistemas, a proposta da criação da nova Empresa, tem como vantagem a possibilidade de agregá-las em uma única Empresas, a **FEBRASA**, centralizando as atividades do setor ferroviário, sob responsabilidade Federal, em apenas um órgão governamental.

13. A transferência para o Ministério das Cidades da **CBTU** e da **TRENSURB**, operadoras dos transportes ferroviários de passageiros, com grande apelo social, e as políticas traçadas para estas empresas desde o Governo passado precisam ser revistas e equacionadas de forma mais adequada e apropriada;

14. Os Trens Urbanos têm uma grande importância social, e os Estados, já endividados e imbuídos em resolver outros problemas sociais, não estão aptos a assumir os custos operacionais desses Sistemas. Pesa ainda sobre o modelo de regionalização propostas definidas em estudos desenvolvidos pelo Banco Mundial, que preconizam o "subsídio ao usuário" e "garantias de demanda" como forma de garantir o equilíbrio econômico-financeiro e a remuneração do capital investido e certamente o lucro financeiro, que, se não acontecem, acabam sendo bancadas pelos cofres públicos.

15. Por outro lado a **CBTU** e **TRENSURB**, empresas que implantam e operam os sistemas metropolitanos em algumas poucas Capitais têm, no âmbito do Ministério das Cidades, que disputar recursos para sua ampliação e manutenção, com os setores de Saneamento e Habitação, que demandam investimentos em todas as cidades do País.

16. Assim sendo, cabe ao Governo Federal, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação das Empresas ferroviárias sob sua responsabilidade, agregando e otimizando sua gestão e funcionalidade e ainda resgatando a memória técnica e o

conhecimento especializado que muito vem se perdendo, bem como preservando o acervo documental e principalmente o patrimônio das Empresas.

17. A proposta de criação de uma nova Empresa que agregue as atividades e os trabalhadores celetistas remanescentes das Empresas administradas pela União, resolve, de uma vez por todas, a situação da **RFFSA**, da **CBTU**, da **TRENSURB**, da **VALEC** e do **GEIPOT**, pois serão sucedidos por apenas uma Empresa vinculada ao Ministério dos Transportes.

18. Esta situação caótica é agravada pela pulverização das empresas ferroviárias federais, o que as torna frágeis perante o desafio de retomar os transportes sobre trilhos no País, de forma a atender as necessidades de uma Nação com dimensões continentais.

19. Os governantes brasileiros, contudo, apesar de cederem espaço à iniciativa privada, não adotaram paradigmas próprios do setor privado que seriam passíveis de aplicação no setor público. Os grandes conglomerados empresariais preferem crescer, principalmente, por absorções ou fusões com outras empresas. A fusão é um estágio mais sofisticado de empresas numa economia capitalista: não só permite uma melhor posição de mercado, conferindo-lhe maior poder econômico, como permite principalmente economias de custo (de intensidade – no curto prazo – e de escala – no longo prazo).

20. Neste moderno espectro é que se propõe a absorção pela **FEBRASA** das Empresas Ferroviárias Federais: Rede Ferroviária Federal S.A.– **RFFSA**, da **VALEC** - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., da **CBTU** - Companhia Brasileira de Trens Urbanos, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB**, agregando ainda o pessoal e atividades da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT**.

21. Destas Empresas será gerada a **FEBRASA,** – Empresa de Transportes Ferroviários, vinculada ao Ministério dos Transportes. O pressuposto é o do fortalecimento do setor ferroviário, tornando-o preparado economicamente e operacionalmente para enfrentar a reestruturação do setor, assim como a construção de novas vias férreas, solidificar as existentes e gerir adequadamente o Sistema Ferroviário Nacional. No caso brasileiro, tarefas deste porte impõem a necessidade de uma empresa fortalecida e unificada integralmente. Esta união não importará aos cofres públicos despesas adicionais. Pelo contrário, em qualquer fusão a expectativa é de diminuição de custos por economias de intensidade ou de escala. Os ganhos econômicos e os benefícios sociais são evidentes.

22. A **FEBRASA**, na área de jurisdição federal, terá por finalidade prestar serviços de transportes ferroviários, explorando-os diretamente, ou por meio de concessões, ou transferências a estados, Distrito Federal ou municípios. Constitui, também, objetivo da **FEBRASA** desenvolver estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, no contexto do desenvolvimento tecnológico, da integração com os demais modais de transporte, da logística operacional, de forma conjugada com os sistemas portuários e com as aduanas interiores, dentre outros congêneres.

23. Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma Empresa Federal que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA**, **GEIPOT**, **VALEC, CBTU e TRENSURB.**

24. Estes, Senhor Presidente, são apenas alguns dos motivos que nos levam a concluir ser indispensável a formação desta Empresa, a **FEBRASA**, e para essa finalidade propomos o seguinte Projeto de Lei a ser encaminhado ao Congresso Nacional, em regime de urgência, como proposta do Poder Executivo:

PROPOSTA DE PROJETO DE LEI

PROJETO DE LEI Nº. _____ DE ___ DE _____DE 2007.

Autoriza a reestruturação da VALEC - Engenharia, Construções e Ferroviárias S. A. e a absorção, pela mesma, de empresas federais incluídas no PND ou em liquidação e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o Artigo 60 da Constituição Federal, adota o seguinte Projeto de Lei.

Art. 1º.- Autoriza a reestruturação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., referida no Decreto nº. 94.352, de 20 de maio de 1987, seus objetivos, plano de cargos e salários, nome da empresa, transformando-a em uma nova Empresa Pública, denominada Ferrovias

Brasileiras S.A. - **FEBRASA**, vinculada ao Ministério dos Transportes, tendo sua relação de trabalho regida pela Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943 e legislação trabalhista correlata.
Parágrafo Único: A área de atuação da nova empresa se dará em todo território nacional.

Art. 2º - A Rede Ferroviária Federal S.A. - **RFFSA**, Sociedade de Economia Mista criada pela Lei nº. 3.115 de 16 de março de 1957, o **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, criada pela Lei nº. 5.808, de 20 de agosto de 1973, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos - **CBTU**, criada pelo Decreto nº. 89.396 de 22 de fevereiro de 1984, e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre –**TRENSURB**, criada pelo Decreto 84.640 de 17 de abril de 1980. serão incorporadas e sucedidas pela **FEBRASA**, ou extintas por Ato do Poder Executivo, em um prazo máximo de um ano;

Art. 3º - As atividades e funções da **RFFSA**, da **VALEC**, da **CBTU**, da **TRENSURB**, serão transferidas para a **FEBRASA**, no prazo estabelecido no Art. 2º.

Art. 4º - Fica a **FEBRASA** autorizada a conduzir o processo de absorção das atividades da **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB**, assim como receber por sucessão trabalhista os empregados transferidos ou redistribuídos daquelas empresas;
Parágrafo Único: Fica a União autorizada a assumir, quitar e responder por todos os passivos. contenciosos e participações acionárias. das Empresas que comporão a **FEBRASA**. e geradas até a data em que as mesmas forem incorporadas ou extintas.

Art. 5º - Ficam as Empresas **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB**, responsáveis pela colaboração e fornecimento de informações à **FEBRASA**, visando a conclusão do processo de absorção, até a data limite prevista no Art. 2º.

Art. 6º - Após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União ficam retiradas do Plano Nacional de Desestatização - **PND** a **VALEC**, a **CBTU**, a **TRENSURB**.
Parágrafo Único: Fica estabelecido o prazo máximo de um ano, para definição do processo de liquidação da **RFFSA** e **GEIPOT**.

Art. 7º.- Será implantada Auditoria Operacional dos acervos da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT**, pelo Tribunal de Contas da União, visando levantar a situação patrimonial mobiliária e imobiliária dessas empresas, definindo ações visando garantir sua regularização, devendo ainda:
I - Promover um levantamento completo da situação patrimonial imobiliária originária das antigas ferrovias incorporadas pela RFFSA quando de sua criação em 1957, baseando-se nas documentações originárias das empresas constantes do Relatório Anual do IBGE de 1957;
II – promover o mapeamento e cadastramento via satelite, de toda malha ferroviaria nacional, concedida ou não, acompanhado de laudo técnico sobre o estado geral da malha;
III - definir a situação patrimonial mobiliária e imobiliária das Empresas constantes no caput, nos últimos doze anos, promovendo sua regularização;
IV – definir a situação patrimonial dos bens provenientes das empresas que serão incorporados à **FEBRASA**, devendo estar concluída em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação dessa Lei.
Parágrafo Único: Para a realização das atividades acima dispostas o Tribunal de Contas da União deverá contar como apoio da **FEBRASA**, do Ministério da Defesa, por meio dos Batalhões de Engenharia e Construções (BEC's) do Exército Brasileiro, ou por meio de contratação de empresa especializada;

Art. 8º - A **FEBRASA** promoverá:
I - O levantamento, cadastramento e aviventamento dos bens e elementos integrantes dos patrimônios móveis e imóveis, acervos técnicos e culturais provenientes da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT**, e incorporados ao seu patrimônio, aplicando as disposições da Lei nº. 6.428/1977;
II – Convênio com o Ministério da Defesa para fins de utilização de serviços das Forças Armadas Brasileiras. visando o mapeamento. cadastramento via satélite (GPS), dos bens imóveis e faixas de domínio incorporadas à **FEBRASA**;
III – Verificação, através de órgãos internos da Empresa, de todas as cessões, alienações, contratos, comodatos, convênios e termos de permissão de uso do patrimônio ferroviário e sua conservação, elaborados pelas empresas incorporadas e sucedidas e que venham a ser transferidos pela **FEBRASA**, apurando e tomando providências com relação a sua inadimplência;
IV – Inspeção através de órgãos internos da Empresa, do patrimônio mobiliário e imobiliário proveniente das empresas incorporadas e sucedidas, apurando a situação de todas as instalações, faixas de domínio, material rodante, máquinas, equipamentos, ferramentas e estoques existentes, seu estado de conservação, estocagem, garageamento, tomando as providências necessárias para a continuidade dos serviços;

V - Levantamento da Memória Histórica e Cultural das ferrovias incorporadas, bem como dos Arquivos Técnicos, de Pessoal e de Projetos, de modo a preservá-los e permitir sua utilização técnica, judicial, administrativa e histórico-cultural, muito especialmente subsidiando a atuação em juízo da Advocacia Geral da União;

Art. 9º - A **FEBRASA** será administrada por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, por uma Diretoria Executiva, contando ainda com um Conselho Fiscal, cujas composições e atribuições serão definidas por Ato do Poder Executivo;

Art. 10º - O processo de implantação da **FEBRASA** se dará por meio de Atos do Poder Executivo e deverá ocorrer em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação desta Lei, promovendo:

I. A constituição da Diretoria Executiva e Conselhos de Administração e Fiscal da Empresa;

II. A constituição do Quadro de Pessoal e Plano de Cargos e Salários da Empresa;

III. A incorporação das funções e atividades das **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT;**

IV. A incorporação de bens móveis, imóveis e direitos da **VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT** e outros destinados pela União;

V. A aprovação do Regimento Interno;

VI. A elaboração do orçamento da Empresa até conclusão do processo de implantação;

Art. 11º.- Competem à **FEBRASA** as seguintes atribuições:

I - Gerenciar, desenvolver acompanhar, licitar, contratar, fiscalizar e executar, diretamente ou através de terceiros, estudos, pesquisas, projetos, obras de construção, reconstrução, restauração, recuperação e ampliação de ferrovias, bem como executar programas de operação, manutenção, conservação e controle de tráfego, decorrentes do uso de recursos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

II - Participar das Parcerias Público – Privadas (PPP's), de Consórcios Públicos em conformidade com a legislação específica e contratar financiamentos por meio de instituições financeiras de fomento ao desenvolvimento nacionais e internacionais, e ainda desenvolver negócios por meio de elaboração e execução de projetos de ocupação de região lindeira, estações e pátios, visando o incremento do transporte e o financiamento dos sistemas; (vide inciso XVII)

III - Representar e garantir os interesses da União na Direção de Empresas prestadoras de serviços metroviários e ferroviários, onde haja capital e aporte de recursos Federais de investimento e custeio, de forma proporcional;

IV - Aprovar projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor, cuja execução modifique a estrutura do Sistema Nacional de Viação;

V - Prestar serviços de transportes sobre trilhos de cargas e de passageiros, não outorgados às empresas privadas ou delegados a Estados, Distrito Federal ou municípios, ou nas malhas cujas concessões vierem a ser objeto de caducidade ou findos, bem como aqueles de caráter econômico - social e de interesse da União;

VI - Administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar, manter em tráfego e explorar as Estradas de Ferro a ela incorporadas;

VII - Promover a exploração de trens regulares e não regulares de passageiros entre cidades, interestaduais, turísticos e de longa distância e aqueles onde houver interesse social ou da União;

VIII – Supervisionar e fiscalizar o uso e a manutenção dos bens ferroviários arrendados, pertencentes à União, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de arrendamentos e acompanhar a aplicação de penalidades pelo seu descumprimento;

IX - Implementar medidas necessárias a receber os ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento, dando destinação aos mesmos, bem como, administrá-los;

X - Operar e manter os serviços de transportes ferroviários, em todo território Nacional, nos casos de encerramento dos contratos de concessão e aqueles considerados de interesse da União;

XI - Propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos, execução de obras viárias e de prestação de serviços de transportes ferroviários;

XII - Promover ou efetuar estudos, a pedido do Ministério dos Transportes, sobre rotas e corredores estratégicos de transportes, para exportação ou para abastecimento interno, onde a malha ferroviária seja um elemento predominante, constitua ponto crítico para a formação do corredor estratégico ou seja de interesse econômico – social para a economia regional e nacional.

XIII - Promover o desenvolvimento tecnológico da ferrovia com a implantação de centros de pesquisa tecnofógica e realização de convênios com universidades e centros tecnológicos nacionais e internacionais;

XIV – Desenvolver estudos e elaborar proposta visando a concepção do Sistema Nacional Ferroviário, integrante do Sistema Nacional de Viação, no contexto do Plano Nacional de Viação – PNV, assim como atuar junto às faixas de domínio constantes do Plano e seu entorno;

XV – Preparar para o Ministério dos Transportes, propostas para a elaboração do plano plurianual, e as de orçamento para projeto de lei de diretrizes orçamentárias, em consonância com o inciso XXIII do Art. 84 da Constituição Federal;

XVI – Cooperar com o Ministério da Defesa na elaboração de diretrizes de mobilização e de segurança institucional do transporte ferroviário no país e proteção à infra-estrutura, muito especialmente nas faixas de fronteira;

XVII - Promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte e executar outras atividades ligadas ao setor ferroviário de interesse do Governo;

XVIII – Dar suporte técnico ao Ministério da Justiça, especificamente à Polícia Ferroviária Federal, na elaboração de laudos periciais de acidentes ferroviários ocorridos em faixas de domínio pertencentes à União, arrendadas ou não;

XIX - Promover seminários ou congressos sobre a atividade ferroviária;

XX - Publicar livros, revistas e opúsculos técnicos, para divulgar as ações ferroviárias no Brasil, inclusive através da rede mundial de computadores;

XXI - Participar de congressos e seminários, nacionais e internacionais, sobre o transporte ferroviário ou assuntos afins;

XXII – Desenvolver atividades de estudos, projetos e pesquisas, nas áreas de infra-estrutura e transportes ferroviários bem como aqueles referentes à logística e terminais de integração multimodal;

XXIII – Representar a União nas discussões e elaboração de tratados e internacionais versando sobre as estradas de ferro;

XXIV – Participar de associações e organismos nacionais e internacionais cujo objetivo seja o desenvolvimento, integração, troca de experiências no que diz respeito ao Setor Ferroviário;

XXV – Fornecer subsídios para formulação de propostas de Plano de Outorgas e Arrendamentos, a serem aprovados pelo Ministério dos Transportes;

XXVI - Promover a exploração dos sistemas de transportes de passageiros sobre trilhos em regiões urbanas e metropolitanas, onde houver interesse social e da União, e quando não ocorrer a aceitação de que trata o § 5º do Artigo 3º da Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993;

XXVII – Elaborar propostas para as revisões tarifárias, ouvido o Conselho de Administração, e encaminhá-las ao Ministério dos Transportes;

XXVIII – 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;

XXIX - Desenvolver pesquisas destinadas a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, o desenvolvimento tecnológico, a integração com os demais modais de transporte, a logística operacional, de forma conjugada com os sistemas rodoviários, portuários, aeroportuários e aduanas inclusive as de interior e de fronteira;

XXX – Promover as medidas de proteção ao meio ambiente de acordo com as diretrizes governamentais, bem como atendendo a legislação vigente; e

XXXI – Desenvolver outras ações compatíveis com seus objetivos, de acordo com o Art. 3º.

Art. 12 - A União transferirá à Empresa recursos financeiros para realização de suas atividades incluindo investimentos, custeio, folha de pagamentos e fomento às atividades econômicas locais, assim como os direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de trinta quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos, direta ou indiretamente pela mesma;

§1º - A União destinará a **FEBRASA** o aporte de recursos para a formação do capital social inicial da Empresa, no valor mínimo de quinhentos milhões de reais, destinados a instalação da Empresa;

§2º - O Ministério dos Transportes disponibilizará a **FEBRASA** recursos orçamentários e financeiros necessários para o custeio das atividades da emprese, enquanto não for alcançado o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 13 - Constituem recursos da **FEBRASA**:

I - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

II - recebíveis oriundos dos contratos de exploração e uso operacional da Ferrovia – Norte Sul, quando da absorção da VALEC SA.;

III – créditos provenientes da exploração extra-operacional da faixa de domínio;

IV - saldos em contas dos balanços patrimoniais, conforme apurados no processo de extinção e absorção das empresas que comporão a Empresa;

V - receitas operacionais, por serviços de transporte ferroviário prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

VI - receitas de aluguéis, arrendamentos e alienações de patrimônio que vierem a ser transferidos das empresas a serem incorporadas;

VII - produto da venda de publicações, material técnico, dados e informações, inclusive para fins de licitação pública, de emolumentos administrativos e de taxas de inscrição em concurso público;

VIII - doações, legados, subvenções e outros recursos que lhe forem destinados por pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado;

IX – receitas de transferências de recursos do Tesouro;

X – receitas provenientes da realização de cursos, seminários, encontros ou congressos ou assemelhados;

XI - recursos provenientes de acordos e convênios que realizar com entidades nacionais e internacionais, públicas ou privadas;

XII - rendimentos de aplicações financeiras que realizar;

XIII – Receitas provenientes de empréstimos;

XIV – Patrimônio, recursos previstos no orçamento a União, receitas de contratos de arrendamento, aluguel, e demais direitos, créditos e recebíveis das empresas que serão incorporadas pela **FEBRASA;**

XV - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas para outras entidades afins;

XVI - recebíveis oriundos dos contratos de arrendamentos e concessão de malhas ferroviárias;

XVII - fundos e frutos civis decorrentes da mobilização e exploração dos direitos concedidos pela União na forma do Artigo 8º e emanados através de atos do Poder Executivo;

XVIII - valores resultantes da Auditoria Operacional do Colendo Tribunal de Contas da União, oriundos da cisão da RFFSA e da **CBTU,** com relação às Empresas que foram regionalizadas, movimentados nos exercícios de 1991 a 2000;

XIX - Ações em que as entidades incorporadas e incorporadas pela Autarquia sejam autoras;

XX - rendas provenientes de outras fontes;

Art. 14 - Fica a **RFFSA,** a **VALEC,** o **GEIPOT,** a **CBTU** e o **TRENSURB,** autorizadas a promover a revisão e equiparação de seus Planos de Cargos e Salários adequando-os à nova realidade e promovendo, mediante opção de seus empregados, o re-enquadramento;

§ 1º - Após o re-enquadramento dos empregados fica autorizada a **CBTU** e a **TRENSURB,** a transferir seus empregados, mediante opção dos mesmos, para a **FEBRASA;**

§ 2º - Os empregados que não optarem pelo reenquadramento poderão ser transferidos pera **FEBRASA** em quadro em extinção;

§ 3º - Os empregados da RFFSA e GEIPOT serão redistribuídos para **FEBRASA** após a definição do processo de liquidação destas empresas.

Art. 15 – A transferência ou redistribuição do pessoal da **RFFSA**, **GEIPOT**, **VALEC**, **CBTU** e **TRENSURB,** para **FEBRASA,** será por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados os direitos e prerrogativas trabalhistas dos empregados advindos das empresas de origem.

§ 1º - O pessoal absorvido na forma do disposto no *caput* terá seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão trabalhista;

§ 2º - Fica também assegurada a absorção aos beneficiados pela Lei nº. 8.878, de 11 de maio de 1994, que dispõe sobre a concessão de anistia, oriundos das empresas incorporadas pela **FEBRASA**, na forma da Lei.

§ 4º - A critério da Direção da **FEBRASA**, poderá haver a cessão de pessoal do quadro próprio, com ônus, para outros órgãos ou entidades da Administração Pública interessados;

§ 5º - Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratada na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, a todos empregados das empresas ferroviárias incorporadas e sucedidas ou extintas, estendo-se este direito aos que vierem a se aposentar pela **FEBRASA** e estejam abrangidos pelas Leis mencionadas neste parágrafo;

§ 6º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo escritório regional da malha paulista da **RFFSA - ERMAP,** o direito à complementação, conforme disposto na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, na forma do disposto na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991;

§ 7º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários que trata a Lei nº. 2.061, de 13.04.53, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº. 3.887, de 08 de fevereiro de 1961 e Decreto Legislativo nº. 1.400/60/RS

§ 8º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários abrangidos pela Lei nº. 3.887, de 08.02.61;

§ 9º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que, em razão de Lei nº. 6.184, de 11.12.74, optaram ou não pela integração nos Quadros da **RFFSA**, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17.03.75 a 10.05.80.

§ 10 - A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista nos parágrafos 5º a 8º será de responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela **FEBRASA**;

§ 11 - As aposentadorias e pensões dos ferroviários, previstas na legislação citada nos parágrafos 5º ao 8º, terão como referência a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários – PCS da **RFFSA**, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores:

a. acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data desta Lei, ainda que julgados posteriormente;

b. quaisquer alterações supervenientes;

c. reajustamentos posteriores a data desta Lei considerando os mesmos índices percentuais definidos no parágrafo 12.

§ 12 - As complementação das aposentadorias e pensões dos ferroviários, definida na legislação citada nos parágrafos 5º à 8º, será reajustada obedecendo as mesmas datas e índices percentuais em que forem reajustadas as aposentadorias e pensões pagas pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, não se limitando ao teto do INSS, sendo ainda acrescidos dos índices percentuais devidos aos acordos e dissídios coletivos ajuizados anteriormente à vigência desta Lei, alterando-se o parágrafo único, do Art. 2º, da Lei nº. 8186 / 91.

Parágrafo único - a complementação, assim reajustada, será paga conforme determina o art. 6º da Lei nº. 8186/91.

Art. 16 - A **FEBRASA**, com a aquiescência do órgão de origem, poderá solicitar a cessão com ônus, pessoal efetivo de outras Entidades e Órgãos do Governo Federal, independentemente de designação para exercício de cargo comissionado.

Art. 17 – Fica a **FEBRASA** autorizada a atuar como patrocinadora da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social; sucedendo a **RFFSA, CBTU, TRENSURB** e **GEIPOT**, nos direitos e obrigações, incluindo-se a dívida atuarial reconhecida pelas empresas incorporadas, formalizado através de instrumento contratual e seus aditivos, junto à **REFER**;

Parágrafo Único - A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos para fins de se verificar a possibilidade de unificação desses fundos em uma só instituição, desde que atendidas as determinações da legislação em vigor, e absorver os empregados que vierem a integrar os quadros da **FEBRASA**.

Art. 18 - O Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF**, criado pela Lei nº. 3.891, de 26 de abril de 1961, fica jurisdicionado a **FEBRASA**;

Parágrafo Único: Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade.

Art. 19 - A **FEBRASA** terá sede e foro na cidade do Rio de Janeiro, escritório em Brasília, podendo estabelecer escritórios ou dependências em outras unidades da Federação;

Art. 20 - Fica autorizado o Ministério dos Transportes a proceder todas as medidas para implantação da nova Empresa, com o apoio de suas entidades vinculadas e dos demais Ministérios e Órgãos do Governo Federal que se fizerem necessários à consecução desse objetivo;

Art. 21 - Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar, e garantir recursos suficientes, para a realização de programas de desligamento voluntário para empregados das empresas que formarão a **FEBRASA**, iniciando-se o processo, imediatamente após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União, respeitados, no mínimo, os termos e condições dos já realizados pelas referidas empresas.

Parágrafo único. Caso os processos de desligamento voluntário não se completem antes da extinção das empresas, a **FEBRASA** poderá dar continuidade aos mesmos.

Art. 22.- Até que a estrutura final de cargos da **FEBRASA** seja constituída fica autorizada a criação, no âmbito do Poder Executivo Federal, de cargos em comissão, de forma provisória, para fins de gestão inicial da Empresa, do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS nas seguintes quantidades: um DAS-6; oito DAS-5; vinte e um DAS-4; trinta e cinco DAS-3; quarenta e cinco DAS-2; e setenta e cinco DAS-1.

§ 1º Os cargos em comissão referidos no *Caput* destinam-se a implantação inicial da **FEBRASA**, não integrando a estrutura regimental da Empresa, devendo constar nos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.

§ 2º Os cargos dispostos no *Caput* serão preenchidos em conformidade com as necessidades sendo seu preenchimento aprovado pela Diretoria Executiva colegiada e pelo Conselho de Administração;

Art. 23 - A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pela Medida Provisória No 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001, será revisada, de forma a evitar conflitos de atribuições com a **FEBRASA**, criada por esta Lei, em um prazo máximo e improrrogável de um ano, após sua publicação.

Art. 24 - Ficam revogados a Lei nº. 3.115, de 16 de março de 1957, a Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, o Decreto-lei nº. 89.396, de 22 de fevereiro de 1984, o Decreto nº.473, de 9 de Março de 1992, a Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993, o Decreto nº. 3.277, de 7 de Dezembro de 1999, o Decreto nº. 4.839, de 12 de setembro de 2003, o Decreto nº. 4.135, de 20 de Fevereiro de 2002, o dispositivo do Anexo II ao Decreto nº. 4.749, de 17 de junho de 2003, alterado pelo, o Decreto nº. 5.131, de 7 de Julho de 2004, referente à Coordenação-Geral Ferroviária e o Decreto nº. 5.476, de 23 de Junho de 2005.

Art. 25 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, de 2007; 185º da Independência e 117º da República.

Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República Federativa do Brasil

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda SUBSTITUTIVA GLOBAL VERDADEIRAMENTE fará uma Reestruturação do Transportes no país.

GONZAGA PATRIOTA
DEPUTADO FEDERAL – PSB / PE

MPV 353

00224

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

1 ⇨ Supressiva 2. ⇨ Substitutiva 3. ⇨ Modificativa 4. ⇨ Aditiva 5. ✱ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

SUBSTITUTIVO GLOBAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 19/01/2007

Exposição de motivos nº. _____/2007/_____

Brasília, __ de _____ de 2007.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Apresentamos a Vossa Excelência a presente proposta de Projeto de Lei, que propõe dar uma solução definitiva e estrutural para o Sistema Ferroviário Nacional, para que a modalidade ferroviária possa galgar posições na matriz dos transportes, atingindo mais de 30% das cargas transportadas. Os benefícios daí advindos são sobejamente conhecidos, através da redução global dos custos, diminuição de acidentes, de roubos de cargas, além de promover economia considerável dos recursos destinados à manutenção de rodovias ao se transferir dessas as cargas mais pesadas, diminuindo em muito a sua deterioração.

2. A proposta fundamental é a criação de uma única Empresa Pública Federal, oriunda da transformação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. na Ferrovias Brasileiras S.A.– **FEBRASA.** Essa ação resolveria concomitantemente a situação da Rede Ferroviária Federal S. A. - **RFFSA**, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB** e ainda do **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, unificando, desta forma, o Sub-setor Ferroviário sob o controle da União.

3. Serão obtidos ganhos significativos devido a fusão das empresas, com a centralização administrativa e financeira, redução do número de cargos, solução para os remanescentes da **RFFSA** e da **CBTU**, ampliação da área de atuação da VALEC, entre outros.

4. A criação da **FEBRASA** agregará e concentrará conhecimentos sobre superestrutura da via, sistemas ferroviários de eletrificação, sinalização e telecomunicações, material rodante e operação ferroviária, indo muito além de do que é apenas a infra-estrutura, necessários ao desenvolvimento, análise e implantação de novos projetos;

5. Há necessidade de expansão dos serviços de transportes ferroviários de cargas e passageiros, possibilitando custos menores do transporte na cadeia logística do País, tanto para a chegada de cargas aos portos para as exportações como para o abastecimento interno, sem onerar de forma significativa os produtos transportados. Faz-se necessário que o Poder Executivo promova ações no sentido de incrementar o Setor Ferroviário Nacional, de forma a possibilitar a construção de um Brasil próspero e viável economicamente, promovendo um transporte mais barato em regime de eficiência.

6. Para tal se faz necessário manter e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários tais como aqueles de acesso aos portos, assim como construir

novos trechos e ligações, de forma a integrar a malha ferroviária. Devemos ainda incrementar a velocidade de transportes, por meio da adequação da malha e contornos em cidades evitando as interferências impostas pelo crescimento urbano. Pontos críticos como as passagens de nível, devem ser eliminados de forma adequada, com a construção de passagens inferiores ou superiores que garantam a mobilidade segura de veículos e pedestres. Tais ações impactariam diretamente na oferta de transportes, minimizando as restrições de velocidade, riscos de acidentes e ampliando o retorno fiscal.

7. Faz-se, também, necessária a implementação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros: com a implantação dos Trens Turísticos com a finalidade de desenvolver o turismo e preservar o patrimônio ferroviário; e dos Trens Regionais, cujos estudos de viabilidade já foram desenvolvidos pelo BNDES e tem a finalidade de promover a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresariais ao longo dos trechos. Existem, ainda, dos Trens de Alta Velocidade, pelos quais os empresários estrangeiros vêm demonstrando interesse em sua construção e operação, devido aos estudos já realizados pelos mesmos que apontam como viável sua implantação.

8. A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas a um baixo custo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, que há muito se questiona sua inexistência, e terão um grande impacto na opinião pública e na economia nacional.

9. Para que o Governo Federal tenha controle dos projetos e ações necessárias à implantação de obras de infra-estrutura, de sistemas ferroviários pertinentes e dos serviços a serem implantados, é imperativo que a União seja dotada de um órgão que concentre tais atividades, com estrutura adequada e sem excessos, a fim de que haja agilidade no desenvolvimento dos trabalhos necessários.,

10. Atualmente existem no Governo, cinco entidades, a **VALEC** Engenharia, Construções e Ferrovias, a Rede Ferroviária Federal S.A. – **RFFSA** - em Liquidação, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. – **TRENSURB e o GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes que, além de problemas estruturais, sofrem de demandas jurídicas de várias ordens, estão enquadradas no Plano Nacional de Desestatização – **PND**, ou em processo de liquidação e, ainda, dispersam os esforços necessários para a implementação de um plano que incremente o transporte ferroviário, visando o atendimento da política de mudança da matriz nacional de transportes.

11. Para que o Governo possa de forma efetiva avançar nas suas propostas com relação ao setor ferroviário se faz necessária uma reestruturação dessas Empresas de forma a concentrar esforços e aproveitar a mão-de-obra disponível.

12. Também necessitam de uma definição de políticas acertadas para seu equacionamento as empresas estatais responsáveis pelo transporte ferroviário de passageiros no âmbito metropolitano, quais sejam a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, e a Empresa Trens Urbanos de Porto Alegre - **TRENSURB**. Com relação a estes sistemas, a proposta da criação da nova Empresa, tem como vantagem a possibilidade de agregá-las em uma única Empresas, a **FERROVIA**, centralizando as atividades do setor ferroviário, sob responsabilidade Federal, em apenas um órgão governamental.

13. A transferência para o Ministério das Cidades da **CBTU** e da **TRENSURB**, operadoras dos transportes ferroviários de passageiros, com grande apelo social, e as políticas traçadas para estas empresas desde o Governo passado precisam ser revistas e equacionadas de forma mais adequada e apropriada;

14. Os Trens Urbanos têm uma grande importância social, e os Estados, já endividados e imbuídos em resolver outros problemas sociais, não estão aptos a assumir os custos operacionais desses Sistemas. Pesa ainda sobre o modelo de regionalização propostas definidas em estudos desenvolvidos pelo Banco Mundial, que preconizam o "subsídio ao usuário" e "garantias de demanda" como forma de garantir o equilíbrio econômico-financeiro e a remuneração do capital investido e certamente o lucro financeiro, que, se não acontecem, acabam sendo bancadas pelos cofres públicos.

15. Por outro lado a **CBTU** e **TRENSURB**, empresas que implantam e operam os sistemas metropolitanos em algumas poucas Capitais têm, no âmbito do Ministério das Cidades, que disputar recursos para sua ampliação e manutenção, com os setores de Saneamento e Habitação, que demandam investimentos em todas as cidades do País.

16. Assim sendo, cabe ao Governo Federal, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação das Empresas ferroviárias sob sua responsabilidade, agregando e otimizando sua gestão e funcionalidade e ainda resgatando a memória técnica e o

conhecimento especializado que muito vem se perdendo, bem como preservando o acervo documental e principalmente o patrimônio das Empresas.

17. A proposta de criação de uma nova Empresa que agregue as atividades e os trabalhadores celetistas remanescentes das Empresas administradas pela União, resolve, de uma vez por todas, a situação da **RFFSA**, da **CBTU**, da **TRENSURB**, da **VALEC** e do **GEIPOT**, pois serão sucedidos por apenas uma Empresa vinculada ao Ministério dos Transportes.

18. Esta situação caótica é agravada pela pulverização das empresas ferroviárias federais, o que as torna frágeis perante o desafio de retomar os transportes sobre trilhos no País, de forma a atender as necessidades de uma Nação com dimensões continentais.

19. Os governantes brasileiros, contudo, apesar de cederem espaço à iniciativa privada, não adotaram paradigmas próprios do setor privado que seriam passíveis de aplicação no setor público. Os grandes conglomerados empresariais preferem crescer, principalmente, por absorções ou fusões com outras empresas. A fusão é um estágio mais sofisticado de empresas numa economia capitalista: não só permite uma melhor posição de mercado, conferindo-lhe maior poder econômico, como permite principalmente economias de custo (de intensidade – no curto prazo – e de escala – no longo prazo).

20. Neste moderno espectro é que se propõe a absorção pela **FEBRASA** das Empresas Ferroviárias Federais: Rede Ferroviária Federal S.A.– **RFFSA**, da **VALEC** - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., da **CBTU** - Companhia Brasileira de Trens Urbanos, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB**, agregando ainda o pessoal e atividades da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT**.

21. Destas Empresas será gerada a **FEBRASA**, – Empresa de Transportes Ferroviários, vinculada ao Ministério dos Transportes. O pressuposto é o do fortalecimento do setor ferroviário, tornando-o preparado economicamente e operacionalmente para enfrentar a reestruturação do setor, assim como a construção de novas vias férreas, solidificar as existentes e gerir adequadamente o Sistema Ferroviário Nacional. No caso brasileiro, tarefas deste porte impõem a necessidade de uma empresa fortalecida e unificada integralmente. Esta união não importa aos cofres públicos despesas adicionais. Pelo contrário, em qualquer fusão a expectativa é de diminuição de custos por economias de intensidade ou de escala. Os ganhos econômicos e os benefícios sociais são evidentes.

22. A **FEBRASA**, na área de jurisdição federal, terá por finalidade prestar serviços de transportes ferroviários, explorando-os diretamente, ou por meio de concessões, ou transferências a estados, Distrito Federal ou municípios. Constitui, também, objetivo da **FEBRASA** desenvolver estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, no contexto do desenvolvimento tecnológico, da integração com os demais modais de transporte, da logística operacional, de forma conjugada com os sistemas portuários e com as aduanas interiores, dentre outros congêneres.

23. Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma Empresa Federal que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA**, **GEIPOT**, **VALEC, CBTU e TRENSURB.**

24. Estes, Senhor Presidente, são apenas alguns dos motivos que nos levam a concluir ser indispensável a formação desta Empresa, a **FEBRASA**, e para essa finalidade propomos o seguinte Projeto de Lei a ser encaminhado ao Congresso Nacional, em regime de urgência, como proposta do Poder Executivo:

PROPOSTA DE PROJETO DE LEI

PROJETO DE LEI Nº. _____ DE ___ DE _____DE 2007.

Autoriza a reestruturação da VALEC - Engenharia, Construções e Ferroviárias S. A. e a absorção, pela mesma, de empresas federais incluídas no PND ou em liquidação e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o Artigo 60 da Constituição Federal, adota o seguinte Projeto de Lei.

Art. 1º.- Autoriza a reestruturação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., referida no Decreto nº. 94.352, de 20 de maio de 1987, seus objetivos, plano de cargos e salários, nome da empresa, transformando-a em uma nova Empresa Pública, denominada Ferrovias Brasileiras S.A. - **FEBRASA**, vinculada ao Ministério dos Transportes, tendo sua relação de trabalho regida pela Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943 e legislação trabalhista correlata.

Parágrafo Único: A área de atuação da nova empresa se dará em todo território nacional.

Art. 2º - A Rede Ferroviária Federal S.A. - **RFFSA**, Sociedade de Economia Mista criada pela Lei nº. 3.115 de 16 de março de 1957, o **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, criada pela Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos - **CBTU,** criada pelo Decreto nº. 89.396 de 22 de fevereiro de 1984, e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre –**TRENSURB,** criada pelo Decreto 84.640 de 17 de abril de 1980, serão incorporadas e sucedidas pela **FEBRASA,** ou extintas por Ato do Poder Executivo, em um prazo máximo de um ano;

Art. 3º - As atividades e funções da **RFFSA**, da **VALEC,** da **CBTU,** da **TRENSURB,** serão transferidas para a **FEBRASA**, no prazo estabelecido no Art. 2º.

Art. 4º - Fica a **FEBRASA** autorizada a conduzir o processo de absorção das atividades da **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB,** assim como receber por sucessão trabalhista os empregados transferidos ou redistribuídos daquelas empresas;

Parágrafo Único: Fica a União autorizada a assumir, quitar e responder por todos os passivos, contenciosos e participações acionárias, das Empresas que comporão a **FEBRASA**, e geradas até a data em que as mesmas forem incorporadas ou extintas.

Art. 5º - Ficam as Empresas **RFFSA, CBTU, GEIPOT** e **TRENSURB,** responsáveis pela colaboração e fornecimento de informações à **FEBRASA**, visando a conclusão do processo de absorção, até a data limite prevista no Art. 2º.

Art. 6º - Após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União ficam retiradas do Plano Nacional de Desestatização - **PND** a **VALEC,** a **CBTU**, a **TRENSURB.**

Parágrafo Único: Fica estabelecido o prazo máximo de um ano, para definição do processo de liquidação da **RFFSA** e **GEIPOT.**

Art. 7º - Será implantada Auditoria Operacional dos acervos da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB** e **GEIPOT,** pelo Tribunal de Contas da União, visando levantar a situação patrimonial mobiliária e imobiliária dessas empresas, definindo ações visando garantir sua regularização, devendo ainda:

I - Promover um levantamento completo da situação patrimonial imobiliária originária das antigas ferrovias incorporadas pela **RFFSA** quando de sua criação em 1957, baseando-se nas documentações originárias das empresas constantes do Relatório Anual do IBGE de 1957;

II – promover o mapeamento e cadastramento via satélite, de toda malha ferroviária nacional, concedida ou não, acompanhado de laudo técnico sobre o estado geral da malha;

III - definir a situação patrimonial mobiliária e imobiliária das Empresas constantes no caput, nos últimos doze anos, promovendo sua regularização;

IV – definir a situação patrimonial dos bens provenientes das empresas que serão incorporados à **FEBRASA**, devendo estar concluída em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação dessa Lei.

Parágrafo Único: Para a realização das atividades acima dispostas o Tribunal de Contas da União deverá contar como apoio da **FEBRASA**, do Ministério da Defesa, por meio dos Batalhões de Engenharia e Construções (BEC's) do Exército Brasileiro, ou por meio de contratação de empresa especializada;

Art. 8º - A **FEBRASA** promoverá:

I - O levantamento, cadastramento e aviventamento dos bens e elementos integrantes dos patrimônios móveis e imóveis, acervos técnicos e culturais provenientes da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT**, e incorporados ao seu patrimônio, aplicando as disposições da Lei nº. 6.428/1977;

II – Convênio com o Ministério da Defesa para fins de utilização de serviços das Forças Armadas Brasileiras, visando o mapeamento, cadastramento via satélite (GPS), dos bens imóveis e faixas de domínio incorporadas à **FEBRASA**;

III – Verificação, através de órgãos internos da Empresa, de todas as cessões, alienações, contratos, comodatos, convênios e termos de permissão de uso do patrimônio ferroviário e sua conservação, elaborados pelas empresas incorporadas e sucedidas e que venham a ser transferidos pela **FEBRASA**, apurando e tomando providências com relação a sua inadimplência;

IV – Inspeção através de órgãos internos da Empresa, do patrimônio mobiliário e imobiliário proveniente das empresas incorporadas e sucedidas, apurando a situação de todas as instalações, faixas de domínio, material rodante, máquinas, equipamentos, ferramentas e estoques existentes, seu estado de conservação, estocagem, garageamento, tomando as providências necessárias para a continuidade dos serviços;

V - Levantamento da Memória Histórica e Cultural das ferrovias incorporadas, bem como dos Arquivos Técnicos, de Pessoal e de Projetos, de modo a preservá-los e permitir sua utilização técnica, judicial, administrativa e histórico-cultural, muito especialmente subsidiando a atuação em juízo da Advocacia Geral da União;

Art. 9º - A **FEBRASA** será administrada por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, por uma *Diretoria Executiva*, contando ainda com um *Conselho Fiscal*, cujas composições e atribuições serão definidas por Ato do Poder Executivo;

Art. 10º - O processo de implantação da **FEBRASA** se dará por meio de Atos do Poder Executivo e deverá ocorrer em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação desta Lei, promovendo:

I. A constituição da Diretoria Executiva e Conselhos de Administração e Fiscal da Empresa;

II. A constituição do Quadro de Pessoal e Plano de Cargos e Salários da Empresa;

III. A incorporação das funções e atividades das **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT;**

IV. A incorporação de bens móveis, imóveis e direitos da **VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT** e outros destinados pela União;

V. A aprovação do Regimento Interno;

VI. A elaboração do orçamento da Empresa até conclusão do processo de implantação;

Art. 11º - Competem à **FEBRASA** as seguintes atribuições:

I - Gerenciar, desenvolver acompanhar, licitar, contratar, fiscalizar e executar, diretamente ou através de terceiros, estudos, pesquisas, projetos, obras de construção, reconstrução, restauração, recuperação e ampliação de ferrovias, bem como executar programas de operação, manutenção, conservação e controle de tráfego, decorrentes do uso de recursos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

II - Participar das Parcerias Público – Privadas (PPP's), de Consórcios Públicos em conformidade com a legislação específica e contratar financiamentos por meio de instituições financeiras de fomento ao desenvolvimento nacionais e internacionais, e ainda desenvolver negócios por meio da elaboração e execução de projetos de ocupação da região lindeira, estações e pátios, visando o incremento do transporte e o financiamento dos sistemas; (vide inciso XVII)

III - Representar e garantir os interesses da União na Direção de Empresas prestadoras de serviços metroviários e ferroviários, onde haja capital e aporte de recursos Federais de investimento e custeio, de forma proporcional;

IV - Aprovar projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor, cuja execução modifique a estrutura do Sistema Nacional de Viação;

V - Prestar serviços de transportes sobre trilhos de cargas e de passageiros, não outorgados às empresas privadas ou delegados a Estados, Distrito Federal ou municípios, ou nas malhas cujas concessões vierem a ser objeto de caducidade ou findos, bem como aqueles de caráter econômico - social e de interesse da União;

VI - Administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar, manter em tráfego e explorar as Estradas de Ferro a ela incorporadas;

VII - Promover a exploração de trens regulares e não regulares de passageiros entre cidades, interestaduais, turísticos e de longa distância e aqueles onde houver interesse social ou da União;

VIII – Supervisionar e fiscalizar o uso e a manutenção dos bens ferroviários arrendados, pertencentes à União, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de arrendamentos e acompanhar a aplicação de penalidades pelo seu descumprimento;

IX - Implementar medidas necessárias a receber os ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento, dando destinação aos mesmos, bem como, administrá-los;

X - Operar e manter os serviços de transportes ferroviários, em todo território Nacional, nos casos de encerramento dos contratos de concessão e aqueles considerados de interesse da União;

XI - Propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos, execução de obras viárias e de prestação de serviços de transportes ferroviários;

XII - Promover ou efetuar estudos, a pedido do Ministério dos Transportes, sobre rotas e corredores estratégicos de transportes, para exportação ou para abastecimento interno, onde a malha ferroviária seja um elemento predominante, constitua ponto crítico para a formação do corredor estratégico ou seja de interesse econômico – social para a economia regional e nacional.

XIII - Promover o desenvolvimento tecnológico da ferrovia com a implantação de centros de pesquisa tecnológica e realização de convênios com universidades e centros tecnológicos nacionais e internacionais;

XIV – Desenvolver estudos e elaborar proposta visando a concepção do Sistema Nacional Ferroviário, integrante do Sistema Nacional de Viação, no contexto do Plano Nacional de Viação – PNV, assim como atuar junto às faixas de domínio constantes do Plano e seu entorno;

XV – Preparar para o Ministério dos Transportes, propostas para a elaboração do plano *plurianual, e as de orçamento para projeto de lei de diretrizes orçamentárias, em consonância com* o inciso XXIII do Art. 84 da Constituição Federal;

XVI – Cooperar com o Ministério da Defesa na elaboração de diretrizes de mobilização e de segurança institucional do transporte ferroviário no país e proteção à infra-estrutura, muito especialmente nas faixas de fronteira;

XVII - Promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte e executar outras atividades ligadas ao setor ferroviário de interesse do Governo;

XVIII – Dar suporte técnico ao Ministério da Justiça, especificamente à Polícia Ferroviária Federal, na elaboração de laudos periciais de acidentes ferroviários ocorridos em faixas de domínio pertencentes à União, arrendadas ou não;

XIX - Promover seminários ou congressos sobre a atividade ferroviária;

XX - Publicar livros, revistas e opúsculos técnicos, para divulgar as ações ferroviárias no Brasil, inclusive através da rede mundial de computadores;

XXI - Participar de congressos e seminários, nacionais e internacionais, sobre o transporte ferroviário ou assuntos afins;

XXII – Desenvolver atividades de estudos, projetos e pesquisas, nas áreas de infra-estrutura e transportes ferroviários bem como aqueles referentes à logística e terminais de integração multimodal;

XXIII – Representar a União nas discussões e elaboração de tratados e internacionais versando sobre as estradas de ferro;

XXIV – Participar de associações e organismos nacionais e internacionais cujo objetivo seja o desenvolvimento, integração, troca de experiências no que diz respeito ao Setor Ferroviário;

XXV – Fornecer subsídios para formulação de propostas de Plano de Outorgas e Arrendamentos, a serem aprovados pelo Ministério dos Transportes;

XXVI - Promover a exploração dos sistemas de transportes de passageiros sobre trilhos em regiões urbanas e metropolitanas, onde houver interesse social e da União, e quando não ocorrer a aceitação de que trata o § 5º do Artigo 3º da Lei nº 8.693, de 3 de agosto de 1993;

XXVII – Elaborar propostas para as revisões tarifárias, ouvido o Conselho de Administração, e encaminhá-las ao Ministério dos Transportes;

XXVIII – 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;

XXIX - Desenvolver pesquisas destinadas a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, o desenvolvimento tecnológico, a integração com os demais modais de transporte, a logística operacional, de forma conjugada com os sistemas rodoviários, portuários, aeroportuários e aduanas inclusive as de interior e de fronteira;

XXX – Promover as medidas de proteção ao meio ambiente de acordo com as diretrizes governamentais, bem como atendendo a legislação vigente; e

XXXI – Desenvolver outras ações compatíveis com seus objetivos, de acordo com o Art. 3º.

Art. 12 - A União transferirá à Empresa recursos financeiros para realização de suas atividades incluindo investimentos, custeio, folha de pagamentos e fomento às atividades econômicas locais, assim como os direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de trinta quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos, direta ou indiretamente pela mesma;

§1º - A União destinará a **FEBRASA** o aporte de recursos para a formação do capital social inicial da Empresa, no valor mínimo de quinhentos milhões de reais, destinados a instalação da Empresa;

§2º - O Ministério dos Transportes disponibilizará a **FEBRASA** recursos orçamentários e financeiros necessários para o custeio das atividades da empresa, enquanto não for alcançado o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 13 - Constituem recursos da **FEBRASA**:

I - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

II - recebíveis oriundos dos contratos de exploração e uso operacional da Ferrovia – Norte Sul, quando da absorção da VALEC SA.;

III – créditos provenientes da exploracão extra-operacional da faixa de domínio;

IV - saldos em contas dos balanços patrimoniais, conforme apurados no processo de extinção e absorção das empresas que comporão a Empresa;

V - receitas operacionais, por serviços de transporte ferroviário prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

VI - receitas de aluguéis, arrendamentos e alienações de patrimônio que vierem a ser transferidos das empresas a serem incorporadas;

VII - produto da venda de publicações, material técnico, dados e informações, inclusive para fins de licitação pública, de emolumentos administrativos e de taxas de inscrição em concurso público;

VIII - doações, legados, subvenções e outros recursos que lhe forem destinados por pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado;

IX – receitas de transferências de recursos do Tesouro;

X – receitas provenientes da realização de cursos, seminários, encontros ou congressos ou assemelhados;

XI - recursos provenientes de acordos e convênios que realizar com entidades nacionais e internacionais, públicas ou privadas;

XII - rendimentos de aplicações financeiras que realizar;

XIII – Receitas provenientes de empréstimos;

XIV – Patrimônio, recursos previstos no orçamento a União, receitas de contratos de arrendamento, aluguel, e demais direitos, créditos e recebiveis das empresas que serão incorporadas pela **FEBRASA;**

XV - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realizaçao de estudos e pesquisas para outras entidades afins;

XVI - recebíveis oriundos dos contratos de arrendamentos e concessão de malhas ferroviárias;

XVII - fundos e frutos civis decorrentes da mobilização e exploração dos direitos concedidos pela União na forma do Artigo 8º e emanados através de atos do Poder Executivo;

XVIII - valores resultantes da Auditoria Operacional do Colendo Tribunal de Contas da União, oriundos da cisão da RFFSA e da **CBTU**, com relação às Empresas que foram regionalizadas, movimentados nos exercícios de 1994 a 2000;

XIX - Ações em que as entidades incorporadas e incorporadas pela Autarquia sejam autoras;

XX - rendas provenientes de outras fontes;

Art. 14 - Fica a **RFFSA**, a **VALEC,** o **GEIPOT,** a **CBTU** e o **TRENSURB,** autorizadas a promover a revisão e equiparação de seus Planos de Cargos e Salários adequando-os à nova realidade e promovendo, mediante opção de seus empregados, o re-enquadramento;

§ 1º - Apos o re-enquadramento dos empregados fica autorizada a **CBTU** e a **TRENSURB,** a transferir seus empregados, mediante opção dos mesmos, para a **FEBRASA;**

§ 2º - Os empregados que não optarem pelo reenquadramento poderão ser transferidos pera **FEBRASA** em quadro em extinção;

§ 3º - Os empregados da RFFSA e GEIPOT serão redistribuídos para **FEBRASA** após a definição do processo de liquidação destas empresas.

Art. 15 – A transferência ou redistribuiçao do pessoal da **RFFSA, GEIPOT, VALEC, CBTU e TRENSURB,** para **FEBRASA,** será por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados os direitos e prerrogativas trabalhistas dos empregados advindos das empresas de origem.

§ 1º - O pessoal absorvido na forma do disposto no *caput* terá seus valores remuneratórios *inalterados no ato da sucessão trabalhista;*

§ 2º - Fica também assegurada a absorção aos beneficiados pela Lei nº. 8.878, de 11 de maio de 1994, que dispõe sobre a concessão de anistia, oriundos das empresas incorporadas pela **FEBRASA**, na forma da Lei.

§ 4º - A critério da Direção da **FEBRASA**, poderá haver a cessão de pessoal do quadro próprio, com ônus, para outros órgãos ou entidades da Administração Pública interessados;

§ 5º - Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratada na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, a todos empregados das empresas ferroviárias incorporadas e sucedidas ou extintas, estendo-se este direito aos que vierem a se aposentar pela **FEBRASA** e estejam abrangidos pelas Leis mencionadas neste parágrafo;

§ 6º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo escritório regional da malha paulista da **RFFSA - ERMAP,** o direito à complementação, conforme disposto na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, na forma do disposto na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991;

§ 7º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários que trata a Lei nº. 2.061, de 13.04.53, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão

da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº. 3.887, de 08 de fevereiro de 1961 e Decreto Legislativo nº. 1.400/60/RS

§ 8º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários abrangidos pela Lei nº 3.887, de 08.02.61;

§ 9º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que, em razão de Lei nº. 6.184, de 11.12.74, optaram ou não pela integração nos Quadros da **RFFSA**, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17.03.75 a 19.05.80.

§ 10 - A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista nos parágrafos 5º a 8º será de responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela **FEBRASA**;

§ 11 - As aposentadorias e pensões dos ferroviários, previstas na legislação citada nos parágrafos 5º ao 8º, terão como referência a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários – PCS da **RFFSA**, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores:

a. acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data desta Lei, *ainda que julgados posteriormente*;

b. quaisquer alterações supervenientes;

c. reajustamentos posteriores a data desta Lei considerando os mesmos índices percentuais definidos no parágrafo 12.

§ 12 - As complementação das aposentadorias e pensões dos ferroviários, definida na legislação citada nos parágrafos 5º à 8º, será reajustada obedecendo as mesmas datas e índices percentuais em que forem reajustadas as aposentadorias e pensões pagas pelo Instituto Nacional do Seguro Social - *INSS, não se limitando ao teto do INSS*, sendo ainda acrescidos dos índices percentuais devidos aos acordos e dissídios coletivos ajuizados anteriormente à vigência desta Lei, alterando-se o parágrafo único, do Art. 2º, da Lei nº. 8186 / 91.

Parágrafo único - a complementação, assim reajustada, será paga conforme determina o art. 6º da Lei nº. 8186/91.

Art. 16 - A **FEBRASA**, com a aquiescência do órgão de origem, poderá solicitar a cessão com ônus, pessoal efetivo de outras Entidades e Órgãos do Governo Federal, independentemente de designação para exercício de cargo comissionado.

Art. 17 – Fica a **FEBRASA** autorizada a atuar como patrocinadora da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social; sucedendo a **RFFSA, CBTU, TRENSURB** e **GEIPOT**, nos direitos e obrigações, incluindo-se a dívida atuarial reconhecida pelas empresas incorporadas, formalizado através de instrumento contratual e seus aditivos, junto à **REFER**;

Parágrafo Único - A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos para fins de se verificar a possibilidade de unificação desses fundos em uma só instituição, desde que atendidas as determinações da legislação em vigor, e observar os empregados que vierem a integrar os quadros da **FEBRASA**.

Art. 18 - O Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF**, criado pela Lei nº. 3.891, de 26 de abril de 1961, fica jurisdicionado a **FEBRASA**;

Parágrafo Único: Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade.

Art. 19 - A **FEBRASA** terá sede e foro na cidade do Rio de Janeiro, escritório em Brasília, podendo estabelecer escritórios ou dependências em outras unidades da Federação;

Art. 20 - Fica autorizado o Ministério dos Transportes a proceder todas as medidas para implantação da nova Empresa, com o apoio de suas entidades vinculadas e dos demais Ministérios e Órgãos do Governo Federal que se fizerem necessários à consecução desse objetivo;

Art. 21 - Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar, e garantir recursos suficientes, para a realização de programas de desligamento voluntário para empregados das empresas que formarão a **FEBRASA**, iniciando-se o processo, imediatamente após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União, respeitados, no mínimo, os termos e condições dos já realizados pelas referidas empresas.

Parágrafo único. Caso os processos de desligamento voluntário não se completem antes da extinção das empresas, a **FEBRASA** poderá dar continuidade aos mesmos.

Art. 22.- Até que a estrutura final de cargos da **FEBRASA** seja constituída fica autorizada a criação, no âmbito do Poder Executivo Federal, de cargos em comissão, de forma provisória, para fins de gestão inicial da Empresa, do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS nas seguintes quantidades: um DAS-6; oito DAS-5; vinte e um DAS-4; trinta e cinco DAS-3; quarenta e cinco DAS-2; e setenta e cinco DAS-1.

§ 1º Os cargos em comissão referidos no ***Caput*** destinam-se a implantação inicial da **FEBRASA**, não integrando a estrutura regimental da Empresa, devendo constar nos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.

§ 2º Os cargos dispostos no *Caput* serão preenchidos em conformidade com as necessidades sendo seu preenchimento aprovado pela Diretoria Executiva colegiada e pelo Conselho de Administração;

Art. 23 - A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pela Medida Provisória Nº 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001, será revisada, de forma a evitar conflitos de atribuições com a **FEBRASA**, criada por esta Lei, em um prazo máximo e improrrogável de um ano, após sua publicação.

Art. 24 - Ficam revogados a Lei nº. 3.115, de 16 de março de 1957, a Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, o Decreto-lei nº. 89.396, de 22 de fevereiro de 1984, o Decreto nº.473, de 9 de Março de 1992, a Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993, o Decreto nº. 3.277, de 7 de Dezembro de 1999, o Decreto nº. 4.839, de 12 de setembro de 2003, o Decreto nº. 4.135, de 20 de Fevereiro de 2002, o dispositivo do Anexo II ao Decreto nº. 4.749, de 17 de junho de 2003, alterado pelo, o Decreto nº. 5.131, de 7 de Julho de 2004, referente à Coordenação-Geral Ferroviária e o Decreto nº. 5.476, de 23 de Junho de 2005.

Art. 25 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, de 2007; 185º da Independência e 117º da República.

Luiz Inácio Lula da Silva

Presidente da República Federativa do Brasil

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda SUBSTITUTIFA GLOBAL VERDADEIRAMENTE fará uma Reestruturação do Transportes no país.

PARLAMENTAR

MPV 353

00225

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7/2/2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Rinaldo	

1 ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ○ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ✱ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

SUBSTITUTIVO GLOBAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 19/01/2007

Exposição de motivos nº. _____/2007/_____

Brasília, __ de _____ de 2007.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Apresentamos a Vossa Excelência a presente proposta de Projeto de Lei, que propõe dar uma solução definitiva e estrutural para o Sistema Ferroviário Nacional, para que a modalidade ferroviária possa galgar posições na matriz dos transportes, atingindo mais de 30% das cargas transportadas. Os benefícios daí advindos são sobejamente conhecidos, através da redução global dos custos, diminuição de acidentes, de roubos de cargas, além de promover economia considerável dos recursos destinados à manutenção de rodovias ao se transferir dessas as cargas mais pesadas, diminuindo em muito a sua deterioração.

2. *A proposta fundamental é a criação de uma única Empresa Pública Federal, oriunda da* transformação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. na Ferrovias Brasileiras S.A.– **FEBRASA**. Essa ação resolveria concomilantemente a situação da Rede Ferroviária Federal S. A. - **RFFSA**, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB** e ainda do **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, unificando, desta forma, o Sub-setor Ferroviário sob o controle da União.

3. Serão obtidos ganhos significativos devido a fusão das empresas, com a centralização *administrativa e financeira, redução do número de cargos, solução para os remanescentes* da **RFFSA** e da **CBTU**, ampliação da área de atuação da VALEC, entre outros.

4. A criação da **FEBRASA** agregará e concentrará conhecimentos sobre superestrutura da via, sistemas ferroviários de eletrificação, sinalização e telecomunicações, material rodante e operação ferroviária, indo muito além de do que é apenas a infra-estrutura, necessários ao desenvolvimento, análise e implantação de novos projetos;

5. Há necessidade de expansão dos serviços de transportes ferroviários de cargas e *passageiros, possibilitando custos menores do transporte na cadeia logística do País,* tanto para a chegada de cargas aos portos para as exportações como para o abastecimento interno, sem onerar de forma significativa os produtos transportados. Faz-se necessário que o Poder Executivo promova ações no sentido de incrementar o Setor Ferroviário Nacional, de forma a possibilitar a construção de um Brasil próspero e viável economicamente, promovendo um transporte mais barato em regime de eficiência.

6. Para tal se faz necessário manter e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários tais como aqueles de acesso aos portos, assim como construir novos trechos e ligações, de forma a integrar a malha ferroviária. Devemos ainda incrementar a velocidade de transportes, por meio da adequação da malha e contornos em cidades evitando as interferências impostas pelo crescimento urbano. Pontos críticos como as passagens de nível, devem ser eliminados de forma adequada, com a construção de passagens inferiores ou superiores que garantam a mobilidade segura de veículos e pedestres. Tais ações impactariam diretamente na oferta de transportes, minimizando as restrições de velocidade, riscos de acidentes e ampliando o retorno fiscal.

7. Faz-se, também, necessária a implementação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros: com a implantação dos Trens Turísticos com a finalidade de desenvolver o turismo e preservar o patrimônio ferroviário; e dos Trens Regionais, cujos estudos de viabilidade já foram desenvolvidos pelo BNDES e tem a finalidade de promover a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresariais ao longo dos trechos. Existem, ainda, dos Trens de Alta Velocidade, pelos quais os empresários estrangeiros vêm demonstrando interesse em sua construção e operação, devido aos estudos já realizados pelos mesmos que apontam como viável sua implantação.

8. A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas a um baixo custo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, que há muito se questiona sua inexistência, e terão um grande impacto na opinião pública e na economia nacional.

9. Para que o Governo Federal tenha controle dos projetos e ações necessárias à implantação de obras de infra-estrutura, de sistemas ferroviários pertinentes e dos serviços a serem implantados, é imperativo que a União seja dotada de um órgão que concentre tais atividades, com estrutura adequada e sem excessos, a fim de que haja agilidade no desenvolvimento dos trabalhos necessários..

10. Atualmente existem no Governo, cinco entidades, a **VALEC** Engenharia, Construções e Ferrovias, a Rede Ferroviária Federal S.A. – **RFFSA** - em Liquidação, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. – **TRENSURB** e o **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes que, além de problemas estruturais, sofrem de demandas jurídicas de várias ordens, estão enquadradas no Plano Nacional de Desestatização – **PND**, ou em processo de liquidação e, *ainda, dispersam os esforços necessários para a implementação de um plano que* incremente o transporte ferroviário, visando o atendimento da política de mudança da matriz nacional de transportes.

11. Para que o Governo possa de forma efetiva avançar nas suas propostas com relação ao setor ferroviário se faz necessária uma reestruturação dessas Empresas de forma a concentrar esforços e aproveitar a mão-de-obra disponível.

12. Também necessitam de uma definição de políticas acertadas para seu equacionamento as empresas estatais responsáveis pelo transporte ferroviário de passageiros no âmbito metropolitano, quais sejam a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, e a Empresa Trens Urbanos de Porto Alegre - **TRENSURB**. Com relação a estes sistemas, a proposta da criação da nova Empresa, tem como vantagem a possibilidade de agregá-las em uma única Empresas, a **FEBRASA**, centralizando as atividades do setor ferroviário, sob responsabilidade Federal, em apenas um órgão governamental.

13. A transferência para o Ministério das Cidades da **CBTU** e da **TRENSURB**, operadoras dos transportes ferroviários de passageiros, com grande apelo social, e as políticas traçadas para estas empresas desde o Governo passado precisam ser revistas e equacionadas de forma mais adequada e apropriada;

14. Os Trens Urbanos têm uma grande importância social, e os Estados, já endividados e imbuídos em resolver outros problemas sociais, não estão aptos a assumir os custos operacionais desses Sistemas. Pesa ainda sobre o modelo de regionalização propostas definidas em estudos desenvolvidos pelo Banco Mundial, que preconizam o "subsídio ao usuário" e "garantias de demanda" como forma de garantir o equilíbrio econômico-financeiro e a remuneração do capital investido e certamente o lucro financeiro, que, se não acontecem, acabam sendo bancadas pelos cofres públicos.

15. Por outro lado a **CBTU** e **TRENSURB**, empresas que implantam e operam os sistemas metropolitanos em algumas poucas Capitais têm, no âmbito do Ministério das Cidades, que disputar recursos para sua ampliação e manutenção, com os setores de Saneamento e Habitação, que demandam investimentos em todas as cidades do País.

16. Assim sendo, cabe ao Governo Federal, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação das Empresas ferroviárias sob sua responsabilidade, agregando e otimizando sua gestão e funcionalidade e ainda resgatando a memória técnica e o conhecimento especializado que muito vem se perdendo, bem como preservando o acervo documental e principalmente o patrimônio das Empresas.

17. A proposta de criação de uma nova Empresa que agregue as atividades e os trabalhadores celetistas remanescentes das Empresas administradas pela União, resolve, de uma vez por todas, a situação da **RFFSA**, da **CBTU**, da **TRENSURB**, da **VALEC** e do **GEIPOT**, pois serão sucedidos por apenas uma Empresa vinculada ao Ministério dos Transportes.

18. Esta situação caótica é agravada pela pulverização das empresas ferroviárias federais, o que as torna frágeis perante o desafio de retomar os transportes sobre trilhos no País, de forma a atender as necessidades de uma Nação com dimensões continentais.

19. Os governantes brasileiros, contudo, apesar de cederem espaço à iniciativa privada, não adotaram paradigmas próprios do setor privado que seriam passíveis de aplicação no setor público. Os grandes conglomerados empresariais preferem crescer, principalmente, por absorções ou fusões com outras empresas. *A fusão é um estágio mais sofisticado de* empresas numa economia capitalista: não só permite uma melhor posição de mercado, conferindo-lhe maior poder econômico, como permite principalmente economias de custo (de intensidade – no curto prazo – e de escala – no longo prazo).

20. Neste moderno espectro é que se propõe a absorção pela **FEBRASA** das Empresas Ferroviárias Federais: Rede Ferroviária Federal S.A.– **RFFSA**, da **VALEC** - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., da **CBTU** - Companhia Brasileira de Trens Urbanos, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB**, agregando ainda o pessoal e atividades da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT**.

21. Destas Empresas será gerada a **FEBRASA,** – Empresa de Transportes Ferroviários, vinculada ao Ministério dos Transportes. O pressuposto é o do fortalecimento do setor ferroviário, tornando-o preparado economicamente e operacionalmente para enfrentar a reestruturação do setor, assim como a construção de novas vias férreas, solidificar as existentes e gerir adequadamente o Sistema Ferroviário Nacional. No caso brasileiro, tarefas deste porte impõem a necessidade de uma empresa fortalecida e unificada integralmente. Esta união não imporá aos cofres públicos despesas adicionais. Pelo *contrário, em qualquer fusão a expectativa é de diminuição de custos por economias* de intensidade ou de escala. Os ganhos econômicos e os benefícios sociais são evidentes.

22. A **FEBRASA**, na área de jurisdição federal, terá por finalidade prestar serviços de transportes ferroviários, explorando-os diretamente, ou por meio de concessões, ou transferências a estados, Distrito Federal ou municípios. Constitui, também, objetivo da **FEBRASA** desenvolver estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, no contexto do desenvolvimento tecnológico, da integração com os demais modais de transporte, da logística operacional, de forma conjugada com os sistemas portuários e com as aduanas interiores, dentre outros congêneres.

23. Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma Empresa Federal que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA, GEIPOT, VALEC, CBTU e TRENSURB.**

24. Estes, Senhor Presidente, são apenas alguns dos motivos que nos levam a concluir ser indispensável a formação desta Empresa, a **FEBRASA**, e para essa finalidade propomos o seguinte Projeto de Lei a ser encaminhado ao Congresso Nacional, em regime de *urgência, como proposta* do Poder Executivo:

PROPOSTA DE PROJETO DE LEI

PROJETO DE LEI Nº. _____ DE ___ DE _____DE 2007.

Autoriza a reestruturação da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S. A. e a absorção, pela mesma, de empresas federais incluídas no PND ou em liquidação e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o Artigo 60 da Constituição Federal, adota o seguinte Projeto de Lei.

Art. 1º.- Autoriza a reestruturação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., referida no Decreto nº. 94.352, de 20 de maio de 1987, seus objetivos, plano de cargos e salários, nome da empresa, transformando-a em uma nova Empresa Pública, denominada Ferrovias Brasileiras S.A. - **FEBRASA**, vinculada ao Ministério dos Transportes, tendo sua relação de trabalho regida pela Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943 e legislação trabalhista correlata.
Parágrafo Único: A área de atuação da nova empresa se dará em todo território nacional.

Art. 2º - A Rede Ferroviária Federal S.A. - **RFFSA**, Sociedade de Economia Mista criada pela Lei nº. 3.115 de 16 de março de 1957, o **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, criada pela Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos - **CBTU**, criada pelo Decreto nº. 89.396 de 22 de fevereiro de 1984, e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre –**TRENSURB**, criada pelo Decreto 84.640 de 17 de abril de 1980, serão incorporadas e sucedidas pela **FEBRASA**, ou extintas por Ato do Poder Executivo, em um prazo máximo de um ano;

Art. 3º - As atividades e funções da **RFFSA**, da **VALEC**, da **CBTU**, da **TRENSURB**, serão transferidas para a **FEBRASA**, no prazo estabelecido no Art. 2º.

Art. 4º - Fica a **FEBRASA** autorizada a conduzir o processo de absorção das atividades da **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB**, assim como receber por sucessão trabalhista os empregados transferidos ou redistribuídos daquelas empresas;
Parágrafo Único: Fica a União autorizada a assumir, quitar e responder por todos os passivos, contenciosos e participações acionárias, das Empresas que comporão a **FEBRASA**, e geradas até a data em que as mesmas forem incorporadas ou extintas.

Art. 5º- Ficam as Empresas **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB**, responsáveis pela colaboração e fornecimento de informações à **FEBRASA**, visando a conclusão do processo de absorção, até a data limite prevista no Art. 2º.

Art. 6º - Após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União ficam retiradas do Plano Nacional de Desestatização - **PND** a **VALEC**, a **CBTU**, a **TRENSURB**.
Parágrafo Único: Fica estabelecido o prazo máximo de um ano, para definição do processo de liquidação da **RFFSA** e **GEIPOT**.

Art. 7º.- Será implantada Auditoria Operacional dos acervos da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT**, pelo Tribunal de Contas da União, visando levantar a situação patrimonial mobiliária e imobiliária dessas empresas, definindo ações visando garantir sua regularização, devendo ainda:
I - Promover um levantamento completo da situação patrimonial imobiliária originária das antigas ferrovias incorporadas pela **RFFSA** quando de sua criação em 1957, baseando-se nas documentações originárias das empresas constantes do Relatório Anual do IBGE de 1957;
II – promover o mapeamento e cadastramento via satélite, de toda malha ferroviária nacional, concedida ou não, acompanhado de laudo técnico sobre o estado geral da malha;
III - definir a situação patrimonial mobiliária e imobiliária das Empresas constantes no caput, nos últimos doze anos, promovendo sua regularização;
IV – definir a situação patrimonial dos bens provenientes das empresas que serão incorporados à **FEBRASA**, devendo estar concluída em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação dessa Lei.
Parágrafo Único: Para a realização das atividades acima dispostas o Tribunal de Contas da União deverá contar como apoio da **FEBRASA**, do Ministério da Defesa, por meio dos Batalhões de Engenharia e Construções (BEC's) do Exército Brasileiro, ou por meio de contratação de empresa especializada;

Art. 8º - A **FEBRASA** promoverá:
I - O levantamento, cadastramento e aviventamento dos bens e elementos integrantes dos patrimônios móveis e imóveis, acervos técnicos e culturais provenientes da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT**, e incorporados ao seu patrimônio, aplicando as disposições da Lei nº. 6.428/1977;
II – Convênio com o Ministério da Defesa para fins de utilização de serviços das Forças Armadas Brasileiras, visando o mapeamento, cadastramento via satélite (GPS), dos bens imóveis e faixas de domínio incorporadas à **FEBRASA**;
III – Verificação, através de órgãos internos da Empresa, de todas as cessões, alienações, contratos, comodatos, convênios e termos de permissão de uso do patrimônio ferroviário e sua conservação, elaborados pelas empresas incorporadas e sucedidas e que venham a ser transferidos pela **FEBRASA**, apurando e tomando providências com relação a sua inadimplência;
IV – Inspeção através de órgãos internos da Empresa, do patrimônio mobiliário e imobiliário proveniente das empresas incorporadas e sucedidas, apurando a situação de todas as instalações, faixas de domínio, material rodante, máquinas, equipamentos, ferramentas e estoques existentes,

seu estado de conservação, estocagem, garageamento, tomando as providências necessárias para a continuidade dos serviços;

V - Levantamento da Memória Histórica e Cultural das ferrovias incorporadas, bem como dos Arquivos Técnicos, de Pessoal e de Projetos, de modo a preservá-los e permitir sua utilização técnica, judicial, administrativa e histórico-cultural, muito especialmente subsidiando a atuação em juízo da Advocacia Geral da União;

Art. 9º - A **FEBRASA** será administrada por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, por uma Diretoria Executiva, contando ainda com um Conselho Fiscal, cujas composições e atribuições serão definidas por Ato do Poder Executivo;

Art. 10º - O processo de implantação da **FEBRASA** se dará por meio de Atos do Poder Executivo e deverá ocorrer em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação desta Lei, promovendo:

I.A constituição da Diretoria Executiva e Conselhos de Administração e Fiscal da Empresa;

II.A constituição do Quadro de Pessoal e Plano de Cargos e Salários da Empresa;

III.A incorporação das funções e atividades das **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT;**

IV.A incorporação de bens móveis, imóveis e direitos da **VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT** e outros destinados pela União;

V.A aprovação do Regimento Interno;

VI.A elaboração do orçamento da Empresa até conclusão do processo de implantação;

Art. 11º.- Competem à **FEBRASA** as seguintes atribuições:

I - Gerenciar, desenvolver acompanhar, licitar, contratar, fiscalizar e executar, diretamente ou através de terceiros, estudos, pesquisas, projetos, obras de construção, reconstrução, restauração, recuperação e ampliação de ferrovias, bem como executar programas de operação, manutenção, conservação e controle de tráfego, decorrentes do uso de recursos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

II - Participar das Parcerias Público – Privadas (PPP's), de Consórcios Públicos em conformidade com a legislação específica e contratar financiamentos por meio de instituições financeiras de fomento ao desenvolvimento nacionais e internacionais. e ainda desenvolver negócios por meio da elaboração e execução de projetos de ocupação da região lindeira, estações e pátios, visando o incremento do transporte e o financiamento dos sistemas; (vide inciso XVII)

III - Representar e garantir os interesses da União na Direção de Empresas prestadoras de serviços metroviários e ferroviários, onde haja capital e aporte de recursos Federais de investimento e custeio, de forma proporcional;

IV - Aprovar projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor, cuja execução modifique a estrutura do Sistema Nacional de Viação;

V - Prestar serviços de transportes sobre trilhos de cargas e de passageiros, não outorgados às empresas privadas ou delegados a Estados, Distrito Federal ou municípios, ou nas malhas cujas concessões vierem a ser objeto de caducidade ou findos, bem como aqueles de caráter econômico - social e de interesse da União;

VI - Administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar, manter em tráfego e explorar as Estradas de Ferro a ela incorporadas;

VII - Promover a exploração de trens regulares e não regulares de passageiros entre cidades, interestaduais, turísticos e de longa distância e aqueles onde houver interesse social ou da União;

VIII – Supervisionar e fiscalizar o uso e a manutenção dos bens ferroviários arrendados, pertencentes à União, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de arrendamentos e acompanhar a aplicação de penalidades pelo seu descumprimento;

IX - Implementar medidas necessárias a receber os ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento, dando destinação aos mesmos, bem como, administrá-los;

X - Operar e manter os serviços de transportes ferroviários, em todo território Nacional, nos casos de encerramento dos contratos de concessão e aqueles considerados de interesse da União;

XI - Propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos, execução de obras viárias e de prestação de serviços de transportes ferroviários;

XII - Promover ou efetuar estudos, a pedido do Ministério dos Transportes, sobre rotas e corredores estratégicos de transportes, para exportação ou para abastecimento interno, onde a malha ferroviária seja um elemento predominante, constitua ponto crítico para a formação do corredor estratégico ou seja de interesse econômico – social para a economia regional e nacional.

XIII - Promover o desenvolvimento tecnológico da ferrovia com a implantação de centros de pesquisa tecnológica e realização de convênios com universidades e centros tecnológicos nacionais e internacionais;

XIV – Desenvolver estudos e elaborar proposta visando a concepção do Sistema Nacional Ferroviário, integrante do Sistema Nacional de Viação, no contexto do Plano Nacional de Viação – PNV, assim como atuar junto às faixas de domínio constantes do Plano e seu entorno;

XV – Preparar para o Ministério dos Transportes, propostas para a elaboração do plano plurianual, e as de orçamento para projeto de lei de diretrizes orçamentárias, em consonância com o inciso XXIII do Art. 84 da Constituição Federal;

XVI – Cooperar com o Ministério da Defesa na elaboração de diretrizes de mobilização e de segurança institucional do transporte ferroviário no país e proteção à infra-estrutura, muito especialmente nas faixas de fronteira;

XVII - Promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte e executar outras atividades ligadas ao setor ferroviário de interesse do Governo;

XVIII – Dar suporte técnico ao Ministério da Justiça, especificamente à Polícia Ferroviária Federal, na elaboração de laudos periciais de acidentes ferroviários ocorridos em faixas de domínio pertencentes à União, arrendadas ou não;

XIX - Promover seminários ou congressos sobre a atividade ferroviária;

XX - Publicar livros, revistas e opúsculos técnicos, para divulgar as ações ferroviárias no Brasil, inclusive através da rede mundial de computadores;

XXI - Participar de congressos e seminários, nacionais e internacionais, sobre o transporte ferroviário ou assuntos afins;

XXII – Desenvolver atividades de estudos, projetos e pesquisas, nas áreas de infra-estrutura e transportes ferroviários bem como aqueles referentes à logística e terminais de integração multimodal;

XXIII – Representar a União nas discussões e elaboração de tratados e internacionais versando sobre as estradas de ferro;

XXIV – Participar de associações e organismos nacionais e internacionais cujo objetivo seja o desenvolvimento, integração, troca de experiências no que diz respeito ao Setor Ferroviário;

XXV – Fornecer subsídios para formulação de propostas de Plano de Outorgas e Arrendamentos, a serem aprovados pelo Ministério dos Transportes;

XXVI - Promover a exploração dos sistemas de transportes de passageiros sobre trilhos em regiões urbanas e metropolitanas, onde houver interesse social e da União, e quando não ocorrer a aceitação de que trata o § 5º do Artigo 3º da Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993;

XXVII – Elaborar propostas para as revisões tarifárias, ouvido o Conselho de Administração, e encaminhá-las ao Ministério dos Transportes;

XXVIII – 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;

XXIX - Desenvolver pesquisas destinadas a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, o desenvolvimento tecnológico, a integração com os demais modais de transporte, a logística operacional, de forma conjugada com os sistemas rodoviários, portuários, aeroportuários e aduaneiros inclusive os de interior e de fronteira;

XXX – Promover as medidas de proteção ao meio ambiente de acordo com as diretrizes governamentais, bem como atendendo a legislação vigente; e

XXXI – Desenvolver outras ações compatíveis com seus objetivos, de acordo com o Art. 3°.

Art. 12 - A União transferirá à Empresa recursos financeiros para realização de suas atividades incluindo investimentos, custeio, folha de pagamentos e fomento às atividades econômicas locais, assim como os direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de trinta quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos, direta ou indiretamente pela mesma;

§1º - A União destinará a **FEBRASA** o aporte de recursos para a formação do capital social inicial da Empresa, no valor mínimo de quinhentos milhões de reais, destinados a instalação da Empresa;

§2º- O Ministério dos Transportes disponibilizará a **FEBRASA** recursos orçamentários e financeiros necessários para o custeio das atividades da empresa, enquanto não for alcançado o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 13 - Constituem recursos da **FEBRASA**:

I - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

II - recebíveis oriundos dos contratos de exploração e uso operacional da Ferrovia – Norte Sul, quando da absorção da VALEC SA.;

III – créditos provenientes da exploração extra-operacional da faixa de domínio;

IV - saldos em contas dos balanços patrimoniais, conforme apurados no processo de extinção e absorção das empresas que comporão a Empresa;

V - receitas operacionais, por serviços de transporte ferroviário prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

VI - receitas de aluguéis, arrendamentos e alienações de patrimônio que vierem a ser transferidos das empresas a serem incorporadas;

VII - produto da venda de publicações, material técnico, dados e informações, inclusive para fins de licitação pública, de emolumentos administrativos e de taxas de inscrição em concurso público;

VIII - doações, legados, subvenções e outros recursos que lhe forem destinados por pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado;

IX – receitas de transferências de recursos do Tesouro;

X – receitas provenientes da realização de cursos, seminários, encontros ou congressos ou assemelhados;

XI - recursos provenientes de acordos e convênios que realizar com entidades nacionais e internacionais, públicas ou privadas;

XII - rendimentos de aplicações financeiras que realizar;

XIII – Receitas provenientes de empréstimos;

XIV – Patrimônio, recursos previstos no orçamento a União, receitas de contratos de arrendamento, aluguel, e demais direitos, créditos e recebíveis das empresas que serão incorporadas pela **FEBRASA;**

XV - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realizaçao de estudos e pesquisas para outras entidades afins;

XVI - recebíveis oriundos dos contratos de arrendamentos e concessão de malhas ferroviárias;

XVII - fundos e frutos civis decorrentes da mobilização e exploração dos direitos concedidos pela União na forma do Artigo 8º e emanados através de atos do Poder Executivo;

XVIII - valores resultantes da Auditoria Operacional do Colendo Tribunal de Contas da União, oriundos da cisão da RFFSA e da **CBTU**, com relação às Empresas que foram regionalizadas, movimentados nos exercícios de 1994 a 2000;

XIX - Ações em que as entidades incorporadas e incorporadas pela Autarquia sejam autoras;

XX - rendas provenientes de outras fontes;

Art. 14 - Fica a **RFFSA**, a **VALEC**, o **GEIPOT**, a **CBTU** e o **TRENSURB**, autorizadas a promover a revisão e equiparação de seus Planos de Cargos e Salários adequando-os à nova realidade e promovendo, mediante opção de seus empregados, o re-enquadramento;

§ 1º - Após o re-enquadramento dos empregados fica autorizada a **CBTU** e a **TRENSURB**, a transferir seus empregados, mediante opção dos mesmos, para a **FEBRASA;**

§ 2º- Os empregados que não optarem pelo reenquadramento poderão ser transferidos pera **FEBRASA** em quadro em extinção;

§ 3º - Os empregados da RFFSA e GEIPOT serão redistribuídos para **FEBRASA** após a definição do processo de liquidação destas empresas.

Art. 15 – A transferência ou redistribuição do pessoal da **RFFSA, GEIPOT, VALEC, CBTU** e **TRENSURB,** para **FEBRASA,** será por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados os direitos e prerrogativas trabalhistas dos empregados advindos das empresas de origem.

§ 1º - O pessoal absorvido na forma do disposto no *caput* terá seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão trabalhista;

§ 2º - Fica também assegurada a absorção aos beneficiados pela Lei nº. 8.878, de 11 de maio de 1994, que dispõe sobre a concessão de anistia, oriundos das empresas incorporadas pela **FEBRASA**, na forma da Lei.

§ 4º - A critério da Direção da **FEBRASA**, poderá haver a cessão de pessoal do quadro próprio, com ônus, para outros órgãos ou entidades da Administração Pública interessados;

§ 5º - Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratada na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, a todos empregados das empresas ferroviárias incorporadas e sucedidas ou extintas, estendo-se este direito aos que vierem a se aposentar pela **FEBRASA** e estejam abrangidos pelas Leis mencionadas neste parágrafo;

§ 6º *Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo escritório regional da malha* paulista da **RFFSA - ERMAP**, o direito à complementação, conforme disposto na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, na forma do disposto na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991;

§ 7º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários que trata a Lei nº. 2.061, de 13.04.53, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº. 3.887, de 08 de fevereiro de 1961 e Decreto Legislativo nº. 1.400/60/RS

§ 8º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários abrangidos pela Lei nº. 3.887, de 08.02.61;

§ 9º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que, em razão de Lei nº. 6.184, de 11.12.74, optaram ou não pela integração nos Quadros da **RFFSA,** inclusive os que se tornaram inativos no período de 17.03.75 a 19.05.80.

§ 10 - A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista nos parágrafos 5º a 8º será de responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela **FEBRASA**;

§ 11 - As aposentadorias e pensões dos ferroviários, previstas na legislação citada nos parágrafos 5º ao 8º, terão como referência a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários – PCS da **RFFSA**, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores:

a. acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data desta Lei, ainda que julgados posteriormente;

b. quaisquer alterações supervenientes;

c. reajustamentos posteriores a data desta Lei considerando os mesmos índices percentuais definidos no parágrafo 12.

§ 12 - As complementação das aposentadorias e pensões dos ferroviários, definida na legislação citada nos parágrafos 5º à 8º, será reajustada obedecendo as mesmas datas e índices percentuais em que forem reajustadas as aposentadorias e pensões pagas pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, não se limitando ao teto do INSS, sendo ainda acrescidos dos índices percentuais devidos aos acordos e dissídios coletivos ajuizados anteriormente à vigência desta Lei, alterando-se o parágrafo único, do Art. 2º, da Lei nº. 8186 / 91.

Parágrafo único - a complementação, assim reajustada, será paga conforme determina o art. 6º da Lei nº. 8186/91.

Art. 16 - A **FEBRASA**, com a aquiescência do órgão de origem, poderá solicitar a cessão com ônus, pessoal efetivo de outras Entidades e Órgãos do Governo Federal, independentemente de designação para exercício de cargo comissionado.

Art. 17 – Fica a **FEBRASA** autorizada a atuar como patrocinadora da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social; sucedendo a **RFFSA, CBTU, TRENSURB** e **GEIPOT**, nos direitos e obrigações, incluindo-se a dívida atuarial reconhecida pelas empresas incorporadas, formalizado através de instrumento contratual e seus aditivos, junto à **REFER**;

Parágrafo Único - A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos para fins de se verificar a possibilidade de unificação desses fundos em uma só instituição, desde que atendidas as determinações da legislação em vigor, e absorver os empregados que vierem a integrar os quadros da **FEBRASA**.

Art. 18 - O Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF**, criado pela Lei nº. 3.891, de 26 de abril de 1961, fica jurisdicionado a **FEBRASA**;

Parágrafo Único: Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade.

Art. 19 - A **FEBRASA** terá sede e foro na cidade do Rio de Janeiro, escritório em Brasília, podendo estabelecer escritórios ou dependências em outras unidades da Federação;

Art. 20 - Fica autorizado o Ministério dos Transportes a proceder todas as medidas para implantação da nova Empresa, com o apoio de suas entidades vinculadas e dos demais Ministérios e Órgãos do Governo Federal que se fizerem necessários à consecução desse objetivo;

Art. 21 - Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar, e garantir recursos suficientes, para a realização de programas de desligamento voluntário para empregados das empresas que formarão a **FEBRASA**, iniciando-se o processo, imediatamente após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União, respeitados, no mínimo, os termos e condições dos já realizados pelas referidas empresas.

Parágrafo único. Caso os processos de desligamento voluntário não se completem antes da extinção das empresas, a **FEBRASA** poderá dar continuidade aos mesmos.

Art. 22.- Até que a estrutura final de cargos da **FEBRASA** seja constituída fica autorizada a criação, no âmbito do Poder Executivo Federal, de cargos em comissão, de forma provisória, para fins de gestão inicial da Empresa, do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS nas seguintes quantidades: um DAS-6; oito DAS-5; vinte e um DAS-4; trinta e cinco DAS-3; quarenta e cinco DAS-2; e setenta e cinco DAS-1.

§ 1º Os cargos em comissão referidos no ***Caput*** destinam-se a implantação inicial da **FEBRASA**, não integrando a estrutura regimental da Empresa, devendo constar nos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.

§ 2º Os cargos dispostos no *Caput* serão preenchidos em conformidade com as necessidades sendo seu preenchimento aprovado pela Diretoria Executiva colegiada e pelo Conselho de Administração;

Art. 23 - A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pela Medida Provisória Nº 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001, será revisada, de forma a evitar conflitos de atribuições com a **FEBRASA**, criada por esta Lei, em um prazo máximo e improrrogável de um ano, após sua publicação.

Art. 24 - Ficam revogados a Lei nº. 3.115, de 16 de março de 1957, a Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, o Decreto-lei nº. 89.396, de 22 de fevereiro de 1984, o Decreto nº.473, de 9 de Março de 1992, a Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993, o Decreto nº. 3.277, de 7 de Dezembro de 1999, o Decreto nº. 4.839, de 12 de setembro de 2003, o Decreto nº. 4.135, de 20 de Fevereiro de 2002, o dispositivo do Anexo II ao Decreto nº. 4.749, de 17 de junho de 2003, alterado pelo, o Decreto nº. 5.131, de 7 de Julho de 2004, referente à Coordenação-Geral Ferroviária e o Decreto nº. 5.478, de 23 de Junho de 2005.

Art. 25 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, de 2007; 185º da Independência e 117º da República.

Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República Federativa do Brasil

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda SUBSTITUTIFA GLOBAL VERDADEIRAMENTE fará uma Reestruturação do Transportes no país.

Deputado

MPV 353

00226

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ /2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor nº do prontuário

1 ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ☞ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ✱ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

SUBSTITUTIVO GLOBAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 19/01/2007

Exposição de motivos nº. _____/2007/_____

Brasília, __ de _____ de 2007.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Apresentamos a Vossa Excelência a presente proposta de Projeto de Lei, que propõe dar uma solução definitiva e estrutural para o Sistema Ferroviário Nacional, para que a modalidade ferroviária possa galgar posições na matriz dos transportes, atingindo mais de 30% das cargas transportadas. Os benefícios daí advindos são sobejamente conhecidos, através da redução global dos custos, diminuição de acidentes, de roubos de cargas, além de promover economia considerável dos recursos destinados à manutenção de rodovias ao se transferir dessas as cargas mais pesadas, diminuindo em muito a sua deterioração.

2. A proposta fundamental é a criação de uma única Empresa Pública Federal, oriunda da transformação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A na Ferrovias Brasileiras S.A.– **FEBRASA**. Essa ação resolveria concomitantemente a situação da Rede Ferroviária Federal S. A. - **RFFSA**, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB** e ainda do **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, unificando, desta forma, o Sub-setor Ferroviário sob o controle da União.

3. Serão obtidos ganhos significativos devido a fusão das empresas, com a centralização administrativa e financeira, redução do número de cargos, solução para os remanescentes da **RFFSA** e da **CBTU**, ampliação da área de atuação da VALEC, entre outros.

4. A criação da **FEBRASA** agregará e concentrará conhecimentos sobre superestrutura da via, sistemas ferroviários de eletrificação, sinalização e telecomunicações, material rodante e operação ferroviária, indo muito além de do que é apenas a infra-estrutura, necessários ao desenvolvimento, análise e implantação de novos projetos.

5. Há necessidade de expansão dos serviços de transportes ferroviários de cargas e passageiros, possibilitando custos menores do transporte na cadeia logística do País, tanto para a chegada de cargas aos portos para as exportações como para o abastecimento interno, sem onerar de forma significativa os produtos transportados. Faz-se necessário que o Poder Executivo promova ações no sentido de incrementar o Setor Ferroviário Nacional, de forma a possibilitar a construção de um Brasil próspero e viável economicamente, promovendo um transporte mais barato em regime de eficiência.

6. Para tal se faz necessário manter e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários tais como aqueles de acesso aos portos, assim como construir novos trechos e ligações, de forma a integrar a malha ferroviária. Devemos ainda incrementar a velocidade de transportes, por meio da adequação da malha e contornos em cidades evitando as interferências impostas pelo crescimento urbano. Pontos críticos como as passagens de nível, devem ser eliminados de forma adequada, com a construção de passagens inferiores ou superiores que garantam a mobilidade segura de veículos e pedestres. Tais ações impactariam diretamente na oferta de transportes, minimizando as restrições de velocidade, riscos de acidentes e ampliando o retorno fiscal.

7. Faz-se, também, necessária a implementação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros: com a implantação dos Trens Turísticos com a finalidade de desenvolver o turismo e preservar o patrimônio ferroviário; e dos Trens Regionais, cujos estudos de viabilidade já foram desenvolvidos pelo BNDES e tem a finalidade de promover a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresariais ao longo dos trechos. Existem, ainda, dos Trens de Alta Velocidade, pelos quais os empresários estrangeiros vêm demonstrando interesse em sua construção e operação, devido aos estudos já realizados pelos mesmos que apontam como viável sua implantação.

8. A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas a um baixo custo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, que há muito se questiona sua inexistência, e terão um grande impacto na opinião pública e na economia nacional.

9. Para que o Governo Federal tenha controle dos projetos e ações necessárias à implantação de obras de infra-estrutura, de sistemas ferroviários pertinentes e dos serviços a serem implantados, é imperativo que a União seja dotada de um órgão que concentre tais atividades, com estrutura adequada e sem excessos, a fim de que haja agilidade no desenvolvimento dos trabalhos necessários..

10. Atualmente existem no Governo, cinco entidades, a **VALEC** Engenharia, Construções e Ferrovias, a Rede Ferroviária Federal S.A. – **RFFSA** - em Liquidação, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. – **TRENSURB e o GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes que, além de problemas estruturais, sofrem de demandas jurídicas de várias ordens, estão enquadradas no Plano Nacional de Desestatização – PND, ou em processo de liquidação e, ainda, dispersam os esforços necessários para a implementação de um plano que incremente o transporte ferroviário, visando o atendimento da política de mudança da matriz nacional de transportes.

11. Para que o Governo possa de forma efetiva avançar nas suas propostas com relação ao setor ferroviário se faz necessária uma reestruturação dessas Empresas de forma a concentrar esforços e aproveitar a mão-de-obra disponível.

12. Também necessitam de uma definição de políticas acertadas para seu equacionamento as empresas estatais responsáveis pelo transporte ferroviário de passageiros no âmbito metropolitano, quais sejam a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, e a Empresa Trens Urbanos de Porto Alegre - **TRENSURB**. Com relação a estes sistemas, a proposta da criação da nova Empresa, tem como vantagem a possibilidade de agregá-las em uma única Empresas, a **FEBRASA**, centralizando as atividades do setor ferroviário, sob responsabilidade Federal, em apenas um órgão governamental.

13. A transferência para o Ministério das Cidades da **CBTU** e da **TRENSURB**, operadoras dos transportes ferroviários de passageiros, com grande apelo social, e as políticas traçadas para estas empresas desde o Governo passado precisam ser revistas e equacionadas de forma mais adequada e apropriada;

14. Os Trens Urbanos têm uma grande importância social, e os Estados, já endividados e imbuídos em resolver outros problemas sociais, não estão aptos a assumir os custos operacionais desses Sistemas. Pesa ainda sobre o modelo de regionalização propostas definidas em estudos desenvolvidos pelo Banco Mundial, que preconizam o "subsídio ao usuário" e "garantias de demanda" como forma de garantir o equilíbrio econômico-financeiro e a remuneração do capital investido e certamente o lucro financeiro, que, se não acontecem, acabam sendo bancadas pelos cofres públicos.

15. Por outro lado a **CBTU** e **TRENSURB**, empresas que implantam e operam os sistemas metropolitanos em algumas poucas Capitais têm, no âmbito do Ministério das Cidades, que disputar recursos para sua ampliação e manutenção, com os setores de Saneamento e Habitação, que demandam investimentos em todas as cidades do País.

16. Assim sendo, cabe ao Governo Federal, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação das Empresas ferroviárias sob sua responsabilidade, agregando e otimizando sua gestão e funcionalidade e ainda resgatando a memória técnica e o conhecimento especializado que muito vem se perdendo, bem como preservando o acervo documental e principalmente o patrimônio das Empresas.

17. A proposta de criação de uma nova Empresa que agregue as atividades e os trabalhadores celetistas remanescentes das Empresas administradas pela União, resolve, de uma vez por todas, a situação da **RFFSA**, da **CBTU**, da **TRENSURB**, da **VALEC** e do **GEIPOT**, pois serão sucedidos por apenas uma Empresa vinculada ao Ministério dos Transportes.

18. Esta situação caótica é agravada pela pulverização das empresas ferroviárias federais, o que as torna frágeis perante o desafio de retomar os transportes sobre trilhos no País, de forma a atender as necessidades de uma Nação com dimensões continentais.

19. Os governantes brasileiros, contudo, apesar de cederem espaço à iniciativa privada, não adotaram paradigmas próprios do setor privado que seriam passíveis de aplicação no setor público. Os grandes conglomerados empresariais preferem crescer, principalmente, por absorções ou fusões com outras empresas. A fusão é um estágio mais sofisticado de empresas numa economia capitalista: não só permite uma melhor posição de mercado, conferindo-lhe maior poder econômico, como permite principalmente economias de custo (de intensidade – no curto prazo – e de escala – no longo prazo).

20. Neste moderno espectro é que se propõe a absorção pela **FEBRASA** das Empresas Ferroviárias Federais: Rede Ferroviária Federal S.A.– **RFFSA**, da **VALEC** - Engenharia Construções e Ferrovias S.A., da **CBTU** - Companhia Brasileira de Trens Urbanos, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB**, agregando ainda o pessoal e atividades da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT**.

21. Destas Empresas será gerada a **FEBRASA**, – Empresa de Transportes Ferroviários, vinculada ao Ministério dos Transportes. O pressuposto é o do fortalecimento do setor ferroviário, tornando-o preparado economicamente e operacionalmente para enfrentar a reestruturação do setor, assim como a construção de novas vias férreas, solidificar as existentes e gerir adequadamente o Sistema Ferroviário Nacional. No caso brasileiro, tarefas deste porte impõem a necessidade de uma empresa fortalecida e unificada integralmente. Esta união não imporá aos cofres públicos despesas adicionais. Pelo contrário, em qualquer fusão a expectativa é de diminuição de custos por economias de intensidade ou de escala. Os ganhos econômicos e os benefícios sociais são evidentes.

22. A **FEBRASA**, na área de jurisdição federal, terá por finalidade prestar serviços de transportes ferroviários, explorando-os diretamente, ou por meio de concessões, ou transferências a estados, Distrito Federal ou municípios. Constitui, também, objetivo da **FEBRASA** desenvolver estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, no contexto do desenvolvimento tecnológico, da integração com os demais modais de transporte, da logística operacional, de forma conjugada com os sistemas portuários e com as aduanas interiores, dentre outros congêneres.

23. Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma Empresa Federal que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA**, **GEIPOT**, **VALEC**, **CBTU** e **TRENSURB**.

24. Estes, Senhor Presidente, são apenas alguns dos motivos que nos levam a concluir ser indispensável a formação desta Empresa, a **FEBRASA**, e para essa finalidade propomos o seguinte Projeto de Lei a ser encaminhado ao Congresso Nacional, em regime de urgência, como proposta do Poder Executivo:

PROPOSTA DE PROJETO DE LEI

PROJETO DE LEI Nº. _____ DE ___ DE _____DE 2007.

Autoriza a reestruturação da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S. A. e a absorção, pela mesma, de empresas federais incluídas no PND ou em liquidação e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o Artigo 60 da Constituição Federal, adota o seguinte Projeto de Lei.

Art. 1º.- Autoriza a reestruturação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., referida no Decreto nº. 94.352, de 20 de maio de 1987, seus objetivos, plano de cargos e salários, nome da empresa, transformando-a em uma nova Empresa Pública, denominada Ferrovias Brasileiras S.A. - **FEBRASA**, vinculada ao Ministério dos Transportes, tendo sua relação de trabalho regida pela Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943 e legislação trabalhista correlata.

Parágrafo Único: A área de atuação da nova empresa se dará em todo território nacional.

Art. 2º - A Rede Ferroviária Federal S.A. - **RFFSA**, Sociedade de Economia Mista criada pela Lei nº. 3.115 de 16 de março de 1957, o **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, criada pela Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos - **CBTU,** criada pelo Decreto nº. 89.396 de 22 de fevereiro de 1984, e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre –**TRENSURB,** criada pelo Decreto 84.640 de 17 de abril de 1980, serão incorporadas e sucedidas pela **FEBRASA,** ou extintas por Ato do Poder Executivo, em um prazo máximo de um ano;

Art. 3º - As atividades e funções da **RFFSA**, da **VALEC,** da **CBTU,** da **TRENSURB,** serão transferidas para a **FEBRASA**, no prazo estabelecido no Art. 2º.

Art. 4º - Fica a **FEBRASA** autorizada a conduzir o processo de absorção das atividades da **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB**, assim como receber por sucessão trabalhista os empregados transferidos ou redistribuídos daquelas empresas;

Parágrafo Único: Fica a União autorizada a assumir, quitar e responder por todos os passivos, contenciosos e participações acionárias, das Empresas que comporão a **FEBRASA**, e geradas até a data em que as mesmas forem incorporadas ou extintas.

Art. 5º - Ficam as Empresas **RFFSA, CBTU, GEIPOT** e **TRENSURB,** responsáveis pela colaboração e fornecimento de informações à **FEBRASA**, visando a conclusão do processo de absorção, até a data limite prevista no Art. 2º.

Art. 6º - Após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União ficam retiradas do Plano Nacional de Desestatização **PND** a **VALEC,** a **CBTU**, a **TRENSURB.**

Parágrafo Único: Fica estabelecido o prazo máximo de um ano, para definição do processo de liquidação da **RFFSA** e **GEIPOT.**

Art. 7º.- Será implantada Auditoria Operacional dos acervos da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT,** pelo Tribunal de Contas da União, visando levantar a situação patrimonial mobiliária e imobiliária dessas empresas, definindo ações visando garantir sua regularização, devendo ainda:

I - Promover um levantamento completo da situação patrimonial imobiliária originária das antigas ferrovias incorporadas pela **RFFSA** quando de sua criação em 1957, baseando-se nas documentações originárias das empresas constantes do Relatório Anual do IBGE de 1957;

II – promover o mapeamento e cadastramento via satelite, de toda malha ferroviária nacional, concedida ou não, acompanhado de laudo técnico sobre o estado geral da malha;

III - definir a situação patrimonial mobiliária e imobiliária das Empresas constantes no caput, nos últimos doze anos, promovendo sua regularização;

IV – definir a situação patrimonial dos bens provenientes das empresas que serão incorporados à **FEBRASA**, devendo estar concluída em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação dessa Lei.

Parágrafo Único: Para a realização das atividades acima dispostas o Tribunal de Contas da União deverá contar como apoio da **FEBRASA**, do Ministério da Defesa, por meio dos Batalhões de Engenharia e Construções (BEC's) do Exército Brasileiro, ou por meio de contratação de empresa especializada;

Art. 8º - A **FEBRASA** promoverá.

I - O levantamento, cadastramento e aviventamento dos bens e elementos integrantes dos patrimônios móveis e imóveis, acervos técnicos e culturais provenientes da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT**, e incorporados ao seu patrimônio, aplicando as disposições da Lei nº. 6.428/1977;

II – Convênio com o Ministério da Defesa para fins de utilização de serviços das Forças Armadas Brasileiras, visando o mapeamento, cadastramento via satélite (GPS), dos bens imóveis e faixas de domínio incorporadas à **FEBRASA**;

III – Verificação, através de órgãos internos da Empresa, de todas as cessões, alienações, contratos, comodatos, convênios e termos de permissão de uso do patrimônio ferroviário e sua conservação, elaborados pelas empresas incorporadas e sucedidas e que venham a ser transferidos pela **FEBRASA**, apurando e tomando providências com relação a sua inadimplência;

IV – Inspeção através de órgãos internos da Empresa, do patrimônio mobiliário e imobiliário proveniente das empresas incorporadas e sucedidas, apurando a situação de todas as instalações, faixas de domínio, material rodante, máquinas, equipamentos, ferramentas e estoques existentes,

seu estado de conservação, estocagem, garageamento, tomando as providências necessárias para a continuidade dos serviços;

V - Levantamento da Memória Histórica e Cultural das ferrovias incorporadas, bem como dos Arquivos Técnicos, de Pessoal e de Projetos, de modo a preservá-los e permitir sua utilização técnica, judicial, administrativa e histórico-cultural, muito especialmente subsidiando a atuação em juízo da Advocacia Geral da União;

Art. 9º - A **FEBRASA** será administrada por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, por uma Diretoria Executiva, contando ainda com um Conselho Fiscal, cujas composições e atribuições serão definidas por Ato do Poder Executivo;

Art. 10º - O processo de implantação da **FEBRASA** se dará por meio de Atos do Poder Executivo e deverá ocorrer em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação desta Lei, promovendo:

I. A constituição da Diretoria Executiva e Conselhos de Administração e Fiscal da Empresa;

II. A constituição do Quadro de Pessoal e Plano de Cargos e Salários da Empresa;

III. A incorporação das funções e atividades das **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT;**

IV. A incorporação de bens móveis, imóveis e direitos da **VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT** e outros destinados pela União;

V. A aprovação do Regimento Interno;

VI. A elaboração do orçamento da Empresa até conclusão do processo de implantação;

Art. 11º.- Competem à **FEBRASA** as seguintes atribuições:

I - Gerenciar, desenvolver acompanhar, licitar, contratar, fiscalizar e executar, diretamente ou através de terceiros, estudos, pesquisas, projetos, obras de construção, reconstrução, restauração, recuperação e ampliação de ferrovias, bem como executar programas de operação, manutenção, conservação e controle de tráfego, decorrentes do uso de recursos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

II - Participar das Parcerias Público – Privadas (PPP's), de Consórcios Públicos em conformidade com a legislação especifica e contratar financiamentos por meio de instituições financeiras de fomento ao desenvolvimento nacionais e internacionais, e ainda desenvolver negócios por meio da elaboração e execução de projetos de ocupação da região lindeira, estações e pátios, visando o incremento do transporte e o financiamento dos sistemas; (vide inciso XVII)

III - Representar e garantir os interesses da União na Direção de Empresas prestadoras de serviços metroviários e ferroviários, onde haja capital e aporte de recursos Federais de investimento e custeio, de forma proporcional;

IV - Aprovar projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor, cuja execução modifique a estrutura do Sistema Nacional de Viação;

V - Prestar serviços de transportes sobre trilhos de cargas e de passageiros, não outorgados às empresas privadas ou delegados a Estados, Distrito Federal ou municípios, ou nas malhas cujas concessões vierem a ser objeto de caducidade ou findos, bem como aqueles de caráter econômico - social e de interesse da União;

VI - Administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar, manter em tráfego e explorar as Estradas de Ferro a ela incorporadas;

VII - Promover a exploração de trens regulares e não regulares de passageiros entre cidades, interestaduais, turísticos e de longa distância e aqueles onde houver interesse social ou da União;

VIII – Supervisionar e fiscalizar o uso e a manutenção dos bens ferroviários arrendados, pertencentes à União, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de arrendamentos e acompanhar a aplicação de penalidades pelo seu descumprimento;

IX - Implementar medidas necessárias a receber os ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento, dando destinação aos mesmos, bem como, administrá-los;

X - Operar e manter os serviços de transportes ferroviários, em todo território Nacional, nos casos de encerramento dos contratos de concessão e aqueles considerados de interesse da União;

XI - Propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos, execução de obras viárias e de prestação de serviços de transportes ferroviários;

XII - Promover ou afetuar estudos, a pedido do Ministério dos Transportes, sobre rotas e corredores estratégicos de transportes, para exportação ou para abastecimento interno, onde a malha ferroviária seja um elemento predominante, constitua ponto crítico para a formação do corredor estratégico ou seja de interesse econômico – social para a economia regional e nacional.

XIII - Promover o desenvolvimento tecnológico da ferrovia com a implantação de centros de pesquisa tecnológica e realização de convênios com universidades e centros tecnológicos nacionais e internacionais;

XIV – Desenvolver estudos e elaborar proposta visando a concepção do Sistema Nacional Ferroviário, integrante do Sistema Nacional de Viação, no contexto do Plano Nacional de Viação – PNV, assim como atuar junto às faixas de domínio constantes do Plano e seu entorno;

XV – Preparar para o Ministério dos Transportes, propostas para a elaboração do plano plurianual, e as de orçamento para projeto de lei de diretrizes orçamentárias, em consonância com o inciso XXIII do Art. 84 da Constituição Federal;

XVI – Cooperar com o Ministério da Defesa na elaboração de diretrizes de mobilização e de segurança institucional do transporte ferroviário no país e proteção à infra-estrutura, muito especialmente nas faixas de fronteira;

XVII - Promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte e executar outras atividades ligadas ao setor ferroviário de interesse do Governo;

XVIII – Dar suporte técnico ao Ministério da Justiça, especificamente a Polícia Ferroviária Federal, na elaboração de laudos periciais de acidentes ferroviários ocorridos em faixas de domínio pertencentes à União, arrendadas ou não;

XIX - Promover seminários ou congressos sobre a atividade ferroviária;

XX - Publicar livros, revistas e opúsculos técnicos, para divulgar as ações ferroviárias no Brasil, inclusive através da rede mundial de computadores;

XXI - Participar de congressos e seminários, nacionais e internacionais, sobre o transporte ferroviário ou assuntos afins;

XXII – Desenvolver atividades de estudos, projetos e pesquisas, nas áreas de infra-estrutura e transportes ferroviários bem como aqueles referentes à logística e terminais de integração multimodal;

XXIII – Representar a União nas discussões e elaboração de tratados e internacionais versando sobre as estradas de ferro;

XXIV – Participar de associações e organismos nacionais e internacionais cujo objetivo seja o desenvolvimento, integração, troca de experiências no que diz respeito ao Setor Ferroviário;

XXV – Fornecer subsídios para formulação de propostas de Plano de Outorgas e Arrendamentos, a serem aprovados pelo Ministério dos Transportes;

XXVI - Promover a exploração dos sistemas de transportes de passageiros sobre trilhos em regiões urbanas e metropolitanas, onde houver interesse social e da União, e quando não ocorrer a aceitação de que trata o § 5º do Artigo 3º da Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993;

XXVII – Elaborar propostas para as revisões tarifárias, ouvido o Conselho de Administração, e encaminhá-las ao Ministério dos Transportes;

XXVIII – 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;

XXIX - Desenvolver pesquisas destinadas a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, o desenvolvimento tecnológico, a integração com os demais modais de transporte, a logística operacional, de forma conjugada com os sistemas rodoviários, portuários, aeroportuários e aduanas inclusive as de interior e de fronteira;

XXX – Promover as medidas de proteção ao meio ambiente de acordo com as diretrizes governamentais, bem como atendendo a legislação vigente; e

XXXi – Desenvolver outras ações compatíveis com seus objetivos, de acordo com o Art. 3º.

Art. 12 - A União transferirá à Empresa recursos financeiros para realização de suas atividades incluindo investimentos, custeio, folha de pagamentos e fomento às atividades econômicas locais, assim como os direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de trinta quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos, direta ou indiretamente pela mesma;

§1º - A União destinará a **FEBRASA** o aporte de recursos para a formação do capital social inicial da Empresa, no valor mínimo de quinhentos milhões de reais, destinados a instalação da Empresa;

§2º - O Ministério dos Transportes disponibilizará a **FEBRASA** recursos orçamentários e financeiros necessários para o custeio das atividades da empresa, enquanto não for alcançado o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 13 - Constituem recursos da **FEBRASA**:

I - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

II - recebíveis oriundos dos contratos de exploração e uso operacional da Ferrovia – Norte Sul, quando da absorção da VALEC SA.;

III – créditos provenientes da exploração extra-operacional da faixa de domínio;

IV - saldos em contas dos balanços patrimoniais, conforme apurados no processo de extinção e absorção das empresas que comporão a Empresa;

V - receitas operacionais, por serviços de transporte ferroviário prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

VI - receitas de aluguéis, arrendamentos e alienações de patrimônio que vierem a ser transferidos das empresas a serem incorporadas;

VII - produto da venda de publicações, material técnico, dados e informações, inclusive para fins de licitação pública, de emolumentos administrativos e de taxas de inscrição em concurso público;

VIII - doações, legados, subvenções e outros recursos que lhe forem destinados por pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado;

IX – receitas de transferências de recursos do Tesouro,

X – receitas provenientes da realização de cursos, seminários, encontros ou congressos ou assemelhados;

XI - recursos provenientes de acordos e convênios que realizar com entidades nacionais e internacionais, públicas ou privadas;

XII - rendimentos de aplicações financeiras que realizar;

XIII – Receitas provenientes de empréstimos;

XIV – Patrimônio, recursos previstos no orçamento a União, receitas de contratos de arrendamento, aluguel, e demais direitos, créditos e recebíveis das empresas que serão incorporadas pela **FEBRASA;**

XV - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas para outras entidades afins;

XVI - recebíveis oriundos dos contratos de arrendamentos e concessão de malhas ferroviárias;

XVII - fundos e frutos civis decorrentes da mobilização e exploração dos direitos concedidos pela União na forma do Artigo 8º e emanados através de atos do Poder Executivo;

XVIII - valores resultantes da Auditoria Operacional do Colendo Tribunal de Contas da União, oriundos da cisão da RFFSA e da **CBTU**, com relação às Empresas que foram regionalizadas, movimentados nos exercícios de 1994 a 2000;

XIX - Ações em que as entidades incorporadas e incorporadas pela Autarquia sejam autoras;

XX - rendas provenientes de outras fontes;

Art. 14 - Fica a **RFFSA**, a **VALEC,** o **GEIPOT,** a **CBTU** e o **TRENSURB,** autorizadas a promover a revisão e equiparação de seus Planos de Cargos e Salários adequando-os à nova realidade e promovendo, mediante opção de seus empregados, o re-enquadramento;

§ 1º - Após o re-enquadramento dos empregados fica autorizada a **CBTU** e a **TRENSURB,** a transferir seus empregados, mediante opção dos mesmos, para a **FEBRASA;**

§ 2º - Os empregados que não optarem pelo reenquadramento poderão ser transferidos pera **FEBRASA** em quadro em extinção;

§ 3º - Os empregados da RFFSA e GEIPOT serão redistribuídos para **FEBRASA** após a definição do processo de liquidação destas empresas.

Art. 15 – A transferência ou redistribuição do pessoal da **RFFSA, GEIPOT, VALEC, CBTU** e **TRENSURB,** para **FEBRASA,** será por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados os direitos e prerrogativas trabalhistas dos empregados advindos das empresas de origem.

§ 1º - O pessoal absorvido na forma do disposto no *caput* terá seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão trabalhista;

§ 2º - Fica também assegurada a absorção aos beneficiados pela Lei nº. 8.878, de 11 de maio de 1994, que dispõe sobre a concessão de anistia, oriundos das empresas incorporadas pela **FEBRASA,** na forma da Lei.

§ 4º - A critério da Direção da **FEBRASA,** poderá haver a cessão de pessoal do quadro próprio, com ônus, para outros órgãos ou entidades da Administração Pública interessados;

§ 5º - Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratada na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, a todos empregados das empresas ferroviárias incorporadas e sucedidas ou extintas, estendo-se este direito aos que vierem a se aposentar pela **FEBRASA** e estejam abrangidos pelas Leis mencionadas neste parágrafo;

§ 6º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo escritório regional da malha paulista da **RFFSA - ERMAP,** o direito à complementação, conforme disposto na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, na forma do disposto na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991;

§ 7º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários que trata a Lei nº. 2.061, de 13.04.53, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº. 3.987, de 08 de fevereiro de 1961 e Decreto Legislativo nº. 1.400/60/RS

§ 8º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários abrangidos pela Lei nº. 3.887, de 08.02.61;

§ 9º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que, em razão de Lei nº. 6.184, de 11.12.74, optaram ou não pela integração nos Quadros da **RFFSA,** inclusive os que se tornaram inativos no período de 17.03.75 a 19.05.80.

§ 10 - A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista nos parágrafos 5º a 8º será de responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela **FEBRASA;**

§ 11 - As aposentadorias e pensões dos ferroviários, previstas na legislação citada nos parágrafos 5º ao 8º, terão como referência a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários – PCS da **RFFSA**, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores:

a. acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data desta Lei, ainda que julgados posteriormente;

b. quaisquer alterações supervenientes;

c. reajustamentos posteriores a data desta Lei considerando os mesmos índices percentuais definidos no parágrafo 12.

§ 12 - As complementação das aposentadorias e pensões dos ferroviários, definida na legislação citada nos parágrafos 5º à 8º, será reajustada obedecendo as mesmas datas e índices percentuais em que forem reajustadas as aposentadorias e pensões pagas pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, não se limitando ao teto do INSS, sendo ainda acrescidos dos índices percentuais devidos aos acordos e dissídios coletivos ajuizados anteriormente à vigência desta Lei, alterando-se o parágrafo único, do Art. 2º, da Lei nº. 8186 / 91.

Parágrafo único - a complementação, assim reajustada, será paga conforme determina o art. 6º da Lei nº. 8186/91.

Art. 16 - A **FEBRASA**, com a aquiescência do órgão de origem, poderá solicitar a cessão com ônus, pessoal efetivo de outras Entidades e Órgãos do Governo Federal, independentemente de designação para exercício de cargo comissionado.

Art. 17 – Fica a **FEBRASA** autorizada a atuar como patrocinadora da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social; sucedendo a **RFFSA, CBTU, TRENSURB** e **GEIPOT**, nos direitos e obrigações, incluindo-se a dívida atuarial reconhecida pelas empresas incorporadas, formalizado através de instrumento contratual e seus aditivos, junto à **REFER**,

Parágrafo Único - A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos para fins de se verificar a possibilidade de unificação desses fundos em uma só instituição, desde que atendidas as determinações da legislação em vigor, e absorver os empregados que vierem a integrar os quadros da **FEBRASA**.

Art. 18 - O Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF**, criado pela Lei nº. 3.891, de 26 de abril de 1961, fica jurisdicionado a **FEBRASA**;

Parágrafo Único: Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade.

Art. 19 - A **FEBRASA** terá sede e foro na cidade do Rio de Janeiro, escritório em Brasília, podendo estabelecer escritórios ou dependências em outras unidades da Federação;

Art. 20 - Fica autorizado o Ministério dos Transportes a proceder todas as medidas para implantação da nova Empresa, com o apoio de suas entidades vinculadas e dos demais Ministérios e Órgãos do Governo Federal que se fizerem necessários à consecução desse objetivo;

Art. 21 - Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar, e garantir recursos suficientes, para a realização de programas de desligamento voluntário para empregados das empresas que formarão a **FEBRASA**, iniciando-se o processo, imediatamente após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União, respeitados, no mínimo, os termos e condições dos já realizados pelas referidas empresas.

Parágrafo único. Caso os processos de desligamento voluntário não se completem antes da extinção das empresas, a **FEBRASA** poderá dar continuidade aos mesmos.

Art. 22.- Até que a estrutura final de cargos da **FEBRASA** seja constituída fica autorizada a criação, no âmbito do Poder Executivo Federal, de cargos em comissão, de forma provisória, para fins de gestão inicial da Empresa, do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS nas seguintes quantidades: um DAS-6; oito DAS-5; vinte e um DAS-4; trinta e cinco DAS-3; quarenta e cinco DAS-2; e setenta e cinco DAS-1.

§ 1º Os cargos em comissão referidos no ***Caput*** destinam-se a implantação inicial da **FEBRASA**, não integrando a estrutura regimental da Empresa, devendo constar nos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.

§ 2º Os cargos dispostos no *Caput* serão preenchidos em conformidade com as necessidades sendo seu preenchimento aprovado pela Diretoria Executiva colegiada e pelo Conselho de Administração;

Art. 23 - A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pela Medida Provisória Nº 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001, será revisada, de forma a evitar conflitos de atribuições com a **FEBRASA**, criada por esta Lei, em um prazo máximo e improrrogável de um ano, após sua publicação.

Art. 24 - Ficam revogados a Lei nº. 3.115, de 16 de março de 1957, a Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, o Decreto-lei nº. 89.396, de 22 de fevereiro de 1984, o Decreto nº.473, de 9 de Março de 1992, a Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993, o Decreto nº. 3.277, de 7 de Dezembro de 1999, o Decreto nº. 4.839, de 12 de setembro de 2003, o Decreto nº. 4.135, de 20 de Fevereiro de 2002, o dispositivo do Anexo II ao Decreto nº. 4.749, de 17 de junho de 2003, alterado pelo, o Decreto nº. 5.131, de 7 de Julho de 2004, referente à Coordenação-Geral Ferroviária e o Decreto nº. 5.476, de 23 de Junho de 2005.

Art. 25 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, de 2007; 185º da Independência e 117º da República.

Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República Federativa do Brasil

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda SUBSTITUTIFA GLOBAL VERDADEIRAMENTE fará uma Reestruturação do Transportes no país.

Deputado Edinho Bez

MPV 353

00227

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ✱ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

SUBSTITUTIVO GLOBAL DA EMENDA DA MEDIDA PROVISÓRIA N. 353 , de 19 de janeiro de 2007

PROJETO DE LEI Nº , DE DE DE 2007

Dispõe sobre a criação da Autarquia denominada Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - SNTF, a extinção da RFFSA, da VALEC e do GEIPOT e dá outras providências.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o Art. 61 da Constituição, submete ao Congresso Nacional, para aprovação, a **seguinte Lei.**

CAPÍTULO PRIMEIRO – DO OBJETO

Art. 1º - Constitui objeto dessa Lei:

I - Criar a Autarquia denominada **SNTF - Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários**;

II – Extinguir a **RFFSA** - Rede Ferroviária Federal S/A, criada pela Lei n.º 3.115 de 16 de março 1957; da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S/A, (QUALIFICAR) e a **GEIPOT** - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, criada pela Lei n.º 5.908, de 20 de agosto de 1973;

III – Transferir as atribuições da **RFFSA, VALEC, GEIPOT** e ainda do **DNIT** - Departamento Nacional de Infra-estrutura, referentes ao Setor Ferroviário para a **SNTF**;

IV - Alterar a Lei 10.233, retirando do **DNIT** as atribuições relativas ao Setor Ferroviário, transferindo suas atividades para a **SNTF.**

V – Definir providências necessárias, com relação às empresas extintas, visando:

a) a preservação do patrimônio público;

b) a continuidade dos contratos e serviços;

c) o aproveitamento dos empregados;

d) o pagamento de acionistas e credores;

e) o acompanhamento jurídico do contencioso e administração do passivo judicial.

CAPÍTULO SEGUNDO – INSTITUIÇÃO DA AUTARQUIA

Art. 2º – Fica criada a Autarquia denominada **Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - SNTF**, vinculada à estrutura orgânica do Ministério dos Transportes, para a qual ficam transferidos todos os bens, direitos, deveres, ações, valores, créditos e obrigações da Rede Ferroviária Federal S.A - **RFFSA**, Sociedade de Economia Mista criada pela Lei nº 3.115 de 16 de março de 1957 ; da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A (qualificar) ; da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - **GEIPOT** e da parcela ferroviária do **DNIT / CGFER** , Autarquia Federal criada pela lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001;

§ 1º. A **SNTF**, terá sede e foro na cidade de Brasília - DF, e Escritórios Técnicos e Unidades Administrativas Regionais.

§ 2º. Os mandatos dos Liquidantes, dos Diretores, dos Membros dos Conselhos de Administração e Fiscais , e demais cargos de confiança de caráter administrativo ou de assessoramento da **RFFSA**, da **VALEC**, da **GEIPOT** e da parcela ferroviária do **DNIT / CGFER** serão extintos após a realização de Assembléias Gerais e reuniões dos Colegiados, onde serão definidos em Atas Especiais seus ativos e passivos e programadas suas Auditorias Operacionais pelo Colendo Tribunal de Contas da União, à semelhança do já determinado por essa Douta Corte de Contas com relação à **RFFSA** ;

§ 3º - Realizados esses eventos jurídicos, ficam extintos a **RFFSA**, a **VALEC**, a **GEIPOT** e a parcela ferroviária do **DNIT / CGFER** transferindo-se para a **SNTF** todos os bens, direitos, deveres, quadros de pessoal próprio e contratado, ações, valores, créditos e obrigações dos órgãos extintos, inclusive as ações judiciais em que figurem como autores, réus, assistentes, opoentes ou terceiros interessados;

§ 4º - Serão nomeados no ato de constituição da autarquia, através de instrumento próprio, todos os seus Diretores que ficarão responsáveis pela sua implantação e sua regularização administrativa;

Art. 3º - Ficam transferidos para **SNTF** os recursos orçamentários, financeiros e outros, originários das Entidades extintas e aqueles destinados às atividades do **DNIT - CGFER;**

Art. 4º - A União, por intermédio do Ministério dos Transportes, disponibilizará a **SNTF** os recursos orçamentários e financeiros necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes para sua implantação, reservando, inicialmente a quantia de R$ 200 milhões para tais despesas;

Art. 5º - A **SNTF** será dirigida por uma Diretoria, constituída por um Diretor-Presidente e quatro Diretores e, ainda, seus Conselhos Fiscal e de Administração, cada qual integrado por 05 (cinco) membros ;

Art. 6º - Lei Especial e Atos do Poder Executivo definirão, em um prazo máximo de 180 dias:

I – A estrutura da Autarquia, com seus cargos e quadro de pessoal;

§ 1° - o quadro de pessoal da **SNTF** deverá abrigar todo o pessoal remanescente da **RFFSA, GEIPOT, VALEC** e **DNIT-CGFER.**

II - O Plano de Cargos e Salários (**PCS**) da Autarquia;

III – A composição dos Conselhos de Administração e Fiscal, garantida a representação nos mesmos de Entidades da Sociedade Civil Organizada, de comprovada atuação anterior na defesa do interesse público ferroviário, como forma de promover o controle social da Autarquia:

IV – As articulações com a **ANTT, DNIT, REFER, GEIPREV, SESEF** e outras entidades;

V - Orçamento próprio;

§ 1° - O Ministério dos Transportes deverá prever em Lei Orçamentária recursos de investimentos e custeio, suficientes para operacionalização da Autarquia;

§ 2° - O orçamento da **SNTF** será composto de duas fontes de custeio, uma vinculada ao Orçamento Geral da União e a outra decorrente das suas receitas próprias, conforme definido no Art 12;

CAPÍTULO TERCEIRO - DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 7°. Caberá à **SNTF**:

I – Gerir os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias firmados pelas extintas empresas, fiscalizando os bens operacionais vinculados a esses contratos, bem como atestar o estado de conservação dos ativos operacionais arrendados no momento da devolução dos bens pelas Arrendatárias;

II – Exercer as seguintes atribuições:

a) Implementar os projetos e estudos sobre transporte ferroviário ou multimodal envolvendo estradas de ferro;

b) projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras e serviços relativos ao transporte ferroviário ou multimodal, envolvendo estradas de ferro do Sistema Nacional de Viação, sob responsabilidade da União;

c) exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais, sobre os quais será exercida a fiscalização, bem como dos bens não-operacionais existentes e os que lhe forem transferidos;

d) implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento;

e) propor ao Ministério dos Transportes a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento, assim como operar e manter os serviços de transportes ferroviários, em todo Território Nacional desde que considerado de interesse da União;

f) implementar as medidas necessárias ao cumprimento dos Termos de Ajuste de Conduta - TAC, celebrados entre as extintas Empresas,com o Ministério Público, outros órgãos de controle e gerenciamento, outras Autarquias e as Concessionárias;

g) propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias e de prestação de serviços, relativas às estradas de ferro do Sistema Nacional de Viação;

h) aprovar projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor, cuja execução modifique a estrutura do Sistema Nacional de Viação, observado o disposto no inciso IX do Art. 24 da Lei nº 10.233, de 2001;

i) promover as licitações para a execução de projetos e construção dos investimentos da União em obras ferroviárias;

j) gerenciar, diretamente ou através de contratos, convênios de delegação ou cooperação, efetuados com terceiros, projetos e obras de construção, ampliação de capacidade, melhoria de segurança, e serviços relativos ao transporte ferroviário, conservação, guarda e manutenção do patrimônio, inclusive da infra-estrutura decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados no Orçamento Geral da União ou de PPP's;

k) gerir e operar os transportes ferroviários em malhas ferroviárias não concedidas e aquelas cujos contratos de concessão vierem a ser objeto de caducidade, bem como aqueles de interesse da União;

l) promover o desenvolvimento tecnológico da ferrovia para a implantação de centros tecnológicos e realização de convênios com universidades e órgãos científico-educacionais ;

III - Elaborar, sob supervisão do Ministério dos Transportes, o Plano Ferroviário Nacional, num prazo de dois anos;

CAPÍTULO QUARTO - DO PATRIMÔNIO

Art. 8º. - Visando à incorporação do patrimônio da Autarquia, a **SNTF** promoverá:

I - A atualização dos cadastros patrimoniais, sua regularização e escrituração de todos os bens móveis e imóveis operacionais e não-operacionais, integrantes do patrimônio das entidades extintas, inclusive suas participações societárias, aplicando as disposições da Lei nº 6.428/1977 e recuperando, quando possível, suas documentações originais, em especial das antigas ferrovias incorporadas pela **RFFSA** em 1957 e 1998 (**FEPASA**);

II - A identificação de todas as cessões ou alienações feitas pelas Entidades extintas, verificando suas regularidades, inclusive os índices de inadimplência, e determinando as providências cabíveis na Defesa do Patrimônio Público;

III - A identificação do Patrimônio mobiliário das Entidades extintas, apurando e levantando o destino de todo o material rodante, equipamentos e estoques existentes em Janeiro de 1996, sua utilização pelas Concessionárias, estocagem, garageamento, extravios e depredações;

IV - O levantamento da Memória Histórica e Cultural dos órgãos extintos, muito especialmente seus Arquivos Técnicos, de Pessoal e de Projetos, de modo a preservá-los e permitir sua utilização técnica, judicial, administrativa e histórico-cultural, subsidiando a atuação em juízo da **SNTF**;

§ 1º - Para os fins desta Lei, consideram-se bens operacionais os bens móveis e imóveis dos órgãos extintos vinculados aos contratos de arrendamento firmados pelos mesmos e, no caso da **FERROVIA NORTE-SUL**, aqueles necessários a operacionalização do tráfego;

§ 2º - O Plano Ferroviário Nacional definirá por trechos de ramais, os bens não operacionais considerados sem interesse ferroviário;

§ 3º - A União Federal transfere à Autarquia, neste ato, para integralização do patrimônio da mesma, suporte financeiro de suas atividades e fomento à economia local, os direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de 30 (trinta) quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos direta ou indiretamente pela mesma, que não estiverem nesta data abarcados por anteriores e regulares concessões ;

§ 4º - Em caso de caducidade de quaisquer concessões ou autorizações já existentes nessa faixa de 60 quilômetros de largura que circunscreve os ramais acima, as mesmas serão igualmente incorporadas ao patrimônio da Autarquia;

§ 5º - Os direitos de lavra citados no parágrafo terceiro e quarto, não integram nem integrarão os contratos de concessões e arrendamentos em vigor.

CAPÍTULO QUINTO - DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES

Art. 9 - A **SNTF** promoverá o levantamento e a identificação de todos os direitos e obrigações das Entidades extintas, definindo a evolução de seu ativo e passivo desde 01 de janeiro de 1996;

Art. 10. *- Ficam assegurados aos acionistas minoritários das extintas Empresas, os direitos ao recebimento do valor de suas participações acionárias;*

§1º - Esse valor será calculado com base no valor de cada ação, segundo o montante do patrimônio líquido registrado no Balanço Patrimonial, apurado após realização de Auditorias Operacionais pelo TCU, na data de publicação desta Lei, atualizado monetariamente pelo Índice Geral de Preços-Mercado - IGP-M, da Fundação Getúlio Vargas, publicado no mês anterior à data do pagamento, acrescido de juros de seis por cento ao ano, calculados **pro rata die**.

§2º - A **SNTF** poderá ser autorizada, após a elaboração do PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL e o término das auditorias operacionais em andamento, a utilizar os bens definidos pelo Plano como não-operacionais, oriundos das extintas empresas, para indenizações ou venda, nelas incluídas cláusulas de retrovenda ;

Art. 11. - Fica criado junto à estrutura da **SNTF**, o **Fundo Contingente – FC**, a ser gerido pela Autarquia, sob supervisão do Ministério dos Transportes, tendo a natureza contábil e financeira, em valor suficiente, para o pagamento de:

I – participação dos acionistas minoritários das extintas Empresas, na forma prevista nos §1º e §2º do art.10;

II – despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários, na condição de sucessora trabalhista, por força do disposto no art. 17, relativamente aos passivos originados até a data de edição desta Lei;

III – despesas decorrentes de eventuais levantamentos de gravames judiciais, que estejam em fase de execução até a data de publicação desta Lei, incidentes sobre bens de interesse ferroviário, oriundos das extintas **RFFSA**, **VALEC**, **GEIPOT** e **DNIT - CGFER**;

IV – despesas referentes à recuperação, preservação, guarda, reivindicação e reintegração de posse dos bens móveis e imóveis conforme determinações do Tribunal de Contas da União, Ministério Público Federal e outros órgãos públicos .

V – despesas relativas à regularização, administração, avaliação dos bens móveis e imóveis das extintas entidades e ainda àquelas decorrentes da venda dos bens não operacionais, sem interesse ferroviário.

VI - despesas relativas a pagamentos de demais credores, incluindo a **REFER**, o **SESEF** e o **GEIPREV**.

VII – obrigações relativas a contratos firmados com terceiros;

Art. 12 – O Fundo Contingente é constituído pelos recursos a seguir discriminados:

I. recebíveis oriundos dos contratos de arrendamentos de malhas ferroviárias, contabilizados nos ativos da extinta **RFFSA**, não adquiridos pelo Tesouro Nacional, nos termos autorizados pela Medida Provisória nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001, até o valor de R$ 2.444.800.000,00 (dois bilhões, quatrocentos quarenta e quatro milhões e oitocentos mil reais);

II. valores resultantes da Auditoria Operacional do Tribunal de Contas da União, oriundos da cisão **RFFSA – CBTU / TRENSURB**, movimentados nos exercícios de 1994 a 2000, bem como da incorporação da Ferrovias Paulistas S.A. - **FEPASA** à **RFFSA** e do ressarcimento dos pagamentos feitos por esta última, de obrigação do Estado de S. Paulo.

III. créditos relativos ao acerto de contas entre a **RFFSA** e a **CVRD**;

IV. créditos relativos a venda e locação de bens móveis e imóveis;

V. outros recebíveis e haveres das extintas entidades;

VI. resultado das aplicações financeiras dos recursos do **FC**; e

VII. outras receitas previstas em Lei Orçamentária.

§ 1º - O Ministério dos Transportes regulamentará o funcionamento do **FC** de que tratam os Arts. 11 e 12;

§ 2º - Concluídos os pagamentos das despesas de que trata o art. 11, os ativos remanescentes do **FC** serão destinados a **SNTF** para aplicações no sistema ferroviário de competência da União.

Art. 13 – A **SNTF**, após as finalizações das Auditorias Operacionais em andamento e a definição pelo PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL dos bens não operacionais sem interesse ferroviário, estará autorizada a utilizá-los para fins de promover a quitação de seus credores, mediante dação em pagamento ou alienação dos bens, na forma do artigo 10 § 2º, destinando imediatamente os recursos arrecadados para a integralização do **FC**.

§ 1º - Para esta quitação os bens deverão ser prévia e expressamente aceitos individualmente, por cada um dos que estejam interessados nesta forma de pagamento dos seus direitos.

§ 2º - Os imóveis não-operacionais, sem interesse ferroviário, poderão, após sua avaliação:

a) ser alienados diretamente a Estados, Distrito Federal, Municípios e entidades públicas que tenham por objeto provisão habitacional, bem como utilizados em Fundo de programas de reabilitação de áreas urbanas centrais, sistemas de circulação e transporte, regularização fundiária e provisão habitacional, Fundo de Investimentos Imobiliários - FII, previstos na Lei nº 8.668, de 25 de junho de 1993, quando destinado a programas de reabilitação de áreas urbanas centrais, sistema de circulação e transporte, regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social, tudo na forma da Lei nº 6.987/1982;

Art. 14 - Efetuados os pagamentos das despesas de que trata o Art.11, os ativos remanescentes do **FC** reverterão para aplicação em despesas de investimento da **SNTF** - Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários.

Art. 15 - O Poder Executivo designa a Caixa Econômica Federal – **CEF**, como a instituição financeira federal que atuará como Agente Operador do **FC** e à qual

caberá administrar, regularizar, avaliar e vender os imóveis, na forma das Leis nº 6.987/1982 e 9636/1998.

§ Único - O Ministério da Fazenda em conjunto com o Ministério dos Transportes, regulamentarão o funcionamento do **FC** ;

Art. 16 - Fica a União autorizada a emitir, sob a forma de colocação direta, os títulos que constituirão os recursos do **FC**, lastreados pelos montantes referidos no Art.12, cujas características serão definidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.

§ Único - Os títulos referidos neste artigo poderão ser resgatados antecipadamente, a critério dos Ministros de Estado dos Transportes e da Fazenda.

CAPÍTULO SEXTO - DAS AÇÕES JUDICIAIS E DO CONTENCIOSO

Art. 17.- A Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários será representada em juízo por seu corpo jurídico próprio, integrado por Procuradores Federais, contando com a cooperação dos atuais advogados das Entidades extintas, transferidos para a Autarquia, servidores cedidos ou aproveitados de outros órgãos do Ministério dos Transportes ou da Administração Federal, vinculados à Advocacia Geral da União, que deverá assistir à defesa da **SNTF** ;

§ 1º - Os advogados e escritórios de advocacia responsáveis pela representação jurídica das entidades extintas deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos que a Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários venha a sofrer, deverão:

a) peticionar em juízo, comunicando a extinção das Entidades, requerendo que todas as citações e intimações, inclusive trabalhistas, passem a ser dirigidas à Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - **SNTF**;

b) repassar ao corpo de Procuradores, designados pela Advocacia Geral da União para prestação de serviços e junto à Autarquia, as respectivas informações e documentos necessários à defesa da mesma

§ 2º - Ficam transferidas para a **SNTF** as ações judiciais em que a extintas Empresas sejam autoras, rés, assistentes, opoentes ou terceiras interessadas, inclusive as trabalhistas.

CAPÍTULO SÉTIMO - DOS EMPREGADOS

Art. 18 - Ficam transferidos por sucessão trabalhista para a **SNTF** os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio e contratado da **RFFSA, VALEC, GEIPOT e DNIT- CGFER**;

§ 1º - A transferência de que trata o caput dar-se-á por redistribuição e sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual;

§ 2º - Ficam preservados aos empregados os seguintes direitos garantidos nas seguintes legislações:

a) Leis n.º 8.186 de 21 de maio de 1991 e Lei nº 10.478, de 28 de junho de 2002;

b) Lei Estadual n.º 2.061 de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul e os Termos de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovados pela Lei 3.887 de 08 de fevereiro de 1961;

c) Artigos 3º e 14 da Lei Abreu Sodré, de 18/09/69, bem como os artigos 2º , 3º da Lei 10.410 (Laudo Natel), de 28/10/71 e os artigos 3º e 4º da Lei 9.349, de 22/02/96 (Mario Covas).

§ 3º - Fica garantida a continuidade dos pagamentos da parcela sob o encargo da União, relativa aos proventos de inatividade, preservados pelas leis citadas nos parágrafos segundo, terceiro e quarto e demais direitos contidos nesses textos legais;

§ 4º - Fica a referência, para fins do recebimento dos proventos dos aposentados, inativos e pensionistas, de ser adequada e referenciada ao Plano de Cargos e Salários - **PCS** da nova Autarquia;

§ 5º Até a implantação desse novo Plano de Cargos e Salários permanecem como referência os Planos de Cargos e Salários – PCS, das Empresas extintas.

§ 6º Os empregados transferidos na forma do disposto no **caput** terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no Plano de Cargos e Salários – **PCS** da **SNTF;**

§ 7º - Fica transferida para **SNTF** a responsabilidade de comandar o pagamento da parcela sobre o encargo da União, relativo aos proventos de que tratam os parágrafos 2º, 3º e 4º deste artigo;

§ 8º. Ficam garantidos aos empregados das Entidades os direitos decorrentes dos julgamentos dos dissídios coletivos suscitados pelos órgãos sindicais das categorias, quando de seu enquadramento no Plano de Cargos e Salários que será implantado;

Art. 19 - A **SNTF** fica autorizada a celebrar contratos de mão–de-obra especializada e com experiência nos serviços e atividades das extintas Entidades e que serão transferidas a Autarquia, visando suprir as necessidades imediatas de contingente para execução dos serviços e transferência de conhecimento para os novos empregados;

Art. 20 - Os empregados lotados na **SNTF** poderão ser cedidos com ônus para outros órgãos ou entidades da Administração Pública, a critério da Direção da **SNTF**;

Art. 21. - Fica autorizada a **SNTF** a realizar Programa de Desligamento Voluntário para os empregados de que trata o Art.18, a ser aprovado por ato conjunto, pelos Ministérios dos Transportes e do Planejamento, Orçamento e Gestão.

CAPÍTULO OITAVO - DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 22 - Fica a **SNTF** autorizada a atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social, na condição de sucessora trabalhista das extintas Empresas, em relação aos empregados referidos no Art.18, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

§ 1º - A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos objetivando a unificação desses fundos em uma só instituição, atendidas as determinações da legislação em vigor.

§ 2º - A **SNTF** será a sucessora dos eventuais passivos da extinta **RFFSA** com a **REFER** e **SESEF**, e do extinto **GEIPOT** com a **GEIPREV**.

Art. 23 - Fica o Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF** vinculado à **SNTF**.

Art. 24 - A **SNTF** poderá, mediante a celebração de convênio, utilizar as instalações das unidades regionais do **DNIT** e de outros Órgãos Federais para o desenvolvimento de suas atividades.

Art. 25 - Os Art. 77 e 118 da Lei nº 10.233, de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art.77 -

.....

II - recursos provenientes dos instrumentos de outorgas e arrendamentos administrados pela respectiva Agência, excetuado os provenientes dos contratos de arrendamento originários da extinta Rede Ferroviária Federal S/A – **RFFSA**, não adquiridos pelo Tesouro Nacional, os quais serão destinados a compor o **FC** da **SNTF**, conforme o art. 12 desta Lei.

....."(NR)

"Art. 118 - Ficam transferidos da extinta **RFFSA** para a **SNTF**:

I - a gestão da complementação de aposentadoria instituída Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, Lei nº 10.478, de 28 de junho de 2002, e a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei Estadual n.º 2.061 de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul e os Termos de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei 3.887 de 08 de fevereiro de 1961 e os artigos 3º e 14 da Lei Abreu Sodré, de 18/09/69, bem como os artigos 2º , 3º da Lei 10.410 (Laudo Natel), de 28/10/71 e os artigos 3º e 4º da Lei 9.349, de 22/02/96 (Mario Covas) passando a vinculação, para fins do recebimento dos proventos dos inativos e pensionistas, ser referenciada ao Plano de Cargos e Salários - PCS da nova Autarquia, após sua implantação, a ser elaborado no prazo máximo de 180 dias."

§ Único - A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I terá como referência os valores previstos no Plano de Cargos e Salários da **RFFSA**, até a implantação do PCS da nova Autarquia aplicados aos empregados que forem absorvidos, conforme estabelece o Art. 18 desta Lei.

Art. 26 - Ficam criados, no âmbito do Poder Executivo Federal e transferidos de forma provisória para **SNTF**, até a definição final de seu quadro dirigente, os seguintes Cargos em Comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS: um DAS-6; quatro DAS-5; dezesseis DAS-4; trinta DAS-3; trinta e seis DAS-2; e cinqüenta e seis DAS-1;

§ 1º - Na criação do Plano de Cargos e Salários serão definidos os Cargos em Comissão necessários para a operacionalização da **SNTF**;

§ 2º - Os Cargos em Comissão a serem estabelecidos junto ao PCS a ser elaborado, deverá ser, no mínimo, vinte por cento a menos do que aqueles atualmente existentes nas Entidades incorporadas.

Art. 27 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando as disposições em contrário.

Brasília, de de 2007; 186º da Independência e 119º da República.

Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República Federativa do Brasil

JUSTIFICAÇÃO

EM nº _____/2007/Congresso Nacional

Brasília, de de 2007.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Apresentamos a Vossa Excelência a presente minuta de Projeto de Lei, que se propõe *a resolver a situação da Rede Ferroviária Federal S/A – **RFFSA**, da* **VALEC** Engenharia e Construções, da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT** e do **DNIT/CGFER** – Coordenação Geral Ferroviária, através da criação de uma Autarquia Federal, a qual propomos ser chamada de Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários, e dá outras providências.

2. O panorama dos transportes no Brasil, ainda hoje, caracteriza-se pela predominância acentuada do modo rodoviário, justamente aquele de maior consumo energético por tonelada transportada, em detrimento dos sistemas ferroviário e hidroviário (marítimo e fluvial), que em razão das suas próprias características e das peculiaridades geográficas do país, deveriam ser devidamente utilizados para o transporte de grandes cargas e cargas perigosas, a grande e médias distâncias, bem como para transporte de passageiros.

3. No novo e nefasto modelo de gestão do sistema de transporte ferroviário do País, implantado pelo Governo anterior, a malha ferroviária da **RFFSA**, à qual se *incorporou a* FEPASA, foi concedida para empresas privadas explorarem o transporte de carga, com o conseqüente arrendamento dos bens e serviços vinculados. No modelo adotado para a desestatização da **RFFSA**, a empresa permaneceria com inúmeras atribuições e responsabilidades, em especial àquelas relacionadas ao gerenciamento dos contratos de arrendamento, inclusive fiscalizando seus bens que foram somente arrendados e não vendidos às novas operadoras, permanecendo como patrimônio público. Em dezembro de 1999, a despeito das atribuições e responsabilidades, o Governo Federal anterior decretou a dissolução da **RFFSA**, decisão que se mostrou equivocada.

4. Em razão das diretrizes políticas e estratégicas definidas pelo atual Governo, se impõe como imperiosa uma mudança substancial na matriz dos transportes do Brasil e o estabelecimento de um Sistema Nacional Básico de Transportes, integrado e intermodal, capaz de atender, eficientemente, às grandes demandas que o crescimento econômico e social do País suscitará. Somente assim, o escoamento e a distribuição da nossa produção (agrícola, mineral e industrial) quer para o consumo interno, quer para as exportações, se farão de forma rápida e a custos mínimos, o que desonerará a cadeia logística e beneficiará a sociedade como um todo. Somente assim os cidadãos e as cidadãs desse País poderão se movimentar utilizando-se de meios de locomoção adequados, rápidos, seguros e econômicos. Dessa forma, é necessário que o Governo Federal promova ações no sentido de revitalizar e incrementar o setor ferroviário, para que ele possa assumir o papel que técnica e socialmente lhe compete no cenário dos transportes, propiciando condições para a construção de um Brasil próspero e justo.

5. Para tal se faz necessário manter, melhorar e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários já existentes, tais como aqueles de acesso aos portos, assim como construir novos trechos e ligações de forma a interligar as diversas regiões do País, a implantar linhas estratégicas para a integração e segurança nacionais, a atender novas rotas de escoamento e a reativar trechos erradicados que hoje se configuram como importantes eixos ferroviários.

necessário, também, eliminar-se pontos críticos, sobretudo as interferências impostas pelo crescimento urbano, elevando-se com isso a velocidade do transporte e reduzindo-se os tempos das viagens.

6. Nesse sentido, a construção do anel ferroviário de São Paulo (SP), a transposição de Belo Horizonte (MG) e Alagoinhas (BA), o contorno de São Félix (BA) e Candeias (BA), a ampliação da capacidade de transporte e melhoria das ligações aos portos de Santos (SP), Sepetiba (RJ), Itaqui (MA), a construção de acessos a novos portos tais como Vila do Conde (PA) e Campinho (BA), que seria o terminal de uma nova rota para escoamento da produção agrícola e mineral do Centro Oeste da Bahia e, ainda, as conclusões das ferrovias Norte-Sul, Transnordestina e Ferronorte, são, dentre outras, obras de extrema importância para a ampliação da capacidade de transporte do País.

7. Faz-se também necessário, como um imperativo social, a implantação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros, com a implantação: a) dos trens regionais sobretudo aqueles que ligarão pólos de grande concentração populacional e/ou atração econômica acentuada, já com demandas comprovadas e com estudos de viabilidade (em alguns casos) realizados pelo BNDES; b) dos trens turísticos, com a finalidade de desenvolver o turismo preservando o patrimônio ferroviário Nacional; c) dos trens de alta velocidade, nos trechos cujos estudos indicam sua viabilidade e que já contam com o interesse de empresários estrangeiros para a construção das vias, aquisição dos comboios e equipamentos, bem como a operação dos trens.

8. A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas a um custo mais baixo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, o que há muito se reivindica. Terão assim, essas ações, um grande impacto na opinião pública e na economia Nacional.

9. Atualmente existem no Governo, três entidades que cuidam da ferrovia: a **VALEC** Engenharia e Construções Ferroviárias, o **DNIT / CGFER** – Coordenação Geral Ferroviária e a Rede Ferroviária Federal S/A - **RFFSA** em Liquidação que, além de atividades conflitantes, tem problemas estruturais, sofrem de demandas jurídicas de várias ordens e ainda dispersam os esforços necessários para a implementação de um plano que incremente o transporte ferroviário, visando o atendimento da política de mudança da matriz nacional de transportes.

10. Para que o Governo Federal possa, de forma efetiva, avançar nas suas propostas com relação ao setor ferroviário e tenha controle dos projetos e ações necessárias ao resgate e desenvolvimento da ferrovia no Brasil, é imperativa uma reestruturação do setor para dotar a União de um único órgão, enxuto e ágil, capaz de assumir, com eficácia, todos esses encargos, evitando conflitos de atribuições e aproveitando a mão-de-obra disponível, incluindo-se aí, o pessoal especializado do **GEIPOT**, também em processo de liquidação.

11. Assim sendo cabe ao Governo, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT** e da Rede Ferroviária Federal S/A - **RFFSA**, sendo que a primeira tem conflito de atribuições com a Secretaria de Política Nacional de Transportes - SPNT e a última vem sofrendo com o bloqueio de contas bancárias, penhora de imóveis devido a várias ações judiciais demandas contra a mesma. A **VALEC** que está incluída no PND e tem atribuições conflitantes com o **DNIT / CGFER**, no que diz respeito à construção de infra-estrutura viária, sendo que esse último está subordinado à Diretoria de Infra-estrutura Terrestres (DIT) do **DNIT** e não tem merecido importância relevante por parte do órgão que concentra sua atenção, quase que exclusivamente, nas questões rodoviárias.

12. A implementação de um órgão que agregasse o esforço, o pessoal e o patrimônio ferroviário também deveria evitar uma maior concentração de poder e recursos no **DNIT** que atualmente responde por cerca de 85% do orçamento destinado ao Ministério dos Transportes e que, devido ao seu tamanho estrutural e de suas atribuições relativas ao

setor rodoviário, ferroviário e hidroviário, tem se mostrado incapaz de um gerenciamento eficiente dos serviços necessários aos modais, todos eles estrategicamente importantes dentro do Sistema Nacional de Transportes e com demandas técnicas especializadas e diferenciadas, agregadas a um enorme volume de encargos.

13. A ampliação da estrutura do **DNIT** para fins de agregar diretorias e estruturas suficientes para o trato das ações relativas aos três setores, não desprezando ainda as questões relativas ao transporte Dutoviário, há muito sem qualquer atenção por parte do órgão, faria com que o mesmo diminuisse ainda mais sua eficiência, devido aos gargalos estruturais inerentes ao órgão, pelos quais tramitam projetos, licitações, ordens de serviço e seus devidos pagamentos, gestão de pessoal, enfim, uma série de atividades que desembocam em áreas internas ao **DNIT** que tem a responsabilidade da gestão comum de todos os processos, independentemente que sua proveniência, seja de uma Diretoria modal ou outra.

14. A manutenção ou ampliação do **DNIT**, devido a sua concentração de recursos financeiros e portanto poder político, faz com que o órgão dispute espaço e prestígio com o próprio Ministério dos Transportes o que acaba por gerar conflitos relevantes de ordem política.

15. Assim sendo se faz necessário que o Governo Federal viabilize a criação de uma entidade independente e que possa ser responsável para o desenvolvimento do setor ferroviário e ainda zelar pela preservação de seu imenso patrimônio, construído através de um grande esforço do Povo Brasileiro.

16. Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma **Autarquia** que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA, GEIPOT, VALEC** e **DNIT – CGFER**, sendo as atividades desta última desagregadas do **DNIT**. A solução autárquica possibilita uma melhor proteção da instituição e de seu patrimônio, sobretudo com relação aos problemas que atualmente recaem sobre a **RFFSA;**

17. Assim, tem-se que somente com a criação de uma **Autarquia** que denominamos **Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários**, incorporando o patrimônio e quadros de pessoal da **RFFSA**, da **VALEC**, do **GEIPOT** e do **DNIT / CGFER**, será possível a realização de novos investimentos no setor ferroviário, com a necessária melhoria da infra-estrutura de transportes e o impacto positivo na geração de empregos.

18. Com a presente proposta, a **Autarquia** sucederá a **RFFSA**, a **VALEC**, o **GEIPOT** e o **DNIT-CGFER**, que deverão ser extintos, em seus direitos e obrigações, não havendo, assim, prejuízo para credores ou redução de investimentos em transporte ferroviário.

19. Considerando a importância de se garantir total transparência e credibilidade ao processo, especialmente no que diz respeito à indenização aos acionistas minoritários, bem como ao pagamento de outros passivos que passam automaticamente para a responsabilidade da União, propõe-se a criação do "Fundo Contingente - **FC**", na **SNTF**, supervisionado pelo Ministério dos Transportes, o qual será constituído de recursos oriundos do Tesouro Nacional, lastreados nos recebíveis das extintas empresas, tais como aqueles, decorrentes dos contratos de arrendamento das malhas ferroviárias, aluguéis, acertos de contas com as concessionárias, outras empresas credoras, etc..., bem como, de outros decorrentes da venda de imóveis não-operacionais sem interesse para o setor ferroviário, definidos pelo MT.

20. Com o propósito de se evitar a demissão automática dos empregados das extintas **RFFSA, VALEC, GEIPOT** e do **DNIT – CGFER**, que causaria problema social e perda de mão-de-obra especializada, propomos a absorção desse empregados pela Autarquia, por sucessão trabalhista visto que a Lei 9.962 de 22 de fevereiro de 2000, que disciplina o regime de emprego público do pessoal da Administração Federal Direta, Autárquica e Fundacional, e dá outras providências, dispõe em seu Art. 1º que o pessoal admitido para emprego público na Administração Federal Direta, Autárquica e Fundacional terá sua relação de trabalho regida pela Consolidação das Leis do Trabalho. Esta Autarquia será vinculada ao Ministério dos Transportes.

21. Para a realização dos trabalhos da Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários – **SNTF**, propomos a criação de cargos em comissão, representando 80 % (oitenta por cento) dos cargos e contratos originários das empresas extintas em um quadro de pessoal com, no mínimo, 800 empregados.

22. Observa-se que essa medida representará, na verdade, redução de gastos para gerenciamento da nova Autarquia em relação àqueles necessários para a administração das empresas que serão extintas.

23. Quanto às atribuições relativas a fiscalização dos Contratos de Arrendamento, a proposta prevê a transferência para a Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - **SNTF**, com atuação complementar da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, das atividades de fiscalização destes contratos. Tal medida atende, inclusive, a recomendação expressa do tribunal de Contas da União, contida no Acórdão nº 541/2003, de 25 de março de 2003.

24. Considerando o expressivo patrimônio das empresas em extinção, composto por imóveis não-operacionais sem interesse ferroviário, espalhados pelo território nacional, especialmente nas principais cidades, a presente medida dispõe que Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários seja autorizada a aproveitar esses ativos em programas de regularização fundiária e de habitação de interesse social, para atender populações de baixa renda, segundo políticas públicas a serem definidas pelo Ministério das Cidades, cuja implementação fica a cargo da CEF Econômica Federal.

25. Quanto às ações judiciais em curso, pretende-se reduzir o passivo potencial com a melhoria da qualidade técnica na defesa de ações judiciais das empresas em extinção, transferidas para a **SNTF** tendo em vista, as prerrogativas da própria Autarquia, e ainda com o concurso da Advocacia Geral da União.

26. Adicionalmente, estão sendo propostas medidas com vistas a preservar a memória ferroviária e contribuir para o desenvolvimento da cultura e o turismo, consubstanciadas na delegação de competência ao Ministério da Cultura para proceder à identificação e catalogação dos bens móveis e imóveis de valor histórico, artístico ou cultural oriundos das extintas empresas e incorporados à Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários.

27. Assim, estamos convictos de que a solução ora proposta, de criação da **Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários**, coaduna-se perfeitamente com as diretrizes do Governo Federal de revitalização do transporte ferroviário no País, visto que permitirá a implementação de uma política voltada para o setor ferroviário capaz de induzir novos investimentos, contribuindo para o desenvolvimento econômico e para a geração de novos empregos.

28. A relevância deste Projeto de Lei e a urgência em sua tramitação decorrem da necessidade imediata de uma reestruturação do Setor Ferroviário no âmbito do Governo com vistas a criar a Autarquia Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - **SNTF**, para conduzir as ações ferroviárias por parte da União de forma a possibilitar novos investimentos, a imediata retomada do crescimento do Setor, o aproveitamento da mão-de-obra existente e ainda preservação do patrimônio histórico ferroviário e resolver a situação da **RFFSA**, **VALEC**, **GEIPOT** e **DNIT-CGFER** .

Estas, Senhor Presidente, são as razões que nos levam a propor o presente Projeto de Lei.

Respeitosamente,



1. Síntese do problema ou da situação que reclama providências:

Reestruturação do Setor Ferroviário sob a administração Federal visando o atendimento das necessidades do Setor sob a responsabilidade do Governo Federal e a retomada dos investimentos no setor de transporte ferroviário no País.

2. Soluções e providências contidas no ato normativo ou na medida proposta:

Edição de Projeto de Lei que determina a criação de uma Autarquia Federal denominada Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários e a absorção por esta dos respectivos quadros de pessoal e patrimônios da Rede Ferroviária Federal S/A – em Liquidação, da **VALEC** Engenharia e Construções Ferroviárias S/A, do **GEIPOT** – Empresa Brasileira de Projetos de Transportes, em liquidação e do **DNIT / CGFER**, entidades estas que deverão ser extintas com a criação da Autarquia, ficando esta responsável pela supervisão, controle e fiscalização dos bens operacionais arrendados com o apoio da Agência Nacional de Transportes Terrestres – **ANTT**, entre outras providências.

3. Alternativas existentes às medidas propostos:

Proposta de MP extinguindo a **RFFSA**, transferindo o pessoal para o **GEIPOT** e Patrimônio para o ***DNIT***;

Projeto de Lei criando uma outra empresa SA, a **Transfer**, através da fusão da **RFFSA**, da **VALEC** da **CBTU** e do **Trensurb**;

Proposta de MP criando uma Autarquia Especial Temporária visando a absorção das atividades, patrimônio e pessoal da **RFFSA** e da **VALEC** com sua posterior extinção e transferência dos bens, direitos e obrigações para uma Diretoria Ferroviária no **DNIT**, criada a partir da Coordenação Geral Ferroviária.

4. Custos

Os recursos necessários à adoção das medidas propostas serão provenientes de utilização de disponibilidades de caixa das empresas que serão absorvidas, de alienação de bens imóveis não operacionais sem interesse ferroviário, de recebíveis provenientes dos contratos de arrendamento de bens e de concessões de serviços ferroviários, de multas e ações em curso cuja **RFFSA** é autora, do encontro de contas entre a **RFFSA** e Concessionárias, de receitas provenientes de aluguéis de imóveis não operacionais, de outros recebíveis de direito das empresas em extinção e da emissão de títulos do Tesouro Nacional.

5. Razões que justifiquem a urgência (a ser preenchido somente se o ato proposto for *Medida Provisória ou Projeto de Lei que deva tramitar em regime de urgência*):

A relevância e a urgência que estão a exigir a tramitação deste Projeto de Lei decorrem da necessidade da reestruturação do Setor Ferroviário no âmbito do Governo de forma a possibilitar que as atividades necessárias para o desenvolvimento do Setor sejam efetuadas de forma eficiente, eficaz e econômica por parte da União e ainda possibilitar novos investimentos para o setor ferroviário.

6. Impacto sobre o meio ambiente (sempre que o ato ou medida proposta possa vir a tê-los):

Não há.

7. Alterações Propostas: (a ser preenchido somente no caso de alteração do Projeto de Lei)

Texto Atual

Não se aplica.

Texto Proposto

Não se aplica

8. Síntese do parecer do relator:

PARLAMENTAR

MPV 353

00228

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ /2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

1 ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ☞ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ✱ Substitutivo global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

SUBSTITUTIVO GLOBAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 19/01/2007

Exposição de motivos nº. _____/2007/_____

Brasília, __ de _____ de 2007.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Apresentamos a Vossa Excelência a presente proposta de Projeto de Lei, que propõe dar uma solução definitiva e estrutural para o Sistema Ferroviário Nacional, para que a modalidade ferroviária possa galgar posições na matriz dos transportes, atingindo mais de 30% das cargas transportadas. Os benefícios daí advindos são sobejamente conhecidos, através da redução global dos custos, diminuição de acidentes, de roubos de cargas, além de promover economia considerável dos recursos destinados à manutenção de rodovias ao se transferir dessas as cargas mais pesadas, diminuindo em muito a sua deterioração.

2. A proposta fundamental é a criação de uma única Empresa Pública Federal, oriunda da transformação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. na Ferrovias Brasileiras S.A.– **FEBRASA.** Essa ação resolveria concomitantemente a situação da Rede Ferroviária Federal S. A. - **RFFSA**, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB** e ainda do **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, unificando, desta forma, o Sub-setor Ferroviário sob o controle da União.

3. Serão obtidos ganhos significativos devido a fusão das empresas, com a centralização administrativa e financeira, redução do número de cargos, solução para os remanescentes da **RFFSA** e da **CBTU**, ampliação da área de atuação da VALEC, entre outros.

4. A criação da **FEBRASA** agregará e concentrará conhecimentos sobre superestrutura da via, sistemas ferroviários de eletrificação, sinalização e telecomunicações, material rodante e operação ferroviária, indo muito além de do que é apenas a infra-estrutura, necessários ao desenvolvimento, análise e implantação de novos projetos;

5. Há necessidade de expansão dos serviços de transportes ferroviários de cargas e passageiros, possibilitando custos menores do transporte na cadeia logística do País, tanto para a chegada de cargas aos portos para as exportações como para o abastecimento interno, sem onerar de forma significativa os produtos transportados. Faz-se necessário que o Poder Executivo promova ações no sentido de incrementar o Setor Ferroviário Nacional, de forma a possibilitar a construção de um Bresil próspero e viável economicamente, promovendo um transporte mais barato em regime de eficiência.

6. Para tal se faz necessário manter e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários tais como aqueles de acesso aos portos, assim como construir novos trechos e ligações, de forma a integrar a malha ferroviária. Devemos ainda incrementar a velocidade de transportes, por meio da adequação da malha e contornos em cidades evitando as interferências impostas pelo crescimento urbano. Pontos críticos como as passagens de nível, devem ser eliminados de forma adequada, com a construção de passagens inferiores ou superiores que garantam a mobilidade segura de veículos e pedestres. Tais ações impactariam diretamente na oferta de transportes, minimizando as restrições de velocidade, riscos de acidentes e ampliando o retorno fiscal.

7. Faz-se, também, necessária a implementação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros: com a implantação dos Trens Turísticos com a finalidade de desenvolver o turismo e preservar o patrimônio ferroviário; e dos Trens Regionais, cujos estudos de viabilidade já foram desenvolvidos pelo BNDES e tem a finalidade de promover a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresariais ao longo dos trechos. Existem, ainda, dos Trens de Alta Velocidade, pelos quais os empresários estrangeiros vêm demonstrando interesse em sua construção e operação, devido aos estudos já realizados pelos mesmos que apontam como viável sua implantação.

8. A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas a um baixo custo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, que há muito se questiona sua inexistência, e terão um grande impacto na opinião pública e na economia nacional.

9 Para que o Governo Federal tenha controle dos projetos e ações necessárias à implantação de obras de infra-estrutura, de sistemas ferroviários pertinentes e dos serviços a serem implantados, é imperativo que a União seja dotada de um órgão que concentre tais atividades, com estrutura adequada e sem excessos, a fim de que haja agilidade no desenvolvimento dos trabalhos necessários..

10. Atualmente existem no Governo, cinco entidades, a **VALEC** Engenharia, Construções e Ferrovias, a Rede Ferroviária Federal S.A. – **RFFSA** - em Liquidação, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. – **TRENSURB e o GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes que, além de problemas estruturais, sofrem de demandas jurídicas de várias ordens, estão enquadradas no Plano Nacional de Desestatização – **PND**, ou em processo de liquidação e, ainda, dispersam os esforços necessários para a implementação de um plano que incremente o transporte ferroviário, visando o atendimento da política de mudança da matriz nacional de transportes.

11. Para que o Governo possa de forma efetiva avançar nas suas propostas com relação ao setor ferroviário se faz necessária uma reestruturação dessas Empresas de forma a concentrar esforços e aproveitar a mão-de-obra disponível.

12. Também necessitam de uma definição de políticas acertadas para seu equacionamento as empresas estatais responsáveis pelo transporte ferroviário de passageiros no âmbito metropolitano, quais sejam a Companhia Brasileira de Trens Urbanos **CBTU**, e a Empresa Trens Urbanos de Porto Alegre - **TRENSURB**. Com relação a estes sistemas, a proposta da criação da nova Empresa, tem como vantagem a possibilidade de agregá-las em uma única Empresas, a **FEBRASA**, centralizando as atividades do setor ferroviário, sob responsabilidade Federal, em apenas um órgão governamental.

13. A transferência para o Ministério das Cidades da **CBTU** e da **TRENSURB**, operadoras dos transportes ferroviários de passageiros, com grande apelo social, e as políticas traçadas para estas empresas desde o Governo passado precisam ser revistas e equacionadas de forma mais adequada e apropriada;

14. Os Trens Urbanos têm uma grande importância social, e os Estados, já endividados e imbuídos em resolver outros problemas sociais, não estão aptos a assumir os custos operacionais desses Sistemas. Pesa ainda sobre o modelo de regionalização propostas definidas em estudos desenvolvidos pelo Banco Mundial, que preconizam o "subsídio ao usuário" e "garantias de demanda" como forma de garantir o equilíbrio econômico-financeiro e a remuneração do capital investido e certamente o lucro financeiro, que, se não acontecem, acabam sendo bancadas pelos cofres públicos.

15. Por outro lado a **CBTU** e **TRENSURB**, empresas que implantam e operam os sistemas metropolitanos em algumas poucas Capitais têm, no âmbito do Ministério das Cidades, que disputar recursos para sua ampliação e manutenção, com os setores de Saneamento e Habitação, que demandam investimentos em todas as cidades do País.

16. Assim sendo, cabe ao Governo Federal, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação das Empresas ferroviárias sob sua responsabilidade, agregando e otimizando sua gestão e funcionalidade e ainda resgatando a memória técnica e o conhecimento especializado que muito vem se perdendo, bem como preservando o acervo documental e principalmente o patrimônio das Empresas.

17. A proposta de criação de uma nova Empresa que agregue as atividades e os trabalhadores celetistas remanescentes das Empresas administradas pela União, resolve, de uma vez por todas, a situação da **RFFSA**, da **CBTU**, da **TRENSURB**, da **VALEC** e do **GEIPOT**, pois serão sucedidos por apenas uma Empresa vinculada ao Ministério dos Transportes.

18. Esta situação caótica é agravada pela pulverização das empresas ferroviárias federais, o que as torna frágeis perante o desafio de retomar os transportes sobre trilhos no País, de forma a atender as necessidades de uma Nação com dimensões continentais.

19. Os governantes brasileiros, contudo, apesar de cederem espaço à iniciativa privada, não adotaram paradigmas próprios do setor privado que seriam passíveis de aplicação no setor público. Os grandes conglomerados empresariais preferem crescer, principalmente, por absorções ou fusões com outras empresas. A fusão é um estágio mais sofisticado de empresas numa economia capitalista: não só permite uma melhor posição de mercado, conferindo-lhe maior poder econômico, como permite principalmente economias de custo (de intensidade – no curto prazo – e de escala – no longo prazo).

20. Neste moderno espectro é que se propõe a absorção pela **FEBRASA** das Empresas Ferroviárias Federais: Rede Ferroviária Federal S.A.– **RFFSA**, da **VALEC** - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., da **CBTU** - Companhia Brasileira de Trens Urbanos, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB**, agregando ainda o pessoal e atividades da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT**.

21. Destas Empresas será gerada a **FEBRASA**, – Empresa de Transportes Ferroviários, vinculada ao Ministério dos Transportes. O pressuposto é o do fortalecimento do setor ferroviário, tornando-o preparado economicamente e operacionalmente para enfrentar a reestruturação do setor, assim como a construção de novas vias férreas, solidificar as existentes e gerir adequadamente o Sistema Ferroviário Nacional. No caso brasileiro, tarefas deste porte impõem a necessidade de uma empresa fortalecida e unificada integralmente. Esta união não imporá aos cofres públicos despesas adicionais. Pelo contrário, em qualquer fusão a expectativa é de diminuição de custos por economias de intensidade ou de escala. Os ganhos econômicos e os benefícios sociais são evidentes.

22. A **FEBRASA**, na área de jurisdição federal, terá por finalidade prestar serviços de transportes ferroviários, explorando-os diretamente, ou por meio de concessões, ou transferências a estados, Distrito Federal ou municípios. Constitui, também, objetivo da **FEBRASA** desenvolver estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, no contexto do desenvolvimento tecnológico, da integração com os demais modais de transporte, da logística operacional, de forma conjugada com os sistemas portuários e com as aduanas interiores, dentre outros congêneres.

23. Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma Empresa Federal que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA**, **GEIPOT**, **VALEC**, **CBTU** e **TRENSURB**.

24. Estes, Senhor Presidente, são apenas alguns dos motivos que nos levam a concluir ser indispensável a formação desta Empresa, a **FEBRASA**, e para essa finalidade propomos o seguinte Projeto de Lei a ser encaminhado ao Congresso Nacional, em regime de urgência, como proposta do Poder Executivo:

PROPOSTA DE PROJETO DE LEI

PROJETO DE LEI Nº. _____ DE ___ DE _____DE 2007.

Autoriza a reestruturação da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S. A. e a absorção, pela mesma, de empresas federais incluídas no PND ou em liquidação e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o Artigo 60 da Constituição Federal, adota o seguinte Projeto de Lei.

Art. 1º.- Autoriza a reestruturação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., referida no Decreto nº. 94.352, de 20 de maio de 1987, seus objetivos, plano de cargos e salários, nome da empresa, transformando-a em uma nova Empresa Pública, denominada Ferrovias Brasileiras S.A. - **FEBRASA**, vinculada ao Ministério dos Transportes, tendo sua relação de trabalho regida pela Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943 e legislação trabalhista correlata.
Parágrafo Único: A área de atuação da nova empresa se dará em todo território nacional.

Art. 2º - A Rede Ferroviária Federal S.A. - **RFFSA**, *Sociedade de Economia Mista criada pela* Lei nº. 3.115 de 16 de março de 1957, o **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, criada pela Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos - **CBTU,** criada pelo Decreto nº. 89.396 de 22 de fevereiro de 1984, e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre –**TRENSURB,** criada pelo Decreto 84.640 de 17 de abril de 1980, serão incorporadas e sucedidas pela **FEBRASA,** ou extintas por Ato do Poder Executivo, em um prazo máximo de um ano;

Art. 3º - As atividades e funções da **RFFSA**, da **VALEC,** da **CBTU,** da **TRENSURB,** serão *transferidas para a* ***FEBRASA****, no prazo estabelecido no Art. 2º.*

Art. 4º - Fica a **FEBRASA** autorizada a conduzir o processo de absorção das atividades da **RFFSA, CBTU, GEIPOT** e **TRENSURB**, assim como receber por sucessão trabalhista os empregados transferidos ou redistribuídos daquelas empresas;
Parágrafo Único: Fica a União autorizada a assumir, quitar e responder por todos os passivos, contenciosos e participações acionárias, das Empresas que comporão a **FEBRASA**, e geradas até a data em que as mesmas forem incorporadas ou extintas.

Art. 5º - Ficam as Empresas ***RFFSA, CBTU, GEIPOT*** e ***TRENSURB,*** responsáveis pela colaboração e fornecimento de informações à **FEBRASA**, visando a conclusão do processo de absorção, até a data limite prevista no Art. 2º.

Art. 6º - Após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União ficam retiradas do Plano Nacional de Desestatização - **PND** a **VALEC**, a **CBTU**, a **TRENSURB.**
Parágrafo Único: Fica estabelecido o prazo máximo de um ano, para definição do processo de liquidação da **RFFSA** e **GEIPOT.**

Art. 7º.- Será implantada Auditoria Operacional dos acervos da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB** e **GEIPOT,** pelo Tribunal de Contas da União, visando levantar a situação patrimonial mobiliária e imobiliária dessas empresas, definindo ações visando garantir sua regularização, devendo ainda:
I - Promover um levantamento completo da situação patrimonial imobiliária originária das antigas ferrovias incorporadas pela **RFFSA** quando de sua criação em 1957, baseando-se nas documentações originárias das empresas constantes do Relatório Anual do IBGE de 1957;
II – promover o mapeamento e cadastramento via satélite, de toda malha ferroviária nacional, concedida ou não, acompanhado de laudo técnico sobre o estado geral da malha;
III - definir a situação patrimonial mobiliária e imobiliária das Empresas constantes no caput, nos últimos doze anos, promovendo sua regularização;
IV – definir a situação patrimonial dos bens provenientes das empresas que serão incorporados à **FEBRASA**, devendo estar concluída em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação dessa Lei.
Parágrafo Único: Para a realização das atividades acima dispostas o Tribunal de Contas da União deverá contar como apoio da **FEBRASA,** do Ministério da Defesa, por meio dos Batalhões de Engenharia e Construções (BEC's) do Exército Brasileiro, ou por meio de contratação de empresa especializada;

Art. 8º - A **FEBRASA** promoverá:
I - O levantamento, cadastramento e aviventamento dos bens e elementos integrantes dos patrimônios móveis e imóveis, acervos técnicos e culturais provenientes da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB** e **GEIPOT**, e incorporados ao seu patrimônio, aplicando as disposições da Lei nº. 6.428/1977;
II – Convênio com o Ministério da Defesa para fins de utilização de serviços das Forças Armadas Brasileiras, visando o mapeamento, cadastramento via satélite (GPS), dos bens imóveis e faixas de domínio incorporadas à **FEBRASA**;
III – Verificação, através de órgãos internos da Empresa, de todas as cessões, alienações, contratos, comodatos, convênios e termos de permissão de uso do patrimônio ferroviário e sua conservação, elaborados pelas empresas incorporadas e sucedidas e que venham a ser transferidos pela **FEBRASA**, apurando e tomando providências com relação a sua inadimplência;
IV – Inspeção através de órgãos internos da Empresa, do patrimônio mobiliário e imobiliário proveniente das empresas incorporadas e sucedidas, apurando a situação de todas as instalações, faixas de domínio, material rodante, máquinas, equipamentos, ferramentas e estoques existentes,

seu estado de conservação, estocagem, garageamento, tomando as providências necessárias para a continuidade dos serviços;

V - Levantamento da Memória Histórica e Cultural das ferrovias incorporadas, bem como dos Arquivos Técnicos, de Pessoal e de Projetos, de modo a preservá-los e permitir sua utilização técnica, judicial, administrativa e histórico-cultural, muito especialmente subsidiando a atuação em juízo da Advocacia Geral da União;

Art. 9º - A **FEBRASA** será administrada por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, por uma Diretoria Executiva, contando ainda com um Conselho Fiscal, cujas composições e atribuições serão definidas por Ato do Poder Executivo;

Art. 10º - O processo de implantação da **FEBRASA** se dará por meio de Atos do Poder Executivo e deverá ocorrer em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação desta Lei, promovendo:

I. A constituição da Diretoria Executiva e Conselhos de Administração e Fiscal da Empresa;

II. A constituição do Quadro de Pessoal e Plano de Cargos e Salários da Empresa;

III. A incorporação das funções e atividades das **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT;**

IV. A incorporação de bens móveis, imóveis e direitos da **VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT** e outros destinados pela União;

V. A aprovação do Regimento Interno;

VI. A elaboração do orçamento da Empresa até conclusão do processo de implantação;

Art. 11º.- Competem à **FEBRASA** as seguintes atribuições:

I - Gerenciar, desenvolver acompanhar, licitar, contratar, fiscalizar e executar, diretamente ou através de terceiros, estudos, pesquisas, projetos, obras de construção, reconstrução, restauração, recuperação e ampliação de ferrovias, bem como executar programas de operação, manutenção, conservação e controle de tráfego, decorrentes do uso de recursos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

II - Participar das Parcerias Público – Privadas (PPP's), de Consórcios Públicos em conformidade com a legislação específica e contratar financiamentos por meio de instituições financeiras de fomento ao desenvolvimento nacionais e internacionais, e ainda desenvolver negócios por meio da elaboração e execução de projetos de ocupação da região lindeira, estações e pátios, visando o incremento do transporte e o financiamento dos sistemas; (vide inciso XVII)

III - Representar e garantir os interesses da União na Direção de Empresas prestadoras de serviços metroviários e ferroviários, onde haja capital e aporte de recursos Federais de investimento e custeio, de forma proporcional;

IV - Aprovar projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor, cuja execução modifique a estrutura do Sistema Nacional de Viação;

V - Prestar serviços de transportes sobre trilhos de cargas e de passageiros, não outorgados às empresas privadas ou delegados a Estados, Distrito Federal ou municípios, ou nas malhas cujas concessões vierem a ser objeto de caducidade ou findos, bem como aqueles de caráter econômico - social e de interesse da União;

VI - Administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar, manter em tráfego e explorar as Estradas de Ferro a ela incorporadas;

VII - Promover a exploração de trens regulares e não regulares de passageiros entre cidades, interestaduais, turísticos e de longa distância e aqueles onde houver interesse social ou da União;

VIII – Supervisionar e fiscalizar o uso e a manutenção dos bens ferroviários arrendados, pertencentes à União, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de arrendamentos e acompanhar a aplicação de penalidades pelo seu descumprimento;

IX - Implementar medidas necessárias a receber os ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento, dando destinação aos mesmos, bem como, administrá-los;

X - Operar e manter os serviços de transportes ferroviários, em todo território Nacional, nos casos de encerramento dos contratos de concessão e aqueles considerados de interesse da União;

XI - Propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos, execução de obras viárias e de prestação de serviços de transportes ferroviários;

XII - Promover ou efetuar estudos, a pedido do Ministério dos Transportes, sobre rotas e corredores estratégicos de transportes, para exportação ou para abastecimento interno, onde a malha ferroviária seja um elemento predominante, constitua ponto crítico para a formação do corredor estratégico ou seja de interesse econômico – social para a economia regional e nacional;

XIII - Promover o desenvolvimento tecnológico da ferrovia com a implantação de centros de pesquisa tecnológica e realização de convênios com universidades e centros tecnológicos nacionais e internacionais;

XIV – Desenvolver estudos e elaborar proposta visando a concepção do Sistema Nacional Ferroviário, integrante do Sistema Nacional de Viação, no contexto do Plano Nacional de Viação – PNV, assim como atuar junto às faixas de domínio constantes do Plano e seu entorno;

XV – Preparar para o Ministério dos Transportes, propostas para a elaboração do plano plurianual, e as de orçamento para projeto de lei de diretrizes orçamentárias, em consonância com o inciso XXIII do Art. 84 da Constituição Federal;

XVI – Cooperar com o Ministério da Defesa na elaboração de diretrizes de mobilização e de segurança institucional do transporte ferroviário no país e proteção à infra-estrutura, muito especialmente nas faixas de fronteira;

XVII - Promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte e executar outras atividades ligadas ao setor ferroviário de interesse do Governo;

XVIII – Dar suporte técnico ao Ministério da Justiça, especificamente à Polícia Ferroviária Federal, na elaboração de laudos periciais de acidentes ferroviários ocorridos em faixas de domínio pertencentes à União, arrendadas ou não;

XIX - Promover seminários ou congressos sobre a atividade ferroviária;

XX - Publicar livros, revistas e opúsculos técnicos, para divulgar as ações ferroviárias no Brasil, inclusive através da rede mundial de computadores;

XXI - Participar de congressos e seminários, nacionais e internacionais, sobre o transporte ferroviário ou assuntos afins;

XXII – Desenvolver atividades de estudos, projetos e pesquisas, nas áreas de infra-estrutura e transportes ferroviários bem como aqueles referentes à logística e terminais de integração multimodal;

XXIII – Representar a União nas discussões e elaboração de tratados e internacionais versando sobre as estradas de ferro;

XXIV – Participar de associações e organismos nacionais e internacionais cujo objetivo seja o desenvolvimento, integração, troca de experiências no que diz respeito ao Setor Ferroviário;

XXV – Fornecer subsídios para formulação de propostas de Plano de Outorgas e Arrendamentos, a serem aprovados pelo Ministério dos Transportes;

XXVI - Promover a exploração dos sistemas de transportes de passageiros sobre trilhos em regiões urbanas e metropolitanas, onde houver interesse social e da União, e quando não ocorrer a aceitação de que trata o § 5º do Artigo 3º da Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993;

XXVII – Elaborar propostas pera as revisões tarifárias, ouvido o Conselho de Administração, e encaminhá-las ao Ministério dos Transportes;

XXVIII – 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;

XXIX - Desenvolver pesquisas destinadas a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, o desenvolvimento tecnológico, a integração com os demais modais de transporte, a logística operacional, de forma conjugada com os sistemas rodoviários, portuários, aeroportuários e aduanas inclusive as de interior e de fronteira;

XXX – Promover as medidas de proteção ao meio ambiente de acordo com as diretrizes governamentais, bem como atendendo a legislação vigente; e

XXXI – Desenvolver outras ações compatíveis com seus objetivos, de acordo com o Art. 3°.

Art. 12 - A União transferirá à Empresa recursos financeiros para realização de suas atividades incluindo investimentos, custeio, folha de pagamentos e fomento às atividades econômicas locais, assim como os direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de trinta quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos, direta ou indiretamente pela mesma;

§1º - A União destinará a **FEBRASA** o aporte de recursos para a formação do capital social inicial da Empresa, no valor mínimo de quinhentos milhões de reais, destinados a instalação da Empresa;

§2º - O Ministério dos Transportes disponibilizará a **FEBRASA** recursos orçamentários e financeiros necessários para o custeio das atividades da empresa, enquanto não for alcançado o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 13 - Constituem recursos da **FEBRASA**:

I - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

II - recebíveis oriundos dos contratos de exploração e uso operacional da Ferrovia – Norte Sul, quando da absorção da VALEC SA.;

III – créditos provenientes da exploração extra-operacional da faixa de domínio;

IV - saldos em contas dos balanços patrimoniais, conforme apurados no processo de extinção e absorção das empresas que comporão a Empresa;

V - receitas operacionais, por serviços de transporte ferroviário prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

VI - receitas de aluguéis, arrendamentos e alienações de patrimônio que vierem a ser transferidos das empresas a serem incorporadas;

VII - produto da venda de publicações, material técnico, dados e informações, inclusive para fins de licitação pública, de emolumentos administrativos e de taxas de inscrição em concurso público;

VIII - doações, legados, subvenções e outros recursos que lhe forem destinados por pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado;

IX – receitas de transferências de recursos do Tesouro;

X – receitas provenientes da realização de cursos, seminários, encontros ou congressos ou assemelhados;

XI - recursos provenientes de acordos e convênios que realizar com entidades nacionais e internacionais, públicas ou privadas;

XII - rendimentos de aplicações financeiras que realizar;

XIII – Receitas provenientes de empréstimos;

XIV – Patrimônio, recursos previstos no orçamento a União, receitas de contratos de arrendamento, aluguel, e demais direitos, créditos e recebíveis das empresas que serão incorporadas pela **FEBRASA;**

XV - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas para outras entidades afins;

XVI - recebíveis oriundos dos contratos de arrendamentos e concessão de malhas ferroviárias;

XVII - fundos e frutos civis decorrentes da mobilização e exploração dos direitos concedidos pela União na forma do Artigo 8º e emanados através de atos do Poder Executivo;

XVIII - valores resultantes da Auditoria Operacional do Colendo Tribunal de Contas da União, oriundos da cisão da RFFSA e da **CBTU,** com relação às Empresas que foram regionalizadas, movimentados nos exercícios de 1994 a 2000;

XIX - Ações em que as entidades incorporadas e incorporadas pela Autarquia sejam autoras;

XX - rendas provenientes de outras fontes;

Art. 14 - Fica a **RFFSA**, a **VALEC,** o **GEIPOT**, a **CBTU** e o **TRENSURB,** autorizadas a promover a revisão e equiparação de seus Planos de Cargos e Salários adequando-os à nova realidade e promovendo, mediante opção de seus empregados, o re-enquadramento;

§ 1º - Após o re-enquadramento dos empregados fica autorizada a **CBTU** e a **TRENSURB.** a transferir seus empregados, mediante opção dos mesmos, para a **FEBRASA;**

§ 2º - Os empregados que não optarem pelo reenquadramento poderão ser transferidos pera **FEBRASA** em quadro em extinção;

§ 3º - Os empregados da RFFSA e GEIPOT serão redistribuídos para **FEBRASA** *após a* definição do processo de liquidação destas empresas.

Art. 15 – A transferência ou redistribuição do pessoal da **RFFSA**, **GEIPOT**, **VALEC**, **CBTU** e **TRENSURB,** para **FEBRASA,** será por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados os direitos e prerrogativas trabalhistas dos empregados advindos das empresas de origem.

§ 1º - O pessoal absorvido na forma do disposto no *caput* terá seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão trabalhista;

§ 2º - Fica também assegurada a absorção aos beneficiados pela Lei nº. 8.878, de 11 de maio de 1994, que dispõe sobre a concessão de anistia, oriundos das empresas incorporadas pela **FEBRASA**, na forma da Lei.

§ 4º - A critério da Direção da **FEBRASA**, poderá haver a cessão de pessoal do quadro próprio, com ônus, para outros órgãos ou entidades da Administração Pública interessados;

§ 5º - Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratada na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, a todos empregados das empresas ferroviárias incorporadas e sucedidas ou extintas, estendo-se este direito aos que vierem a se aposentar pela **FEBRASA** e estejam abrangidos pelas Leis *mencionadas neste parágrafo;*

§ 6º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo escritório regional da malha paulista da **RFFSA - ERMAP,** o direito à complementação, conforme disposto na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, na forma do disposto na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991;

§ 7º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários que trata a Lei nº. 2.061, de 13.04.53, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº. 3.887, de 08 de fevereiro de 1961 e Decreto Legislativo nº. 1.400/60/RS

§ 8º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários abrangidos pela Lei nº. 3.887, de 08.02.61;

§ 9º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que, em razão de Lei nº. 6.184, de 11.12.74, optaram ou não pela integração nos Quadros da **RFFSA**, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17.03.75 a 19.05.80.

§ 10 - A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista nos parágrafos 5º a 8º será de responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela **FEBRASA**;

§ 11 - As aposentadorias e pensões dos ferroviários, previstas na legislação citada nos parágrafos 5º ao 8º, terão como referência a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários – PCS da **RFFSA**, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores:

a. acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data desta Lei, ainda que julgados posteriormente;

b. quaisquer alterações supervenientes;

c. reajustamentos posteriores a data desta Lei considerando os mesmos índices percentuais definidos no parágrafo 12.

§ 12 - As complementação das aposentadorias e pensões dos ferroviários, definida na legislação citada nos parágrafos 5º à 8º, será reajustada obedecendo as mesmas datas e índices percentuais em que forem reajustadas as aposentadorias e pensões pagas pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, não se limitando ao teto do INSS, sendo ainda acrescidos dos índices percentuais devidos aos acordos e dissídios coletivos ajuizados anteriormente à vigência desta Lei, alterando-se o parágrafo único, do Art. 2º, da Lei nº. 8186 / 91.

Parágrafo único - a complamentação, assim reajustada, será paga conforme determina o art. 6º da Lei nº. 8186/91.

Art. 16 - A **FEBRASA**, com a aquiescência do órgão de origem, poderá solicitar a cessão com ônus, pessoal efetivo de outras Entidades e Órgãos do Governo Federal, independentemente de designação para exercício de cargo comissionado.

Art. 17 – Fica a **FEBRASA** autorizada a atuar como patrocinadora da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social; sucedendo a **RFFSA, CBTU, TRENSURB** e **GEIPOT**, nos direitos e obrigações, incluindo-se a dívida atuarial reconhecida pelas empresas incorporadas, formalizado através de instrumento contratual e seus aditivos junto à **REFER**;

Parágrafo Único - A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos para fins de se verificar a possibilidade de unificação desses fundos em uma só instituição, desde que atendidas as determinações da legislação em vigor, e absorver os empregados que vierem a integrar os quadros da **FEBRASA**.

Art. 18 - O Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF**, criado pela Lei nº. 3.891, de 26 de abril de 1961, fica jurisdicionado a **FEBRASA**;

Parágrafo Único: Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade.

Art. 19 - A **FEBRASA** terá sede e foro na cidade do Rio de Janeiro, escritório em Brasília, podendo estabelecer escritórios ou dependências em outras unidades da Federação;

Art. 20 - Fica autorizado o Ministério dos Transportes a proceder todas as medidas para implantação da nova Empresa, com o apoio de suas entidades vinculadas e dos demais Ministérios e Órgãos do Governo Federal que se fizerem necessários à consecução desse objetivo;

Art. 21 - Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar, e garantir recursos suficientes, para a realização de programas de desligamento voluntário para empregados das empresas que formarão a **FEBRASA**, iniciando-se o processo, imediatamente após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União, respeitados, no mínimo, os termos e condições dos já realizados pelas referidas empresas.

Parágrafo único. Caso os processos de desligamento voluntário não se completem antes da extinção das empresas, a **FEBRASA** poderá dar continuidade aos mesmos.

Art. 22.- Até que a estrutura final de cargos da **FEBRASA** seja constituída fica autorizada a criação, no âmbito do Poder Executivo Federal, de cargos em comissão, de forma provisória, para fins de gestão inicial da Empresa, do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS nas seguintes quantidades: um DAS-6; oito DAS-5; vinte e um DAS-4; trinta e cinco DAS-3; quarenta e cinco DAS-2; e setenta e cinco DAS-1.

§ 1º Os cargos em comissão referidos no ***Caput*** destinam-se a implantação inicial da **FEBRASA**, não integrando a estrutura regimental da Empresa, devendo constar nos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.

§ 2º Os cargos dispostos no *Caput* serão preenchidos em conformidade com as necessidades sendo seu preenchimento aprovado pela Diretoria Executiva colegiada e pelo Conselho de Administração;

Art. 23 - A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pela Medida Provisória Nº 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001, será revisada, de forma a evitar conflitos de atribuições com a **FEBRASA**, criada por esta Lei, em um prazo máximo e improrrogável de um ano, após sua publicação.

Art. 24 - Ficam revogados a Lei nº. 3.115, de 16 de março de 1957, a Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, o Decreto-lei nº. 89.396, de 22 de fevereiro de 1984, o Decreto nº.473, de 9 de Março de 1992, a Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993, o Decreto nº. 3.277, de 7 de Dezembro de 1999, o Decreto nº. 4.839, de 12 de setembro de 2003, o Decreto nº. 4.135, de 20 de Fevereiro de 2002, o dispositivo do Anexo II ao Decreto nº. 4.749, de 17 de junho de 2003, alterado pelo, o Decreto nº. 5.131, de 7 de Julho de 2004, referente à Coordenação-Geral Ferroviária e o Decreto nº. 5.476, de 23 de Junho de 2005.

Art. 25 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, de 2007; 185º da Independência e 117º da República.

Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República Federativa do Brasil

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda SUBSTITUTIFA GLOBAL VERDADEIRAMENTE fará uma Reestruturação do Transportes no país.

PARLAMENTAR

MPV 353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS 00229

data 02 / 02 / 2007 proposição **Medida Provisória nº 353 de 2007**

autor **Deputado Arnaldo Faria de Sá** nº do prontuário 337

1. ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ☞ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ✱ Substitutivo global

Páginas 14 **Artigo** **Parágrafo** **Inciso** **alínea**

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

SUBSTITUTIVO GLOBAL DA EMENDA DA MEDIDA PROVISÓRIA N. 353 , de 19 de janeiro de 2007

PROJETO DE LEI Nº , DE DE DE 2007

Dispõe sobre a criação da Autarquia denominada Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - SNTF, a extinção da RFFSA, da VALEC e do GEIPOT e dá outras providências.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o Art. 61 da Constituição, submete ao Congresso Nacional, para aprovação, a **seguinte Lei**.

CAPÍTULO PRIMEIRO – DO OBJETO

Art. 1º - Constitui objeto dessa Lei:

I - Criar a Autarquia denominada **SNTF** - **Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários**;

II – Extinguir a **RFFSA** - Rede Ferroviária Federal S/A, criada pela Lei n.º 3.115 de 16 de março 1957; da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S/A, (QUALIFICAR) e a **GEIPOT** - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, criada pela Lei n.º 5.908, de 20 de agosto de 1973;

III – Transferir as atribuições da **RFFSA**, **VALEC, GEIPOT** e ainda do **DNIT** - Departamento Nacional de Infra-estrutura, referentes ao Setor Ferroviário para a **SNTF**;

IV - Alterar a Lei 10.233, retirando do **DNIT** as atribuições relativas ao Setor Ferroviário, transferindo suas atividades para a **SNTF**.

V – Definir providências necessárias, com relação às empresas extintas, visando:

a) a preservação do patrimônio público;

b) a continuidade dos contratos e serviços;

c) o aproveitamento dos empregados;

d) o pagamento de acionistas e credores;

e) o acompanhamento jurídico do contencioso e administração do passivo judicial.

CAPÍTULO SEGUNDO – INSTITUIÇÃO DA AUTARQUIA

Art. 2º – Fica criada a Autarquia denominada **Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - SNTF**, vinculada à estrutura orgânica do Ministério dos Transportes, para a qual ficam transferidos todos os bens, direitos, deveres, ações, valores, créditos e obrigações da Rede Ferroviária Federal S.A - **RFFSA**, Sociedade de Economia Mista criada pela Lei nº 3.115 de 16 de março de 1957 ; da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A (qualificar) ; da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - **GEIPOT** e da parcela ferroviária do **DNIT / CGFER** , Autarquia Federal criada pela lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001;

§ 1º. A **SNTF**, terá sede e foro na cidade de Brasília - DF, e Escritórios Técnicos e Unidades Administrativas Regionais.

§ 2º. Os mandatos dos Liquidantes, dos Diretores, dos Membros dos Conselhos de Administração e Fiscais , e demais cargos de confiança de caráter administrativo ou de assessoramento da **RFFSA**, da **VALEC**, da **GEIPOT** e da parcela ferroviária do **DNIT / CGFER** serão extintos após a realização de Assembléias Gerais e reuniões dos Colegiados, onde serão definidos em Atas Especiais seus ativos e passivos e programadas suas Auditorias Operacionais pelo Colendo Tribunal de Contas da União, à semelhança do já determinado por essa Douta Corte de Contas com relação à **RFFSA** ;

§ 3º - Realizados esses eventos jurídicos, ficam extintos a **RFFSA**, a **VALEC**, a **GEIPOT** e a parcela ferroviária do **DNIT / CGFER** transferindo-se para a **SNTF** todos os bens, direitos, deveres, quadros de pessoal próprio e contratado, ações, valores, créditos e obrigações dos órgãos extintos, inclusive as ações judiciais em que figurem como autores, réus, assistentes, opoentes ou terceiros interessados;

§ 4º - Serão nomeados no ato de constituição da autarquia, através de instrumento próprio, todos os seus Diretores que ficarão responsáveis pela sua implantação e sua regularização administrativa;

Art. 3º - Ficam transferidos para **SNTF** os recursos orçamentários, financeiros e outros, originários das Entidades extintas e aqueles destinados às atividades do **DNIT - CGFER;**

Art. 4º - A União, por intermédio do Ministério dos Transportes, disponibilizará a **SNTF** os recursos orçamentários e financeiros necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes para sua implantação, reservando, inicialmente a quantia de R$ 200 milhões para tais despesas;

Art. 5º - A **SNTF** será dirigida por uma Diretoria, constituída por um Diretor-Presidente e quatro Diretores e, ainda, seus Conselhos Fiscal e de Administração, cada qual integrado por 05 (cinco) membros ;

Art. 6º - Lei Especial e Atos do Poder Executivo definirão, em um prazo máximo de 180 dias:

I – A estrutura da Autarquia, com seus cargos e quadro de pessoal;

§ 1° - o quadro de pessoal da **SNTF** deverá abrigar todo o pessoal remanescente da **RFFSA, GEIPOT, VALEC** e **DNIT-CGFER.**

II - O Plano de Cargos e Salários (**PCS**) da Autarquia;

III – A composição dos Conselhos de Administração e Fiscal, garantida a representação nos mesmos de Entidades da Sociedade Civil Organizada, de comprovada atuação anterior na defesa do interesse público ferroviário, como forma de promover o controle social da Autarquia;

IV – As articulações com a **ANTT, DNIT, REFER, GEIPREV, SESEF** e outras entidades;

V - Orçamento próprio;

§ 1° - O Ministério dos Transportes deverá prever em Lei Orçamentária recursos de investimentos e custeio, suficientes para operacionalização da Autarquia;

§ 2° - O orçamento da **SNTF** será composto de duas fontes de custeio, uma vinculada ao Orçamento Geral da União e a outra decorrente das suas receitas próprias, conforme definido no Art 12;

CAPÍTULO TERCEIRO - DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 7°. Caberá à **SNTF**:

I – Gerir os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias firmados pelas extintas empresas, fiscalizando os bens operacionais vinculados a esses contratos, bem como atestar o estado de conservação dos ativos operacionais arrendados no momento da devolução dos bens pelas Arrendatárias;

II – Exercer as seguintes atribuições:

a) Implementar os projetos e estudos sobre transporte ferroviário ou multimodal envolvendo estradas de ferro;

b) projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras e serviços relativos ao transporte ferroviário ou multimodal, envolvendo estradas de ferro do Sistema Nacional de Viação, sob responsabilidade da União;

c) exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais, sobre os quais será exercida a fiscalização, bem como dos bens não-operacionais existentes e os que lhe forem transferidos;

d) implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento;

e) propor ao Ministério dos Transportes a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento, assim como operar e manter os serviços de transportes ferroviários, em todo Território Nacional desde que considerado de interesse da União;

f) implementar as medidas necessárias ao cumprimento dos Termos de Ajuste de Conduta - TAC, celebrados entre as extintas Empresas,com o Ministério Público, outros órgãos de controle e gerenciamento, outras Autarquias e as Concessionárias;

g) propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias e de prestação de serviços, relativas às estradas de ferro do Sistema Nacional de Viação;

h) aprovar projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor, cuja execução modifique a estrutura do Sistema Nacional de Viação, observado o disposto no inciso IX do Art. 24 da Lei nº 10.233, de 2001;

i) promover as licitações para a execução de projetos e construção dos investimentos da União em obras ferroviárias;

j) gerenciar, diretamente ou através de contratos, convênios de delegação ou cooperação, efetuados com terceiros, projetos e obras de construção, ampliação de capacidade, melhoria de segurança, e serviços relativos ao transporte ferroviário, conservação, guarda e manutenção do patrimônio, inclusive da infra-estrutura decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados no Orçamento Geral da União ou de PPP´s;

k) gerir e operar os transportes ferroviários em malhas ferroviárias não concedidas e aquelas cujos contratos de concessão vierem a ser objeto de caducidade, bem como aqueles de interesse da União;

l) promover o desenvolvimento tecnológico da ferrovia para a implantação de centros tecnológicos e realização de convênios com universidades e órgãos científico-educacionais ;

III - Elaborar, sob supervisão do Ministério dos Transportes, o Plano Ferroviário Nacional, num prazo de dois anos;

CAPÍTULO QUARTO - DO PATRIMÔNIO

Art. 8º. - Visando à incorporação do patrimônio da Autarquia, a **SNTF** promoverá:

I - A atualização dos cadastros patrimoniais, sua regularização e escrituração de todos os bens móveis e imóveis operacionais e não-operacionais, integrantes do patrimônio das entidades extintas, inclusive suas participações societárias, aplicando as disposições da Lei nº 6.428/1977 e recuperando, quando possível, suas documentações originais, em especial das antigas ferrovias incorporadas pela **RFFSA** em 1957 e 1998 (**FEPASA**);

II - A identificação de todas as cessões ou alienações feitas pelas Entidades extintas, verificando suas regularidades, inclusive os índices de inadimplência, e determinando as providências cabíveis na Defesa do Patrimônio Público;

III - A identificação do Patrimônio mobiliário das Entidades extintas, apurando e levantando o destino de todo o material rodante, equipamentos e estoques existentes em Janeiro de 1996, sua utilização pelas Concessionárias, estocagem, garageamento, extravios e depredações;

IV - O levantamento da Memória Histórica e Cultural dos órgãos extintos, muito especialmente seus Arquivos Técnicos, de Pessoal e de Projetos, de modo a preservá-los e permitir sua utilização técnica, judicial, administrativa e histórico-cultural, subsidiando a atuação em juízo da **SNTF**;

§ 1º - Para os fins desta Lei, consideram-se bens operacionais os bens móveis e imóveis dos órgãos extintos vinculados aos contratos de arrendamento firmados pelos mesmos e, no caso da **FERROVIA NORTE-SUL**, aqueles necessários a operacionalização do tráfego;

§ 2º - O Plano Ferroviário Nacional definirá por trechos de ramais, os bens não operacionais considerados sem interesse ferroviário;

§ 3º - A União Federal transfere à Autarquia, neste ato, para integralização do patrimônio da mesma, suporte financeiro de suas atividades e fomento à economia local, os direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de 30 (trinta) quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos direta ou indiretamente pela mesma, que não estiverem nesta data abarcados por anteriores e regulares concessões :

§ 4º - Em caso de caducidade de quaisquer concessões ou autorizações já existentes nessa faixa de 60 quilômetros de largura que circunscreve os ramais acima, as mesmas serão igualmente incorporadas ao patrimônio da Autarquia;

§ 5º - Os direitos de lavra citados no parágrafo terceiro e quarto, não integram nem integrarão os contratos de concessões e arrendamentos em vigor.

CAPÍTULO QUINTO - DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES

Art. 9 - A **SNTF** promoverá o levantamento e a identificação de todos os direitos e obrigações das Entidades extintas, definindo a evolução de seu ativo e passivo desde 01 de janeiro de 1996;

Art. 10. - *Ficam assegurados aos acionistas minoritários das extintas Empresas, os direitos ao recebimento do valor de suas participações acionárias;*

§1º - Esse valor será calculado com base no valor de cada ação, segundo o montante do patrimônio líquido registrado no Balanço Patrimonial, apurado após realização de Auditorias Operacionais pelo TCU, na data de publicação desta Lei, atualizado monetariamente pelo Índice Geral de Preços-Mercado - IGP-M, da Fundação Getúlio Vargas, publicado no mês anterior à data do pagamento, acrescido de juros de seis por cento ao ano, calculados **pro rata die**.

§2º - A **SNTF** poderá ser autorizada, após a elaboração do PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL e o término das auditorias operacionais em andamento, a utilizar os bens definidos pelo Plano como não-operacionais, oriundos das extintas empresas, para indenizações ou venda, nelas incluídas cláusulas de retrovenda ;

Art. 11. - Fica criado junto à estrutura da **SNTF**, o **Fundo Contingente – FC**, a ser gerido pela Autarquia, sob supervisão do Ministério dos Transportes, tendo a natureza contábil e financeira, em valor suficiente, para o pagamento de:

I – participação dos acionistas minoritários das extintas Empresas, na forma prevista nos §1º e §2º do art.10;

II – despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários, na condição de sucessora trabalhista, por força do disposto no art. 17, relativamente aos passivos originados até a data de edição desta Lei;

III – despesas decorrentes de eventuais levantamentos de gravames judiciais, que estejam em fase de execução até a data de publicação desta Lei, incidentes sobre bens de interesse ferroviário, oriundos das extintas **RFFSA, VALEC, GEIPOT** e **DNIT - CGFER**;

IV – despesas referentes à recuperação, preservação, guarda, reivindicação e reintegração de posse dos bens móveis e imóveis conforme determinações do Tribunal de Contas da União, Ministério Público Federal e outros órgãos públicos .

V – despesas relativas à regularização, administração, avaliação dos bens móveis e imóveis das extintas entidades e ainda àquelas decorrentes da venda dos bens não operacionais, sem interesse ferroviário.

VI - despesas relativas a pagamentos de demais credores, incluindo a **REFER**, o **SESEF** e o **GEIPREV**.

VII – obrigações relativas a contratos firmados com terceiros;

Art. 12 O Fundo Contingente é constituído pelos recursos a seguir discriminados:

I. recebíveis oriundos dos contratos de arrendamentos de malhas ferroviárias, contabilizados nos ativos da extinta **RFFSA**, não adquiridos pelo Tesouro Nacional, nos termos autorizados pela Medida Provisória nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001, até o valor de R$ 2.444.800.000,00 (dois bilhões, quatrocentos quarenta e quatro milhões e oitocentos mil reais);

II. valores resultantes da Auditoria Operacional do Tribunal de Contas da União, oriundos da cisão **RFFSA – CBTU / TRENSURB**, movimentados nos exercícios de 1994 a 2000, bem como da incorporação da Ferrovias Paulistas S.A. - **FEPASA à RFFSA** e do ressarcimento dos pagamentos feitos por esta última, de obrigação do Estado de S. Paulo.

III. créditos relativos ao acerto de contas entre a **RFFSA** e a **CVRD**;

IV. créditos relativos a venda e locação de bens móveis e imóveis;

V. outros recebíveis e haveres das extintas entidades;

VI. resultado das aplicações financeiras dos recursos do **FC**; e

VII. outras receitas previstas em Lei Orçamentária.

§ 1º - O Ministério dos Transportes regulamentará o funcionamento do **FC** de que tratam os Arts. 11 e 12;

§ 2º - Concluídos os pagamentos das despesas de que trata o art. 11, os ativos remanescentes do **FC** serão destinados a **SNTF** para aplicações no sistema ferroviário de competência da União.

Art. 13 – A **SNTF**, após as finalizações das Auditorias Operacionais em andamento e a definição pelo PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL dos bens não operacionais sem interesse ferroviário, estará autorizada a utilizá-los para fins de promover a quitação de seus credores, mediante dação em pagamento ou alienação dos bens, na forma do artigo 10 § 2º, destinando imediatamente os recursos arrecadados para a integralização do **FC**.

§ 1º - Para esta quitação os bens deverão ser prévia e expressamente aceitos individualmente, por cada um dos que estejam interessados nesta forma de pagamento dos seus direitos.

§ 2º - Os imóveis não-operacionais, sem interesse ferroviário, poderão, após sua avaliação:

a) ser alienados diretamente a Estados, Distrito Federal, Municípios e entidades públicas que tenham por objeto provisão habitacional, bem como utilizados em Fundo de programas de reabilitação de áreas urbanas centrais, sistemas de circulação e transporte, regularização fundiária e provisão habitacional, Fundo de Investimentos Imobiliários - FII, previstos na Lei nº 8.668, de 25 de junho de 1993, quando destinado a programas de reabilitação de áreas urbanas centrais, sistema de circulação e transporte, regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social, tudo na forma da Lei nº 6.987/1982;

Art. 14 - Efetuados os pagamentos das despesas de que trata o Art.11, os ativos remanescentes do **FC** reverterão para aplicação em despesas de investimento da **SNTF** - Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários.

Art. 15 - O Poder Executivo designa a Caixa Econômica Federal – **CEF**, como a instituição financeira federal que atuará como Agente Operador do **FC** e à qual

caberá administrar, regularizar, avaliar e vender os imóveis, na forma das Leis nº 6.987/1982 e 9636/1998.

§ Único - O Ministério da Fazenda em conjunto com o Ministério dos Transportes, regulamentarão o funcionamento do FC ;

Art. 16 - Fica a União autorizada a emitir, sob a forma de colocação direta, os títulos que constituirão os recursos do **FC**, lastreados pelos montantes referidos no Art.12, cujas características serão definidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.

§ Único - Os títulos referidos neste artigo poderão ser resgatados antecipadamente, a critério dos Ministros de Estado dos Transportes e da Fazenda.

CAPÍTULO SEXTO - DAS AÇÕES JUDICIAIS E DO CONTENCIOSO

Art. 17.- A Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários será representada em juízo por seu corpo jurídico próprio, integrado por Procuradores Federais, contando com a cooperação dos atuais advogados das Entidades extintas, transferidos para a Autarquia, servidores cedidos ou aproveitados de outros órgãos do Ministério dos Transportes ou da Administração Federal, vinculados à Advocacia Geral da União, que deverá assistir à defesa da **SNTF** ;

§ 1º - Os advogados e escritórios de advocacia responsáveis pela representação jurídica das entidades extintas deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos que a Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários venha a sofrer, deverão:

a) peticionar em juízo, comunicando a extinção das Entidades, requerendo que todas as citações e intimações, inclusive trabalhistas, passem a ser dirigidas à Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - **SNTF**;

b) repassar ao corpo de Procuradores, designados pela Advocacia Geral da União para prestação de serviços e junto à Autarquia, as respectivas informações e documentos necessários à defesa da mesma

§ 2º - Ficam transferidas para a **SNTF** as ações judiciais em que a extintas Empresas sejam autoras, rés, assistentes, opoentes ou terceiras interessadas, inclusive as trabalhistas.

CAPÍTULO SÉTIMO - DOS EMPREGADOS

Art. 18 - Ficam transferidos por sucessão trabalhista para a **SNTF** os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio e contratado da **RFFSA, VALEC, GEIPOT e DNIT- CGFER**;

§ 1º - A transferência de que trata o caput dar-se-á por redistribuição e sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual;

§ 2º - Ficam preservados aos empregados os seguintes direitos garantidos nas seguintes legislações:

a) Leis n.º 8.186 de 21 de maio de 1991 e Lei nº 10.478, de 28 de junho de 2002;

b) Lei Estadual n.º 2.061 de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul e os Termos de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovados pela Lei 3.887 de 08 de fevereiro de 1961;

c) Artigos 3º e 14 da Lei Abreu Sodré, de 18/09/69, bem como os artigos 2º , 3º da Lei 10.410 (Laudo Natel), de 28/10/71 e os artigos 3º e 4º da Lei 9.349, de 22/02/96 (Mario Covas).

§ 3º - Fica garantida a continuidade dos pagamentos da parcela sob o encargo da União, relativa aos proventos de inatividade, preservados pelas leis citadas nos parágrafos segundo, terceiro e quarto e demais direitos contidos nesses textos legais;

§ 4º - Fica a referência, para fins do recebimento dos proventos dos aposentados, inativos e pensionistas, de ser adequada e referenciada ao Plano de Cargos e Salários - **PCS** da nova Autarquia;

§ 5º Até a implantação desse novo Plano de Cargos e Salários permanecem como referência os Planos de Cargos e Salários – PCS, das Empresas extintas.

§ 6º Os empregados transferidos na forma do disposto no **caput** terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no Plano de Cargos e Salários – **PCS** da **SNTF;**

§ 7º - Fica transferida para **SNTF** a responsabilidade de comandar o pagamento da parcela sobre o encargo da União, relativo aos proventos de que tratam os parágrafos 2º, 3º e 4º deste artigo;

§ 8º. Ficam garantidos aos empregados das Entidades os direitos decorrentes dos julgamentos dos dissídios coletivos suscitados pelos órgãos sindicais das categorias, quando de seu enquadramento no Plano de Cargos e Salários que será implantado;

Art. 19 - A **SNTF** fica autorizada a celebrar contratos de mão-de-obra especializada e com experiência nos serviços e atividades das extintas Entidades e que serão transferidas a Autarquia, visando suprir as necessidades imediatas de contingente para execução dos serviços e transferência de conhecimento para os novos empregados;

Art. 20 - Os empregados lotados na **SNTF** poderão ser cedidos com ônus para outros órgãos ou entidades da Administração Pública, a critério da Direção da **SNTF**;

Art. 21. - Fica autorizada a **SNTF** a realizar Programa de Desligamento Voluntário para os empregados de que trata o Art.18, a ser aprovado por ato conjunto, pelos Ministérios dos Transportes e do Planejamento, Orçamento e Gestão.

CAPÍTULO OITAVO - DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 22 - Fica a **SNTF** autorizada a atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social, na condição de sucessora trabalhista das extintas Empresas, em relação aos empregados referidos no Art.18, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

§ 1º - A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos objetivando a unificação desses fundos em uma só instituição, atendidas as determinações da legislação em vigor.

§ 2º - A **SNTF** será a sucessora dos eventuais passivos da extinta **RFFSA** com a **REFER** e **SESEF**, e do extinto **GEIPOT** com a **GEIPREV.**

Art. 23 - Fica o Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF** vinculado a **SNTF**.

Art. 24 - A **SNTF** poderá, mediante a celebração de convênio, utilizar as instalações das unidades regionais do **DNIT** e de outros Órgãos Federais para o desenvolvimento de suas atividades.

Art. 25 - Os Art. 77 e 118 da Lei nº 10.233, de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art.77 -

.....

II - recursos provenientes dos instrumentos de outorgas e arrendamentos administrados pela respectiva Agência, excetuado os provenientes dos contratos de arrendamento originários da extinta Rede Ferroviária Federal S/A – **RFFSA,** não adquiridos pelo Tesouro Nacional, os quais serão destinados a compor o **FC** da **SNTF,** conforme o art. 12 desta Lei.

....."(NR)

"Art. 118 - Ficam transferidos da extinta **RFFSA** para a **SNTF**:

I - a gestão da complementação de aposentadoria instituída Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, Lei nº 10.478, de 28 de junho de 2002, e a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei Estadual n.º 2.061 de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul e os Termos de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei 3.887 de 08 de fevereiro de 1961 e os artigos 3º e 14 da Lei Abreu Sodré, de 18/09/69, bem como os artigos 2º , 3º da Lei 10.410 (Laudo Natel), de 28/10/71 e os artigos 3º e 4º da Lei 9.349, de 22/02/96 (Mario Covas) passando a vinculação, para fins do recebimento dos proventos dos inativos e pensionistas, ser referenciada ao Plano de Cargos e Salários - PCS da nova Autarquia, após sua implantação, a ser elaborado no prazo máximo de 180 dias."

§ Único - A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I terá como referência os valores previstos no Plano de Cargos e Salários da **RFFSA**, até a implantação do PCS da nova Autarquia aplicados aos empregados que forem absorvidos, conforme estabelece o Art. 18 desta Lei.

Art. 26 - Ficam criados, no âmbito do Poder Executivo Federal e transferidos de forma provisória para **SNTF**, até a definição final de seu quadro dirigente, os seguintes Cargos em Comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS: um DAS-6; quatro DAS-5; dezesseis DAS-4; trinta DAS-3; trinta e seis DAS-2; e cinqüenta e seis DAS-1;

§ 1º - Na criação do Plano de Cargos e Salários serão definidos os Cargos em Comissão necessários para a operacionalização da **SNTF**;

§ 2º - Os Cargos em Comissão a serem estabelecidos junto ao PCS a ser elaborado, deverá ser, no mínimo, vinte por cento a menos do que aqueles atualmente existentes nas Entidades incorporadas.

Art. 27 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando as disposições em contrário.

Brasília, de de 2007; 186º da Independência e 119º da República.

Luiz Inácio Lula da Silva

Presidente da República Federativa do Brasil

JUSTIFICAÇÃO

EM nº _____/2007/Congresso Nacional

Brasília, de de 2007.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Apresentamos a Vossa Excelência a presente minuta de Projeto de Lei, que se propõe a resolver a situação da Rede Ferroviária Federal S/A – **RFFSA**, da **VALEC** Engenharia e Construções, da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT** e do **DNIT/CGFER** – Coordenação Geral Ferroviária, através da criação de uma Autarquia Federal, a qual propomos ser chamada de Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários, e dá outras providências.

2. O panorama dos transportes no Brasil, ainda hoje, caracteriza-se pela predominância acentuada do modo rodoviário, justamente aquele de maior consumo energético por tonelada transportada, em detrimento dos sistemas ferroviário e hidroviário (marítimo e fluvial), que em razão das suas próprias características e das peculiaridades geográficas do país, deveriam ser devidamente utilizados para o transporte de grandes cargas e cargas perigosas, a grande e médias distâncias, bem como para transporte de passageiros.

3. No novo e nefasto modelo de gestão do sistema de transporte ferroviário do País, implantado pelo Governo anterior, a malha ferroviária da **RFFSA**, à qual se incorporou a FEPASA, foi concedida para empresas privadas explorarem o transporte de carga, com o conseqüente arrendamento dos bens e serviços vinculados. No modelo adotado para a desestatização da **RFFSA**, a empresa permaneceria com inúmeras atribuições e responsabilidades, em especial àquelas relacionadas ao gerenciamento dos contratos de arrendamento, inclusive fiscalizando seus bens que foram somente arrendados e não vendidos às novas operadoras, permanecendo como patrimônio público. Em dezembro de 1999, a despeito das atribuições e responsabilidades, o Governo Federal anterior decretou a dissolução da **RFFSA**, decisão que se mostrou equivocada.

4. Em razão das diretrizes políticas e estratégicas definidas pelo atual Governo, se impõe como imperiosa uma mudança substancial na matriz dos transportes do Brasil e o estabelecimento de um Sistema Nacional Básico de Transportes, integrado e intermodal, capaz de atender, eficientemente, às grandes demandas que o crescimento econômico e social do País suscitará. Somente assim, o escoamento e a distribuição da nossa produção (agrícola, mineral e industrial) quer para o consumo interno, quer para as exportações, se farão de forma rápida e a custos mínimos, o que desonerará a cadeia logística e beneficiará a sociedade como um todo. Somente assim os cidadãos e as cidadãs desse País poderão se movimentar utilizando-se de meios de locomoção adequados, rápidos, seguros e econômicos. Dessa forma, é necessário que o Governo Federal promova ações no sentido de revitalizar e incrementar o setor ferroviário, para que ele possa assumir o papel que técnica e socialmente lhe compete no cenário dos transportes, propiciando condições para a construção de um Brasil próspero e justo.

5. Para tal se faz necessário manter, melhorar e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários já existentes, tais como aqueles de acesso aos portos, assim como construir novos trechos e ligações de forma a interligar as diversas regiões do País, a implantar linhas estratégicas para a integração e segurança nacionais, a atender novas rotas de escoamento e a reativar trechos erradicados que hoje se configuram como importantes eixos ferroviários. É

necessário, também, eliminar-se pontos críticos, sobretudo as interferências impostas pelo crescimento urbano, elevando-se com isso a velocidade do transporte e reduzindo-se os tempos das viagens.

6. Nesse sentido, a construção do anel ferroviário de São Paulo (SP), a transposição de Belo Horizonte (MG) e Alagoinhas (BA), o contorno de São Félix (BA) e Candeias (BA), a ampliação da capacidade de transporte e melhoria das ligações aos portos de Santos (SP), Sepetiba (RJ), Itaqui (MA), a construção de acessos a novos portos tais como Vila do Conde (PA) e Campinho (BA), que seria o terminal de uma nova rota para escoamento da produção agrícola e mineral do Centro Oeste da Bahia e, ainda, as conclusões das ferrovias Norte-Sul, Transnordestina e Ferronorte, são, dentre outras, obras de extrema importância para a ampliação da capacidade de transporte do País.

7. Faz-se também necessário, como um imperativo social, a implantação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros, com a implantação: a) dos trens regionais sobretudo aqueles que ligarão pólos de grande concentração populacional e/ou atração econômica acentuada, já com demandas comprovadas e com estudos de viabilidade (em alguns casos) realizados pelo BNDES; b) dos trens turísticos, com a finalidade de desenvolver o turismo preservando o patrimônio ferroviário Nacional; c) dos trens de alta velocidade, nos trechos cujos estudos indicam sua viabilidade e que já contam com o interesse de empresários estrangeiros para a construção das vias, aquisição dos comboios e equipamentos, bem como a operação dos trens.

8. A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas a um custo mais baixo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, o que há muito se reivindica. Terão assim, essas ações, um grande impacto na opinião pública e na economia Nacional.

9. Atualmente existem no Governo, três entidades que cuidam da ferrovia: a **VALEC** Engenharia e Construções Ferroviárias, o **DNIT / CGFER** – Coordenação Geral Ferroviária e a Rede Ferroviária Federal S/A - **RFFSA** em Liquidação que, além de atividades conflitantes, tem problemas estruturais, sofrem de demandas jurídicas de várias ordens e ainda dispersam os esforços necessários para a implementação de um plano que incremente o transporte ferroviário, visando o atendimento da política de mudança da matriz nacional de transportes.

10. Para que o Governo Federal possa, de forma efetiva, avançar nas suas propostas com relação ao setor ferroviário e tenha controle dos projetos e ações necessárias ao resgate e desenvolvimento da ferrovia no Brasil, é imperativa uma reestruturação do setor para dotar a União de um único órgão, enxuto e ágil, capaz de assumir, com eficácia, todos esses encargos, evitando conflitos de atribuições e aproveitando a mão-de-obra disponível, incluindo-se aí, o pessoal especializado do **GEIPOT**, também em processo de liquidação.

11. Assim sendo cabe ao Governo, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT** e da Rede Ferroviária Federal S/A - **RFFSA**, sendo que a primeira tem conflito de atribuições com a Secretaria de Política Nacional de Transportes - SPNT e a última vem sofrendo com o bloqueio de contas bancárias, penhora de imóveis devido a várias ações judiciais demandas contra a mesma. A **VALEC** que está incluída no PND e tem atribuições conflitantes com o **DNIT / CGFER**, no que diz respeito à construção de infra-estrutura viária, sendo que esse último está subordinado à Diretoria de Infra-estrutura Terrestres (DIT) do **DNIT** e não tem merecido importância relevante por parte do órgão que concentra sua atenção, quase que exclusivamente, nas questões rodoviárias.

12. A implementação de um órgão que agregasse o esforço, o pessoal e o patrimônio ferroviário também deveria evitar uma maior concentração de poder e recursos no **DNIT** que atualmente responde por cerca de 85% do orçamento destinado ao Ministério dos Transportes e que, devido ao seu tamanho estrutural e de suas atribuições relativas ao

setor rodoviário, ferroviário e hidroviário, tem se mostrado incapaz de um gerenciamento eficiente dos serviços necessários aos modais, todos eles estrategicamente importantes dentro do Sistema Nacional de Transportes e com demandas técnicas especializadas e diferenciadas, agregadas a um enorme volume de encargos.

13. A ampliação da estrutura do **DNIT** para fins de agregar diretorias e estruturas suficientes para o trato das ações relativas aos três setores, não desprezando ainda as questões relativas ao transporte Dutoviário, há muito sem qualquer atenção por parte do órgão, faria com que o mesmo diminuisse ainda mais sua eficiência, devido aos gargalos estruturais inerentes ao órgão, pelos quais tramitam projetos, licitações, ordens de serviço e seus devidos pagamentos, gestão de pessoal, enfim, uma série de atividades que desembocam em áreas internas ao **DNIT** que tem a responsabilidade da gestão comum de todos os processos, independentemente que sua proveniência, seja de uma Diretoria modal ou outra.

14. A manutenção ou ampliação do **DNIT**, devido a sua concentração de recursos financeiros e portanto poder político, faz com que o órgão dispute espaço e prestígio com o próprio Ministério dos Transportes o que acaba por gerar conflitos relevantes de ordem política.

15. Assim sendo se faz necessário que o Governo Federal viabilize a criação de uma entidade independente e que possa ser responsável para o desenvolvimento do setor ferroviário e ainda zelar pela preservação de seu imenso patrimônio, construído através de um grande esforço do Povo Brasileiro.

16. Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma **Autarquia** que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA**, **GEIPOT**, **VALEC** e **DNIT – CGFER**, sendo as atividades desta última desagregadas do **DNIT**. A solução autárquica possibilita uma melhor proteção da instituição e de seu patrimônio, sobretudo com relação aos problemas que atualmente recaem sobre a **RFFSA;**

17. Assim, tem-se que somente com a criação de uma **Autarquia** que denominamos **Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários**, incorporando o patrimônio e quadros de pessoal da **RFFSA**, da **VALEC**, do **GEIPOT** e do **DNIT / CGFER**, será possível a realização de novos investimentos no setor ferroviário, com a necessária melhoria da infra-estrutura de transportes e o impacto positivo na geração de empregos.

18. Com a presente proposta, a **Autarquia** sucederá a **RFFSA**, a **VALEC**, o **GEIPOT** e o **DNIT-CGFER**, que deverão ser extintos, em seus direitos e obrigações, não havendo, assim, prejuízo para credores ou redução de investimentos em transporte ferroviário.

19. Considerando a importância de se garantir total transparência e credibilidade ao processo, especialmente no que diz respeito à indenização aos acionistas minoritários, bem como ao pagamento de outros passivos que passam automaticamente para a responsabilidade da União, propõe-se a criação do "Fundo Contingente - **FC**", na **SNTF**, supervisionado pelo Ministério dos Transportes, o qual será constituído de recursos oriundos do Tesouro Nacional, lastreados nos recebíveis das extintas empresas, tais como aqueles, decorrentes dos contratos de arrendamento das malhas ferroviárias, aluguéis, acertos de contas com as concessionárias, outras empresas credoras, etc..., bem como, de outros decorrentes da venda de imóveis não-operacionais sem interesse para o setor ferroviário, definidos pelo MT.

20. Com o propósito de se evitar a demissão automática dos empregados das extintas **RFFSA, VALEC, GEIPOT** e do **DNIT – CGFER**, que causaria problema social e perda de mão-de-obra especializada, propomos a absorção desse empregados pela Autarquia, por sucessão trabalhista visto que a Lei 9.962 de 22 de fevereiro de 2000, que disciplina o regime de emprego público do pessoal da Administração Federal Direta, Autárquica e Fundacional, e dá outras providências, dispõe em seu Art. 1º que o pessoal admitido para emprego público na Administração Federal Direta, Autárquica e Fundacional terá sua relação de trabalho regida pela Consolidação das Leis do Trabalho. Esta Autarquia será vinculada ao Ministério dos Transportes.

21. Para a realização dos trabalhos da Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários – **SNTF**, propomos a criação de cargos em comissão, representando 80 % (oitenta por cento) dos cargos e contratos originários das empresas extintas em um quadro de pessoal com, no mínimo, 800 empregados.

22. Observa-se que essa medida representará, na verdade, redução de gastos para gerenciamento da nova Autarquia em relação àqueles necessários para a administração das empresas que serão extintas.

23. Quanto às atribuições relativas a fiscalização dos Contratos de Arrendamento, a proposta prevê a transferência para a Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - **SNTF**, com atuação complementar da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, das atividades de fiscalização destes contratos. Tal medida atende, inclusive, à recomendação expressa do tribunal de Contas da União, contida no Acórdão nº 541/2003, de 25 de março de 2003.

24. Considerando o expressivo patrimônio das empresas em extinção, composto por imóveis não-operacionais sem interesse ferroviário, espalhados pelo território nacional, especialmente nas principais cidades, a presente medida dispõe que Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários seja autorizada a aproveitar esses ativos em programas de regularização fundiária e de habitação de interesse social, para atender populações de baixa renda, segundo políticas públicas a serem definidas pelo Ministério das Cidades, cuja implementação fica a cargo da CEF Econômica Federal.

25. Quanto às ações judiciais em curso, pretende-se reduzir o passivo potencial com a melhoria da qualidade técnica na defesa de ações judiciais das empresas em extinção, transferidas para a **SNTF** tendo em vista, as prerrogativas da própria Autarquia, e ainda com o concurso da Advocacia Geral da União.

26. Adicionalmente, estão sendo propostas medidas com vistas a preservar a memória ferroviária e contribuir para o desenvolvimento da cultura e o turismo, consubstanciadas na delegação de competência ao Ministério da Cultura para proceder à identificação e catalogação dos bens móveis e imóveis de valor histórico, artístico ou cultural oriundos das extintas empresas e incorporados à Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários.

27. Assim, estamos convictos de que a solução ora proposta, de criação da **Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários**, coaduna-se perfeitamente com as diretrizes do Governo Federal de revitalização do transporte ferroviário no País, visto que permitirá a implementação de uma política voltada para o setor ferroviário capaz de induzir novos investimentos, contribuindo para o desenvolvimento econômico e para a geração de novos empregos.

28. A relevância deste Projeto de Lei e a urgência em sua tramitação decorrem da necessidade imediata de uma reestruturação do Setor Ferroviário no âmbito do Governo com vistas a criar a Autarquia Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - **SNTF**, para conduzir as ações ferroviárias por parte da União de forma a possibilitar novos investimentos, a imediata retomada do crescimento do Setor, o aproveitamento da mão-de-obra existente e ainda preservação do patrimônio histórico ferroviário e resolver a situação da **RFFSA**, **VALEC**, **GEIPOT** e **DNIT-CGFER**.

Estas, Senhor Presidente, são as razões que nos levam a propor o presente Projeto de Lei.

Respeitosamente,

1. Síntese do problema ou da situação que reclama providências:

Reestruturação do Setor Ferroviário sob a administração Federal visando o atendimento das necessidades do Setor sob a responsabilidade do Governo Federal e a retomada dos investimentos no setor de transporte ferroviário no País.

2. Soluções e providências contidas no ato normativo ou na medida proposta:

Edição de Projeto de Lei que determina a criação de uma Autarquia Federal denominada Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários e a absorção por esta dos respectivos quadros de pessoal e patrimônios da Rede Ferroviária Federal S/A – em Liquidação, da **VALEC** Engenharia e Construções Ferroviárias S/A, do **GEIPOT** – Empresa Brasileira de Projetos de Transportes. em liquidação e do **DNIT / CGFER**, entidades estas que deverão ser extintas com a criação da Autarquia, ficando esta responsável pela supervisão, controle e fiscalização dos bens operacionais arrendados com o apoio da Agência Nacional de Transportes Terrestres – **ANTT**, entre outras providências.

3. Alternativas existentes às medidas propostos:

Proposta de MP extinguindo a **RFFSA**, transferindo o pessoal para o **GEIPOT** e Patrimônio para o **DNIT**;

Projeto de Lei criando uma outra empresa SA, a **Transfer**, através da fusão da **RFFSA**, da **VALEC** da **CBTU** e do **Trensurb**;

Proposta de MP criando uma Autarquia Especial Temporária visando a absorção das atividades, patrimônio e pessoal da **RFFSA** e da **VALEC** com sua posterior extinção e transferência dos bens, direitos e obrigações para uma Diretoria Ferroviária no **DNIT**, criada a partir da Coordenação Geral Ferroviária.

4. Custos

Os recursos necessários à adoção das medidas propostas serão provenientes de utilização de disponibilidades de caixa das empresas que serão absorvidas, de alienação de bens imóveis não operacionais sem interesse ferroviário, de recebíveis provenientes dos contratos de arrendamento de bens e de concessões de serviços ferroviários, de multas e ações em curso cuja **RFFSA** é autora, do encontro de contas entre a **RFFSA** e Concessionárias, de receitas provenientes de aluguéis de imóveis não operacionais, de outros recebíveis de direito das empresas em extinção e da emissão de títulos do Tesouro Nacional.

5. Razões que justifiquem a urgência (a ser preenchido somente se o ato proposto for Medida Provisória ou Projeto de Lei que deva tramitar em regime de urgência):

A relevância e a urgência que estão a exigir a tramitação deste Projeto de Lei decorrem da necessidade da reestruturação do Setor Ferroviário no âmbito do Governo de forma a possibilitar que as atividades necessárias para o desenvolvimento do Setor sejam efetuadas de forma eficiente, eficaz e econômica por parte da União e ainda possibilitar novos investimentos para o setor ferroviário.

6. Impacto sobre o meio ambiente (sempre que o ato ou medida proposta possa vir a tê-los):

Não há.

7. Alterações Propostas: (a ser preenchido somente no caso de alteração do Projeto de Lei)

Texto Atual

Não se aplica.

Texto Proposto

Não se aplica

8. Síntese do parecer do relator:

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pela Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários - FAEF e da Associação dos Empregados Ferroviários ativos de São Paulo - AEFEASP.

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal / SP

MPV 353

00230

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
02/02/2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Arnaldo Faria de Sá	337

1 ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ☞ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ✱ Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

SUBSTITUTIVO GLOBAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 19/01/2007

Apresentamos a Vossa Excelência a presente proposta de Projeto de Lei, que propõe dar uma solução definitiva e estrutural para o Sistema Ferroviário Nacional, para que a modalidade ferroviária possa galgar posições na matriz dos transportes, atingindo mais de 30% das cargas transportadas. Os benefícios daí advindos são sobejamente conhecidos, através da redução global dos custos, diminuição de acidentes, de roubos de cargas, além de promover economia considerável dos recursos destinados à manutenção de rodovias ao se transferir dessas as cargas mais pesadas, diminuindo em muito a sua deterioração.

1. A proposta fundamental é a criação de uma única Empresa Pública Federal, oriunda da transformação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. na Ferrovias Brasileiras S.A.– **FEBRASA**. Essa ação resolveria concomitantemente a situação da Rede Ferroviária Federal S. A. - **RFFSA**, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB** e ainda do **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, unificando, desta forma, o Sub-setor Ferroviário sob o controle da União.

2. Serão obtidos ganhos significativos devido a fusão das empresas, com a centralização administrativa e financeira, redução do número de cargos, solução para os remanescentes da **RFFSA** e da **CBTU**, ampliação da área de atuação da VALEC, entre outros.

3. A criação da **FEBRASA** agregará e concentrará conhecimentos sobre superestrutura da via, sistemas ferroviários de eletrificação, sinalização e telecomunicações, material rodante e operação ferroviária, indo muito além de do que é apenas a infra-estrutura, necessários ao desenvolvimento, análise e implantação de novos projetos;

4. Há necessidade de expansão dos serviços de transportes ferroviários de cargas e passageiros, possibilitando custos menores do transporte na cadeia logística do País, tanto para a chegada de cargas aos portos para as exportações como para o abastecimento interno, sem onerar de forma significativa os produtos transportados. Faz-se necessário que o Poder Executivo promova ações no sentido de incrementar o Setor Ferroviário Nacional, de forma a possibilitar a construção de um Brasil próspero e viável economicamente, promovendo um transporte mais barato em regime de eficiência.

5. Para tal se faz necessário manter e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários tais como aqueles de acesso aos portos, assim como construir novos trechos e ligações, de forma a integrar a malha ferroviária. Devemos ainda incrementar a velocidade de transportes, por meio da adequação da malha e contornos em cidades evitando as interferências impostas pelo crescimento urbano. Pontos críticos como as passagens de nível, devem ser eliminados de forma adequada, com a construção de passagens inferiores ou superiores que garantam a mobilidade segura de veículos e pedestres. Tais ações impactariam diretamente na oferta de transportes, minimizando as restrições de velocidade, riscos de acidentes e ampliando o retorno fiscal.

6. Faz-se, também, necessária a implementação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros: com a implantação dos Trens Turísticos com a finalidade de desenvolver o turismo e preservar o patrimônio ferroviário; e dos Trens Regionais, cujos estudos de viabilidade já foram desenvolvidos pelo BNDES e tem a finalidade de promover a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresariais ao longo dos trechos. Existem, ainda, dos Trens de Alta Velocidade, pelos quais os empresários

estrangeiros vêm demonstrando interesse em sua construção e operação, devido aos estudos já realizados pelos mesmos que apontam como viável sua implantação.

7. A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas a um baixo custo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, que há muito se questiona sua inexistência, e terão um grande impacto na opinião pública e na economia nacional.

8. Para que o Governo Federal tenha controle dos projetos e ações necessárias á implantação de obras de infra-estrutura, de sistemas ferroviários pertinentes e dos serviços a serem implantados, é imperativo que a União seja dotada de um órgão que concentre tais atividades, com estrutura adequada e sem excessos, a fim de que haja agilidade no desenvolvimento dos trabalhos necessários..

9. Atualmente existem no Governo, cinco entidades, a **VALEC** Engenharia, Construções e Ferrovias, a Rede Ferroviária Federal S.A. – **RFFSA** - em Liquidação, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. – **TRENSURB** e o **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes que, além de problemas estruturais, sofrem de demandas jurídicas de várias ordens, estão enquadradas no Plano Nacional de Desestatização – **PND**, ou em processo de liquidação e, ainda, dispersam os esforços necessários para a implementação de um plano que incremente o transporte ferroviário, visando o atendimento da política de mudança da matriz nacional de transportes.

10. Para que o Governo possa de forma efetiva avançar nas suas propostas com relação ao setor ferroviário se faz necessária uma reestruturação dessas Empresas de forma a concentrar esforços e aproveitar a mão-de-obra disponível.

11. Também necessitam de uma definição de políticas acertadas para seu equacionamento as empresas estatais responsáveis pelo transporte ferroviário de passageiros no âmbito metropolitano, quais sejam a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, e a Empresa Trens Urbanos de Porto Alegre - **TRENSURB**. Com relação a estes sistemas, a proposta da criação da nova Empresa, tem como vantagem a possibilidade de agregá-las em uma única Empresas, a **FEBRASA**, centralizando as atividades do setor ferroviário, sob responsabilidade Federal, em apenas um órgão governamental.

12. A transferência para o Ministério das Cidades da **CBTU** e da **TRENSURB**, operadoras dos transportes ferroviários de passageiros, com grande apelo social, e as políticas traçadas para estas empresas desde o Governo passado precisam ser revistas e equacionadas de forma mais adequada e apropriada;

13. Os Trens Urbanos têm uma grande importância social, e os Estados, já endividados e imbuídos em resolver outros problemas sociais, não estão aptos a assumir os custos operacionais desses Sistemas. Pesa ainda sobre o modelo de regionalização propostas definidas em estudos desenvolvidos pelo Banco Mundial, que preconizam o "subsidio ao usuário" e "garantias de demanda" como forma de garantir o equilíbrio econômico-financeiro e a remuneração do capital investido e certamente o lucro financeiro, que, se não acontecem, acabam sendo bancadas pelos cofres públicos.

14. Por outro lado a **CBTU** e **TRENSURB**, empresas que implantam e operam os sistemas metropolitanos em algumas poucas Capitais têm, no âmbito do Ministério das Cidades, que disputar recursos para sua ampliação e manutenção, com os setores de Saneamento e Habitação, que demandam investimentos em todas as cidades do País.

15. Assim sendo, cabe ao Governo Federal, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação das Empresas ferroviárias sob sua responsabilidade, agregando e otimizando sua gestão e funcionalidade e ainda resgatando a memória técnica e o conhecimento especializado que muito vem se perdendo, bem como preservando o acervo documental e principalmente o patrimônio das Empresas.

16. A proposta de criação de uma nova Empresa que agregue as atividades e os trabalhadores celetistas remanescentes das Empresas administradas pela União, resolve, de uma vez por todas, a situação da **RFFSA**, da **CBTU**, da **TRENSURB**, da **VALEC** e do **GEIPOT**, pois serão sucedidos por apenas uma Empresa vinculada ao Ministério dos Transportes.

17. Esta situação caótica é agravada pela pulverização das empresas ferroviárias federais, o que as torna frágeis perante o desafio de retomar os transportes sobre trilhos no País, de forma a atender as necessidades de uma Nação com dimensões continentais.

18. Os governantes brasileiros, contudo, apesar de cederem espaço à iniciativa privada, não adotaram paradigmas próprios do setor privado que seriam passíveis de aplicação no setor público. Os grandes conglomerados empresariais preferem crescer, principalmente, por

absorções ou fusões com outras empresas. A fusão é um estágio mais sofisticado de empresas numa economia capitalista: não só permite uma melhor posição de mercado, conferindo-lhe maior poder econômico, como permite principalmente economias de custo (de intensidade – no curto prazo – e de escala – no longo prazo).

19. Neste moderno espectro é que se propõe a absorção pela **FEBRASA** das Empresas Ferroviárias Federais: Rede Ferroviária Federal S.A.– **RFFSA**, da **VALEC** - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., da **CBTU** - Companhia Brasileira de Trens Urbanos, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB**, agregando ainda o pessoal e atividades da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT**.

20. Destas Empresas será gerada a **FEBRASA**, – Empresa de Transportes Ferroviários, vinculada ao Ministério dos Transportes. O pressuposto é o do fortalecimento do setor ferroviário, tornando-o preparado economicamente e operacionalmente para enfrentar a reestruturação do setor, assim como a construção de novas vias férreas, solidificar as existentes e gerir adequadamente o Sistema Ferroviário Nacional. No caso brasileiro, tarefas deste porte impõem a necessidade de uma empresa fortalecida e unificada integralmente. Esta união não imporá aos cofres públicos despesas adicionais. Pelo contrário, em qualquer fusão a expectativa é de diminuição de custos por economias de intensidade ou de escala. Os ganhos econômicos e os benefícios sociais são evidentes.

21. A **FEBRASA**, na área de jurisdição federal, terá por finalidade prestar serviços de transportes ferroviários, explorando-os diretamente, ou por meio de concessões, ou transferências a estados, Distrito Federal ou municípios. Constitui, também, objetivo da **FEBRASA** desenvolver estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, no contexto do desenvolvimento tecnológico, da integração com os demais modais de transporte, da logística operacional, de forma conjugada com os sistemas portuários e com as aduanas interiores, dentre outros congêneres.

22. Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma Empresa Federal que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA**, **GEIPOT**, **VALEC**, **CBTU** e **TRENSURB**.

23. Estes, Senhor Presidente, são apenas alguns dos motivos que nos levam a concluir ser indispensável a formação desta Empresa, a **FEBRASA**, e para essa finalidade propomos o seguinte Projeto de Lei a ser encaminhado ao Congresso Nacional, em regime de urgência, como proposta do Poder Executivo:

PROPOSTA DE PROJETO DE LEI

PROJETO DE LEI Nº. _____ DE ___ DE _____ DE 2007.

Autoriza a reestruturação da VALEC - Engenharia, Construções e Ferroviárias S. A. e a absorção, pela mesma, de empresas federais incluídas no PND ou em liquidação e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o Artigo 60 da Constituição Federal, adota o seguinte Projeto de Lei.

Art. 1º.- Autoriza a reestruturação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., referido no Decreto nº. 94.362, de 20 de maio de 1987, seus objetivos, plano de cargos e salários, nome da empresa, transformando-a em uma nova Empresa Pública, denominada Ferrovias Brasileiras S.A. - **FEBRASA**, vinculada ao Ministério dos Transportes, tendo sua relação de trabalho regida pela Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943 e legislação trabalhista correlata.

Parágrafo Único: A área de atuação da nova empresa se dará em todo território nacional.

Art. 2º - A Rede Ferroviária Federal S.A. - **RFFSA**, Sociedade de Economia Mista criada pela Lei nº. 3.115 de 16 de março de 1957, o **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, criada pela Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos - **CBTU**, criada pelo Decreto nº. 89.396 de 22 de fevereiro de 1984, e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre –**TRENSURB**, criada pelo Decreto 84.640 de 17 de abril de 1980, serão incorporadas e sucedidas pela **FEBRASA**, ou extintas por Ato do Poder Executivo, em um prazo máximo de um ano;

Art. 3º - As atividades e funções da **RFFSA**, da **VALEC**, da **CBTU**, da **TRENSURB**, serão transferidas para a **FEBRASA**, no prazo estabelecido no Art. 2º.

Art. 4º - Fica a **FEBRASA** autorizada a conduzir o processo de absorção das atividades da **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB,** assim como receber por sucessão trabalhista os empregados transferidos ou redistribuídos daquelas empresas;

Parágrafo Único: Fica a União autorizada a assumir, quitar e responder por todos os passivos, contenciosos e participações acionáries, das Empresas que-comporão a **FEBRASA**, e geradas até a data em que as mesmas forem incorporadas ou extintas.

Art. 5º - Ficam as Empresas **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB,** responsáveis pela colaboração e fornecimento de informações à **FEBRASA,** visando a conclusão do processo de absorção, até a data limite prevista no Art. 2º.

Art. 6º - Após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União ficam retiradas do Plano Nacional de Desestatização - **PND** a **VALEC,** a **CBTU,** a **TRENSURB.**

Parágrafo Único: Fica estabelecido o prazo máximo de um ano, para definição do processo de liquidação da **RFFSA** e **GEIPOT.**

Art. 7º.- Será implantada Auditoria Operacional dos acervos da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT,** pelo Tribunal de Contas da União, visando levantar a situação patrimonial mobiliária e imobiliária dessas empresas, definindo ações visando garantir sua regularização, devendo ainda:

I - Promover um levantamento completo da situação patrimonial imobiliária originária das antigas ferrovias incorporadas pela **RFFSA** quando de sua criação em 1957, baseando-se nas documentações originárias das empresas constantes do Relatório Anual do IBGE de 1957;

II – promover o mapeamento e cadastramento via satélite, de toda malha ferroviária nacional, concedida ou não, acompanhado de laudo técnico sobre o estado geral da malha;

III - definir a situação patrimonial mobiliária e imobiliária das Empresas constantes no caput, nos últimos doze anos, promovendo sua regularização;

IV – definir a situação patrimonial dos bens provenientes das empresas que serão incorporados à **FEBRASA**, devendo estar concluída em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação dessa Lei.

Parágrafo Único: Para a realização das atividades acima dispostas o Tribunal de Contas da União deverá contar como apoio da **FEBRASA,** do Ministério da Defesa, por meio dos Batalhões de Engenharia e Construções (BEC's) do Exército Brasileiro, ou por meio de contratação de empresa especializada;

Art. 8º - A **FEBRASA** promoverá:

I - O levantamento, cadastramento e aviventamento dos bens e elementos integrantes dos patrimônios móveis e imóveis, acervos técnicos e culturais provenientes da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT**, e incorporados ao seu patrimônio, aplicando as disposições da Lei nº. 6.428/1977;

II – Convênio com o Ministério da Defesa para fins de utilização de serviços das Forças Armadas Brasileiras, visando o mapeamento, cadastramento via satélite (GPS), dos bens imóveis e faixas de domínio incorporadas à **FEBRASA**;

III – Verificação, através de órgãos internos da Empresa, de todas as cessões, alienações, contratos, comodatos, convênios e termos de permissão de uso do patrimônio ferroviário e sua conservação, elaborados pelas empresas incorporadas e sucedidas e que venham a ser transferidos pela **FEBRASA,** apurando e tomando providências com relação a sua inadimplência;

IV – Inspeção através de órgãos internos da Empresa, do patrimônio mobiliário e imobiliário proveniente das empresas incorporadas e sucedidas, apurando a situação de todas as instalações, faixas de domínio, material rodante, máquinas, equipamentos, ferramentas e estoques existentes, seu estado de conservação, estocagem, garageamento, tomando as providências necessárias para a continuidade dos serviços;

V - Levantamento da Memória Histórica e Cultural das ferrovias incorporadas, bem como dos Arquivos Técnicos, de Pessoal e de Projetos, de modo a preservá-los e permitir sua utilização técnica, judicial, administrativa e histórico-cultural, muito especialmente subsidiando a atuação em juízo da Advocacia Geral da União;

Art. 9º - A **FEBRASA** será administrada por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, por uma Diretoria Executiva, contando ainda com um Conselho Fiscal, cujas composições e atribuições serão definidas por Ato do Poder Executivo;

Art. 10º - O processo de implantação da **FEBRASA** se dará por meio de Atos do Poder Executivo e deverá ocorrer em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação desta Lei, promovendo:

I. A constituição da Diretoria Executiva e Conselhos de Administração e Fiscal da Empresa;

II. A constituição do Quadro de Pessoal e Plano de Cargos e Salários da Empresa;

III. A incorporação das funções e atividades das **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT;**

IV. A incorporação de bens móveis, imóveis e direitos da **VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT** e outros destinados pela União;

V. A aprovação do Regimento Interno;

VI. A elaboração do orçamento da Empresa até conclusão do processo de implantação;

Art. 11º.- Competem à **FEBRASA** as seguintes atribuições:

I - Gerenciar, desenvolver acompanhar, licitar, contratar, fiscalizar e executar, diretamente ou através de terceiros, estudos, pesquisas, projetos, obras de construção, reconstrução, restauração, recuperação e ampliação de ferrovias, bem como executar programas de operação, manutenção, conservação e controle de tráfego, decorrentes do uso de recursos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

II - Participar das Parcerias Público – Privadas (PPP's). de Consórcios Públicos em conformidade com a legislação específica e contratar financiamentos por meio de instituições financeiras de fomento ao desenvolvimento nacionais e internacionais, e ainda desenvolver negócios por meio da elaboração e execução de projetos de ocupação da região lindeira, estações e pátios, visando o incremento do transporte e o financiamento dos sistemas; (vide inciso XVII)

III - Representar e garantir os interesses da União na Direção de Empresas prestadoras de serviços metroviários e ferroviários, onde haja capital e aporte de recursos Federais de investimento e custeio, de forma proporcional;

IV - Aprovar projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor, cuja execução modifique a estrutura do Sistema Nacional de Viação;

V - Prestar serviços de transportes sobre trilhos de cargas e de passageiros, não outorgados às empresas privadas ou delegados a Estados, Distrito Federal ou municípios, ou nas malhas cujas concessões vierem a ser objeto de caducidade ou findos, bem como aqueles de caráter econômico - social e de interesse da União;

VI - Administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar, manter em tráfego e explorar as Estradas de Ferro a ela incorporadas;

VII - Promover a exploração de trens regulares e não regulares de passageiros entre cidades, interestaduais, turísticos e de longa distância e aqueles onde houver interesse social ou da União;

VIII – Supervisionar e fiscalizar o uso e a manutenção dos bens ferroviários arrendados, pertencentes à União, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de arrendamentos e acompanhar a aplicação de penalidades pelo seu descumprimento;

IX - Implementar medidas necessárias a receber os ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento, dando destinação aos mesmos, bem como, administrá-los;

X - Operar e manter os serviços de transportes ferroviários, em todo território Nacional, nos casos de encerramento dos contratos de concessão e aqueles considerados de interesse da União;

XI - Propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos, execução de obras viárias e de prestação de serviços de transportes ferroviários;

XII - Promover ou efetuar estudos, a pedido do Ministério dos Transportes, sobre rotas e corredores estratégicos de transportes, para exportação ou para abastecimento interno, onde a malha ferroviária seja um elemento predominante, constitua ponto crítico para a formação do corredor estratégico ou seja de interesse econômico – social para a economia regional e nacional.

XIII - Promover o desenvolvimento tecnológico da ferrovia com a implantação de centros de pesquisa tecnológica e realização de convênios com universidades e centros tecnológicos nacionais e internacionais;

XIV – Desenvolver estudos e elaborar proposta visando a concepção do Sistema Nacional Ferroviário, integrante do Sistema Nacional de Viação, no contexto do Plano Nacional de Viação – PNV, assim como atuar junto às faixas de domínio constantes do Plano e seu entorno;

XV – Preparar para o Ministério dos Transportes, propostas para a elaboração do plano plurianual, e as de orçamento para projeto de lei de diretrizes orçamentárias, em consonância com o inciso XXIII do Art. 84 da Constituição Federal;

XVI – Cooperar com o Ministério da Defesa na elaboração de diretrizes de mobilização e de segurança institucional do transporte ferroviário no país e proteção à infra-estrutura, muito especialmente nas faixas de fronteira;

XVII - Promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte e executar outras atividades ligadas ao setor ferroviário de interesse do Governo;

XVIII – Dar suporte técnico ao Ministério da Justiça, especificamente à Polícia Ferroviária Federal, na elaboração de laudos periciais de acidentes ferroviários ocorridos em faixas de domínio pertencentes à União, arrendadas ou não;

XIX - Promover seminários ou congressos sobre a atividade ferroviária;

XX - Publicar livros, revistas e opúsculos técnicos, para divulgar as ações ferroviárias no Brasil, inclusive através da rede mundial de computadores;

XXI - Participar de congressos e seminários, nacionais e internacionais, sobre o transporte ferroviário ou assuntos afins;

XXII – Desenvolver atividades de estudos, projetos e pesquisas, nas áreas de infra-estrutura e transportes ferroviários bem como aqueles referentes à logística e terminais de integração multimodal;

XXIII – Representar a União nas discussões e elaboração de tratados e internacionais versando sobre as estradas de ferro;

XXIV – Participar de associações e organismos nacionais e internacionais cujo objetivo seja o desenvolvimento, integração, troca de experiências no que diz respeito ao Setor Ferroviário;

XXV – Fornecer subsídios para formulação de propostas de Plano de Outorgas e Arrendamentos, a serem aprovados pelo Ministério dos Transportes;

XXVI - Promover a exploração dos sistemas de transportes de passageiros sobre trilhos em regiões urbanas e metropolitanas, onde houver interesse social e da União, e quando não ocorrer a aceitação de que trata o § 5º do Artigo 3º da Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993;

XXVII – Elaborar propostas para as revisões tarifárias, ouvido o Conselho de Administração, e encaminhá-las ao Ministério dos Transportes;

XXVIII – Contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as Instituições associadas a cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor;

XXIX - Desenvolver pesquisas destinadas a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, o desenvolvimento tecnológico, a integração com os demais modais de transporte, a logística operacional, de forma conjugada com os sistemas rodoviários, portuários, aeroportuários e aduanas inclusive as de interior e de fronteira;

XXX – Promover as medidas de proteção ao meio ambiente de acordo com as diretrizes governamentais, bem como atendendo a legislação vigente; e

XXXI – Desenvolver outras ações compatíveis com seus objetivos, de acordo com o Art. 3°.

Art. 12 - A União transferirá à Empresa recursos financeiros para realização de suas atividades incluindo investimentos, custeio, folha de pagamentos e fomento às atividades econômicas locais, assim como os direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de trinta quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos, direta ou indiretamente pela mesma;

§1º - A União destinará a **FEBRASA** o aporte de recursos para a formação do capital social inicial da Empresa, no valor mínimo de quinhentos milhões de reais, destinados a instalação da Empresa;

§2º - O Ministério dos Transportes disponibilizará a **FEBRASA** recursos orçamentários e financeiros necessários para o custeio das atividades da empresa, enquanto não for alcançado o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 13 - Constituem recursos da **FEBRASA**:

I - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusiva por atividades complementares aos mesmos;

II - recebíveis oriundos dos contratos de exploração e uso operacional da Ferrovia – Norte Sul, quando da absorção da VALEC SA.;

III – créditos provenientes da exploração extra-operacional da faixa de domínio;

IV - saldos em contas dos balanços patrimoniais, conforme apurados no processo de extinção e absorção das empresas que comporão a Empresa;

V - receitas operacionais, por serviços de transporte ferroviário prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

VI - receitas de aluguéis, arrendamentos e alienações de patrimônio que vierem a ser transferidos das empresas a serem incorporadas;

VII - produto da venda de publicações, material técnico, dados e informações, inclusive para fins de licitação pública, de emolumentos administrativos e de taxas de inscrição em concurso público;

VIII - doações, legados, subvenções e outros recursos que lhe forem destinados por pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado;

IX – receitas de transferências de recursos do Tesouro;

X – receitas provenientes da realização de cursos, seminários, encontros ou congressos ou assemelhados;

XI - recursos provenientes de acordos e convênios que realizar com entidades nacionais e internacionais, públicas ou privadas;

XII - rendimentos de aplicações financeiras que realizar;

XIII – Receitas provenientes de empréstimos;

XIV – Patrimônio, recursos previstos no orçamento a União, receitas de contratos de arrendamento, aluguel, e demais direitos, créditos e recebíveis das empresas que serão incorporadas pela **FEBRASA;**

XV - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas para outras entidades afins;

XVI - recebíveis oriundos dos contratos de arrendamentos e concessão de malhas ferroviárias;

XVII - fundos e frutos civis decorrentes da mobilização e exploração dos direitos concedidos pela União na forma do Artigo 8º e emanados através de atos do Poder Executivo;

XVIII - valores resultantes da Auditoria Operacional do Colendo Tribunal de Contas da União, oriundos da cisão da RFFSA e da **CBTU**, com relação às Empresas que foram regionalizadas, movimentados nos exercícios de 1994 a 2000;

XIX - Ações em que as entidades incorporadas e incorporadas pela Autarquia sejam autoras;

XX - rendas provenientes de outras fontes;

Art. 14 - Fica a **RFFSA**, a **VALEC,** o **GEIPOT,** a **CBTU** e o **TRENSURB,** autorizadas a promover a revisão e equiparação de seus Planos de Cargos e Salários adequando-os à nova realidade e promovendo, mediante opção de seus empregados, o re-enquadramento;

§ 1º - Após o re-enquadramento dos empregados fica autorizada a **CBTU** e a **TRENSURB,** a transferir seus empregados, mediante opção dos mesmos, para a **FEBRASA;**

§ 2º - Os empregados que não optarem pelo reenquadramento poderão ser transferidos pera **FEBRASA** em quadro em extinção;

§ 3º - Os empregados da RFFSA e GEIPOT serão redistribuídos para **FEBRASA** após a definição do processo de liquidação destas empresas.

Art. 15 – A transferência ou redistribuição do pessoal da **RFFSA**, **GEIPOT**, **VALEC**, **CBTU** e **TRENSURB**, para **FEBRASA,** será por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados os direitos e prerrogativas trabalhistas dos empregados advindos das empresas de origem.

§ 1º - O pessoal absorvido na forma do disposto no *caput* terá seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão trabalhista;

§ 2º - Fica também assegurada a absorção aos beneficiados pela Lei nº. 8.878, de 11 de maio de 1994, que dispõe sobre a concessão de anistia, oriundos das empresas incorporadas pela **FEBRASA,** na forma da Lei.

§ 4º - A critério da Direção da **FEBRASA**, poderá haver a cessão de pessoal do quadro próprio, com ônus, para outros órgãos ou entidades da Administração Pública interessados;

§ 5º - Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratada na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, a todos empregados das empresas ferroviárias incorporadas e sucedidas ou extintas, estendo-se este direito aos que vierem a se aposentar pela **FEBRASA** e estejam abrangidos pelas Leis mencionadas neste parágrafo;

§ 6º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo escritório regional da malha paulista da **RFFSA - ERMAP,** o direito à complementação, conforme disposto na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, na forma do disposto na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991;

§ 7º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários que trata a Lei nº. 2.061, de 13.04.53, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº. 3.887, de 08 de fevereiro de 1961 e Decreto Legislativo nº. 1.400/60/RS

§ 8º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários abrangidos pela Lei nº. 3.887, de 08.02.61;

§ 9º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que, em razão de Lei nº. 6.184, de 11.12.74, optaram ou não pela integração nos Quadros da **RFFSA**, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17.03.75 a 19.05.80

§ 10 - A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista nos parágrafos 5º a 8º será de responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela **FEBRASA;**

§ 11 - As aposentadorias e pensões dos ferroviários, previstas na legislação citada nos parágrafos 5º ao 8º, terão como referência a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários – PCS da **RFFSA**, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores:

a. acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data desta Lei, ainda que julgados posteriormente;

b. quaisquer alterações supervenientes;

c. reajustamentos posteriores a data desta Lei considerando os mesmos índices percentuais definidos no parágrafo 12.

§ 12 - As complementação das aposentadorias e pensões dos ferroviários, definida na legislação citada nos parágrafos 5º à 8º, será reajustada obedecendo as mesmas datas e índices percentuais em que forem reajustadas as aposentadorias e pensões pagas pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, não se limitando ao teto do INSS, sendo ainda acrescidos dos índices percentuais devidos aos acordos e dissídios coletivos ajuizados anteriormente à vigência desta Lei, alterando-se o parágrafo único, do Art. 2º, da Lei nº. 8186 / 91.

Parágrafo único - a complementação, assim reajustada, será paga conforme determina o art. 6º da Lei nº. 8186/91.

Art. 16 - A **FEBRASA,** com a aquiescência do órgão de origem, poderá solicitar a cessão com ônus, pessoal efetivo de outras Entidades e Órgãos do Governo Federal, independentemente de designação para exercício de cargo comissionado.

Art. 17 – Fica a **FEBRASA** autorizada a atuar como patrocinadora da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social; sucedendo a **REFSA, CBTU, TRENSURB** e **GEIPOT**, nos direitos e obrigações, incluindo-se a dívida atuarial reconhecida pelas empresas incorporadas, formalizado através de instrumento contratual e seus aditivos, junto à **REFER**;

Parágrafo Único - A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos para fins de se verificar a possibilidade de unificação desses fundos em uma só instituição, desde que atendidas as determinações da legislação em vigor, e absorver os empregados que vierem a integrar os quadros da **FEBRASA**.

Art. 18 - O Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF**, criado pela Lei nº. 3.891, de 26 de abril de 1961, fica jurisdicionado a **FEBRASA**;

Parágrafo Único: Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade.

Art. 19 - A **FEBRASA** terá sede e foro na cidade do Rio de Janeiro, escritório em Brasília, podendo estabelecer escritórios ou dependências em outras unidades da Federação;

Art. 20 - Fica autorizado o Ministério dos Transportes a proceder todas as medidas para implantação da nova Emprasa, com o apoio de suas entidades vinculadas e dos demais Ministérios e Órgãos do Governo Federal que se fizerem necessários à consecução desse objetivo;

Art. 21 - Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar, e garantir recursos suficientes, para a realização de programas de desligamento voluntário para empregados das empresas que formarão a **FEBRASA**, iniciando-se o processo, imediatamente após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União, respeitados, no mínimo, os termos e condições dos já realizados pelas referidas empresas.

Parágrafo único. Caso os processos de desligamento voluntário não se completem antes da extinção das empresas, a **FEBRASA** poderá dar continuidade aos mesmos.

Art. 22.- Até que a estrutura final de cargos da **FEBRASA** seja constituída fica autorizada a criação, no âmbito do Poder Executivo Federal, de cargos em comissão, de forma provisória, para fins de gestão inicial da Empresa, do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS nas seguintes quantidades: um DAS-6; oito DAS-5; vinte e um DAS-4; trinta e cinco DAS-3; quarenta e cinco DAS-2; e setenta e cinco DAS-1.

§ 1º Os cargos em comissão referidos no ***Caput*** destinam-se a implantação inicial da **FEBRASA**, não integrando a estrutura regimental da Empresa, devendo constar nos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.

§ 2º Os cargos dispostos no *Caput* serão preenchidos em conformidade com as necessidades sendo seu preenchimento aprovado pela Diretoria Executiva colegiada e pelo Conselho de Administração;

Art. 23 - A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pela Medida Provisória Nº 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001, será revisada, de forma a evitar conflitos de atribuições com a **FEBRASA**, criada por esta Lei, em um prazo máximo e improrrogável de um ano, após sua publicação.

Art. 24 - Ficam revogados a Lei nº. 3.115, de 16 de março de 1957, a Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, o Decreto-lei nº. 89.396, de 22 de fevereiro de 1984, o Decreto nº.473, de 9 de Março de 1992, a Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993, o Decreto nº. 3.277, de 7 de Dezembro de 1999, o Decreto nº. 4.839, de 12 de setembro de 2003, o Decreto nº. 4.135, de 20 de Fevereiro de 2002, o dispositivo do Anexo II ao Decreto nº. 4.749, de 17 de junho de 2003, alterado pelo, o Decreto nº. 5.131, de 7 de Julho de 2004, referente à Coordenação-Geral Ferroviária e o Decreto nº. 5.476, de 23 de Junho de 2005.

Art. 25 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda SUBSTITUTIVA GLOBAL VERDADEIRAMENTE fará uma Reestruturação do Transportes no país.

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pela Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários - FAEF e da Associação dos Empregados Ferroviários ativos de São Paulo - AEFEASP.

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal / SP

MPV 353

00231

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
05/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
Dep José Linhares	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INCLUA-SE, ONDE COUBER O SEGUINTE O ARTIGO

Art – O artigo 105 da Lei 10.233 de 05 de junho de 2001 passa a ter a seguinte redação:

Art. 105 - O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criada pela Lei 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA, passa para o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado.

Os Artigos 4º, 7º e 8º da Lei de nº 3891, de 26 de abril de 1961, passam a ter a seguinte redação:

"Art. 4º -As Estradas de Ferro Nacionais. sob a administração de autarquias, sociedades mistas federais ou estaduais, concessionárias e concedentes ficam obrigados a cobrar, sobre as tarifas vigorantes, uma taxa adicional de 2% (dois por cento)".

§ 1º -Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT encarregada de fiscalizar o repasse de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias, vigentes e arrecadadas, ao SESEF.(NR)

§ 2º -Fica o SESEF obrigado a dar cumprimento aos fins institucionais para o qual foi criado e elencados no Art. 2, desta Lei.

"Art. 7º -A fiscalização da ampliação dos recursos e da execução dos planos do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF caberá a Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra – Estrutura de Transportes – DNIT, observada a legislação em vigor".

"Art. 8º -Dentro do prazo de 60 (sessenta dias) da vigência desta lei, será baixado Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, mediante decreto executivo referendado conjuntamente pelo Diretor Geral do DNIT e pelo Ministro de Estado dos Transportes." (NR)

JUSTIFICATIVA

A Extinção da Rede Ferroviária Federal S/A -RFFSA, tem exigido diversas medidas com vistas ao saneamento das pendências advindas da reestruturação do setor. O Serviço Social das Estradas de Ferro -SESEF, autarquia eminentemente assistencial, tem, neste momento, oportunidade ímpar de ter sua situação definida na forma solicitada, resolvendo-se, ao mesmo tempo, parte dos embaraços que ainda permeiam a Extinção da Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA.

Com a criação da Diretoria de Infra-Estrutura Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes -DNIT, o Serviço Social das Estradas de Ferro -SESEF resgata sua fonte originária, possibilitando a formação do arcabouço legal necessário para o cumprimento de suas funções institucionais alcançando, não só a sofrida classe dos ferroviários como as dos demais modais de transportes.

Dessa forma, gera também a efetiva condição de estender esses benefícios não só aos trabalhadores da ativa, mas especialmente àqueles que, aposentados, estão carentes de uma assistência eficaz que lhes proporcionem a vida digna que fizeram por merecer. a excelência no setor social do trabalhador do transporte, especialmente ferroviário, mas para a obtenção de um desenvolvimento sócio-econômico pleno e sustentável, desta categoria que com seu suor, suas lágrimas e as vezes com sua própria vida levou o progresso aonde somente a ferrovia podia levar.

ASSINATURA

X

MPV 353

00232

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
02 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Arnaldo Faria de Sá	337

1 ☞ Supressiva 2. ☞ Substitutiva 3. ☞ Modificativa 4. ☞ Aditiva 5. ✱ Substitutivo global

Páginas 15	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

SUBSTITUTIVO GLOBAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 19/01/2007

Autoriza a criação do Instituto Brasileiro de Pesquisas em Transportes - IBPT e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a criar o Instituto Brasileiro de Pesquisas em Transportes - IBPT, vinculado ao Ministério dos Transportes, que terá por finalidade prestar serviços na área de estudos e pesquisas destinadas a subsidiar o planejamento, o acompanhamento informacional da situação do Sistema Nacional de Viação, assim como a avaliação da prestação de serviços de transporte ao usuário, sob a ótica multimodal e conceituação logística, na área de jurisdição federal.

Parágrafo único. Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão integrar-se à IBPT através de convênios de cooperação mútua.

Art. 2º O IBPT terá sede e foro na Capital Federal e prazo indeterminado, podendo estabelecer escritórios ou dependências em outras unidades da Federação.

Art. 3º A União integralizará o capital social do IBPT e promoverá a constituição inicial de seu patrimônio por meio de capitalização.

§ 1º. A integralização poderá se dar por meio de incorporação de bens móveis ou imóveis.

§ 2º. O IBPT absorverá a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA e o Instituto de Pesquisas Hidroviárias – INPH, vinculado à Companhia Docas do Rio de Janeiro, ai incluídos os seus acervos técnico, informacional, bibliotecário, patrimonial e recursos humanos e financeiros, e outros relacionados com os objetivos do IBPT.

§ 3º Ato do Poder Executivo criará Comissão Executiva para decidir sobre a transferência ou não para o IBPT do acervo ferroviário da Rede Ferroviária Federal – RFFSA, nos termos do § 2º.

§ 4º Serão transferidos para o IBPT os saldos das contas dos balanços patrimoniais do GEIPOT e do INPH, apurados por auditoria independente.

Art. 4º O Poder Executivo deverá criar o IBPT, no prazo máximo de um ano, em conformidade com as diretrizes desta Lei.

§ 1º. Após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União fica suspenso o processo

de liquidação do GEIPOT e da RFFSA, conforme parecer da Comissão referida no § 3º. Art. 3º.

§ 2º Constituída o IBPT e completado o processo de absorção, o GEIPOT e o INPH serão extintos.

Art. 5º Compete ao IBPT:

I - promover e realizar estudos técnicos e sócio-econômicos, pesquisas e projetos de transportes, inclusive estudos especiais de demanda e oferta de transportes, na ótica multimodal;

II – promover estudos e projeções da matriz de origem-destino dos fluxos de transportes no território nacional;

III – pesquisar as modalidades de transportes, correlacionadas com a matriz de origem-destino referida, de forma a minimizar os custos dos transportes e maximizar os seus benefícios; promovendo a integração entre suas modalidades e terminais, em especial sua articulação com os sistemas portuários e as Estações Aduaneiras Interiores (EADIS – "portos secos");

IV - promover estudos e pesquisas com o objetivo de estabelecer indicadores nacionais e das peculiaridades regionais do País, para subsidiar a definição de prioridades de obras para atender ao setor de transportes;

V – desenvolver estudos sobre diagnósticos e perspectivas do setor transporte

VI – desenvolver e manter banco de dados sobre as principais informações do setor transportes, com dados nacionais e internacionais; publicando, inclusive o anuário estatístico dos transportes, com divulgação pela rede mundial de computadores;

VII – produzir mensalmente os índices de preços representativos dos principais segmentos do setor transporte;

VIII - identificar os principais pontos críticos do setor transporte, oferecendo ao Ministério dos Transportes e aos órgãos diretamente responsáveis relatório circunstanciado a cada semestre;

IX – estudar e definir os principais corredores estratégicos de transportes, para exportação ou para abastecimento interno, com base na matriz de origem-destino dos produtos mais importantes, tendo como função-objetivo a minimização do seu custo operacional, inclusive em termos de tempo, capital de giro e perdas;

X - Desenvolver ou promover estudos de logística operacional, com base no conceito "porta a porta" e multimodal, avaliando a utilização de contêineres, assim como incrementando o transporte de granéis, de forma a oferecer serviços de transporte em regime de eficiência, com menores custos para os usuários;

XI - dar suporte às articuleções relativas à utilização dos sistemas de transportes com países limítrofes, com especial atenção entre a operação dos transportes e os sistemas aduaneiros fronteiriços;

XII – identificar, de forma prévia, a necessidade de estudos ambientais, para a realização de novas obras de transportes, assim como do aumento de capacidade de vias existentes.

XIII - desenvolver estudos para o desenvolvimento e melhoria do setor transporte, incluindo o seu gerenciamento, elaboração de projetos, expansão, reconstrução, bem como programas de operação, manutenção e conservação, em curto, médio e longo prazos, além do emprego de sistemáticas de logísticas operacionais mais eficientes;

XIV – estudar e apontar ao Ministério dos Transportes e às Agências responsáveis, em suas áreas de competências, os sistemas de transportes em condições de viabilidade empresarial, sem prejuízo do interesse social, de serem outorgados à iniciativa privada, inclusive em regime de Parceria Público-Privada – PPP;

XV – estudar e propor, se for o caso, a exploração de sistemas de transportes especiais, voltados principalmente para fins turísticos ou para a reativação do transporte ferroviário por passageiros regionais ou inter-regionais;

XVI - promover estudos de mercado, visando definir cenários de demanda dos usuários do Sistema Nacional de Transportes para apontar as necessidades de expansão dos sistemas viários, assim como estabelecer as prioridades para atendimento pelos serviços de transportes.

XVII - desenvolver estudos de impacto social, viabilidade técnico-econômica e ambiental para os empreendimentos de do setor transporte, em cooperação com os órgãos intervenientes;

XVIII - promover estudos e produzir informações para subsidiar planos de metas e programas de desenvolvimento do setor transporte, em regime de eficiência e viabilidade econômica do ponto de vista social e privada;

XIX - promover estudos voltados para programas de apoio para a modernização e capacitação da indústria nacional, visando maximizar a participação desta no esforço de fornecimento de embarcações, trens, metrôs, ônibus, veículos, bens, equipamentos, materiais, entre outros, necessários para a expansão do setor energético; e

XX– desenvolver e pesquisar novas tecnologias para os sistemas de transportes

XXI - desenvolver estudos para incrementar a utilização de fontes de energias motoras renováveis para utilização nos veículos do setor transporte, em cooperação com o Ministério de Minas e Energia.

XXII - prestar apoio de supervisão ou acompanhamento na execução dos Programas de Transportes do Ministério dos Transportes, em suas diversas modalidades; e dos Estados, Distrito Federal e Municípios, por convênio de cooperação técnica.

XXIII – subsidiar através de estudos e pesquisas a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, no que diz respeito ao acompanhamento, fiscalização e controle dos serviços prestados pelas concessionárias, permissionárias, autorizatárias ou arrendatárias, podendo para este fim estabelecer convênio de cooperação mútua;

XV - prestar serviços de assistência aos programas de financiamentos concedidos a órgãos do Ministério dos Transportes, ou apoio a estudos de concessão de empréstimos por bancos ou entidades internacionais, nacionais ou regionais de desenvolvimento ao setor transporte;

XVI – acompanhar, de forma subsidiária, a arrecadação do Adicional ao Frete de Renovação da Marinha Mercante – AFRMM e sua aplicação prevista em lei, em especial no Fundo da Marinha Mercante – FMM;

XVIII – aferir a contribuição dos usuários de transportes, em especial rodoviários, sobre o frete dos serviços prestados, assim como do total de tributos e contribuições arrecadadas pelo Governo e sua retribuição em obras e serviços prestados;

XVIII - cuidar e manter sob sua guarda o acervo histórico nacional de transportes;

XIX - promover seminários, congressos ou encontros sobre as atividades de transportes;

XXX - publicar livros, revistas e opúsculos técnicos, para divulgar as ações de transportes no Brasil, inclusive através da rede mundial de computadores;

XXXI - participar de congressos e seminários, nacionais e internacionais, sobre o transporte ou assuntos afins;

XXXII - promover a difusão de conhecimentos atualizados no campo dos transportes, junto a entidades e órgãos públicos e privados, assim como promover cursos de especialização avançada no setor transporte, inclusive com o apoio de centros de estudos nacionais e internacionais, e de capacitação técnico-profissional;

XXXIII – desenvolver outras atividades, estudos e pesquisas, quando de relevante interesse público para o setor transporte.

§ 1º. Os estudos e pesquisas desenvolvidos pela IBPT subsidiarão a formulação, o planejamento e a implementação de ações do Ministério dos Transportes, no âmbito da Política Nacional de Transportes, em especial os Projetos de Lei referentes ao plano plurianual, às diretrizes orçamentárias e ao orçamento anual, em conformidade com o Art. 165 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

.§ 2º Na hipótese das atribuições discriminadas no presente artigo referir-se a transporte aéreo, será previamente ouvido o Ministério da Defesa.

Art. 6º O IBPT assumira todos os direitos e vantagens concedidos às entidades

absorvidas, assim como todos os deveres e obrigações, responsabilizando-se por todas as ações judiciais ou administrativas, que envolvem estas entidades, quando forem extintos o GEIPOT e o INPH.

Art. 7º Constituem recursos do IBPT:

I - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

II – receitas de transferências de recursos do Tesouro;

III - produto da venda de publicações, material técnico, dados e informações, de emolumentos administrativos, inclusive para fins de licitação pública e de taxas de inscrição em concurso público;

IV – receitas provenientes da realização de cursos, seminários, encontros ou congressos ou assemelhados;

V - recursos provenientes de acordos e convênios que realizar com entidades nacionais e internacionais, públicas ou privadas;

VI - rendimentos de aplicações financeiras que realizar;

VII - doações, legados, subvenções e outros recursos que lhe forem destinados por pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado; e

VIII - rendas provenientes de outras fontes.

Parágrafo único. O Ministério dos Transportes disponibilizará ao IBPT os recursos orçamentários e financeiros necessários para o custeio das atividades da empresa, enquanto não for alcançado o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 8º É dispensada de licitação a contratação do IBPT por órgãos ou entidades da administração pública com vistas na realização de atividades integrantes de seu objeto.

Art. 9º Ato do Poder Executivo aprovará o estatuto regulamentar da IBPT

Art. 9º O IBPT será administrada por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, por uma Diretoria Executiva, contando ainda com um Conselho Fiscal e um Conselho Consultivo.

Art. 10 O Conselho de Administração será constituído:

I - de um Presidente, indicado pelo Ministro de Estado dos Transportes;

II - do Presidente da Diretoria Executiva;

III - de um Conselheiro, indicado pelo Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão;

IV - de dois Conselheiros, indicados conforme estatuto regulamentar.

§ 1º O Conselho de Administração reunir-se-á, ordinariamente, a cada dois meses e, extraordinariamente, sempre que convocado pelo seu Presidente ou pela maioria dos seus membros.

§ 2º As decisões do Conselho de Administração serão tomadas por maioria, cabendo ao Presidente o voto de qualidade, em caso de empate.

§ 3º O quorum de deliberação é o de maioria de seus membros.

Art. 11 A Diretoria Executiva será constituída de um Presidente e de dois Diretores, atuando em regime de colegiado.

§ 1º O Presidente do IBPT e os membros da Diretoria serão brasileiros, de reputação ilibada, formação universitária, elevado conceito no campo de especialidade dos cargos a serem exercidos e serão nomeados pelo Presidente da República.

§ 2º Aos membros da Diretoria Executiva é vedado o exercício de qualquer outra atividade profissional, empresarial, sindical ou de direção político-partidária, durante o exercício do seu mandato.

§ 3º. Está impedida de exercer cargo de direção no IBPT a pessoa que mantenha, um dos seguintes vínculos com a empresa:

I –membro do Conselho de Administração ou do Conselho Fiscal ou do Conselho Consultivo;

II – empregado de fundação de previdência de que a empresa ou sua controladora seja patrocinadora ou custeadora; e

III - membro de conselho ou diretoria de associação, regional ou nacional, representativa de interesses patronais ou trabalhistas no setor transporte..

Art. 12 O Conselho Fiscal do IBPT será constituído por três membros, e respectivos suplentes, com mandato de dois anos, permitida uma recondução.

§ 1º O Conselho Fiscal deve se reunir, ordinariamente, a cada dois meses e sempre que convocado pelo Conselho de Administração.

§ 2º As decisões do Conselho Fiscal serão tomadas por maioria, cabendo ao Presidente o voto de qualidade, em ceso de empate.

§ 3º As reuniões do Conselho Fiscal só terão caráter deliberativo se contarem com a presença do Presidente.

Art. 13 O Conselho Consultivo do IBPT será composto por representantes do Poder Público, dos trabalhadores em transportes, dos usuários dos serviços de transporte, e da comunidade científica com especialização em transportes.

Parágrafo único. O Conselho Consultivo reunir-se-á, ordinariamente, a cade três meses e, extraordinariamente, sempre que convocado pelo seu Presidente ou por dois terços de seus membros.

Art. 14 As competências do Conselho de Administração, da Diretoria Executiva, do Conselho Fiscal e do Conselho Consultivo do IBPT, bem como as hipóteses de destituição e substituição de seus respectivos integrantes, serão estabelecidas em regulamento próprio.

Art. 15 O regime jurídico do pessoal do IBPT será o da Consolidação das Leis do Trabalho e respectiva legislação complementar.

Art. 16 A contratação de pessoal efetivo do IBPT far-se-á por meio de concurso público de provas ou de provas, títulos, e trabalhos publicados, observadas as normas específicas editadas pelo Conselho de Administração.

§ 1º Para fins de implantação, fica o IBPT equiparada às pessoas jurídicas referidas no art. 1º da Lei nº 8.745, de 9 de dezembro de 1993, com vistas na contratação de pessoal por tempo determinado.

§ 2º 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 do IBPT.

§ 3º 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 exceder o prazo de trinta e seis meses, a contar da data da instalação da IBPT.

Art. 17 O IBPT é autorizada a estabelecer convênios com entidades da administração direta e indireta, destinados a viabilizar as atividades técnicas e administrativas indispensáveis ao seu funcionamento.

Art. 18 Os empregados do GEIPOT, do INPH e da RFFSA terão os respectivos contratos de trabalho transferidos para o IBPT, por sucessão trabalhista, não caracterizando rescisão contratual, permanecendo seus valores remuneratórios inalterados e assegurando seu desenvolvimento na carreira, conforme estabelecido no plano de cargos e salários em que estejam enquadrados.

§ 1º No prazo máximo de um ano, o IBPT deverá unificar os planos de cargos e salários, obedecido ao disposto no "caput" deste artigo.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do "caput" deste artigo, cedidos a outros

órgãos ou entidades públicas, na data de publicação desta Lei, poderão permanecer nesta condição, independentemente do exercício de cargo comissionado.

§ 3º. É facultado aos empregados do INPH serem transferidos para a Companhia Docas do Rio de Janeiro e aos empregados da RFFSA permanecerem em seu órgão de origem ou optarem pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU.

Art. 19 Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar, e garantir recursos suficientes, para a realização de programas de desligamento voluntário para empregados do GEIPOT, INPH e RFFSA, iniciando-se o processo após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União, respeitados, no mínimo, os termos e condições dos já realizados anteriormente pelas referidas empresas.

Parágrafo único. Caso os processos de desligamento voluntário não se completem antes da extinção das empresas absorvidas, o IBPT poderá dar continuidade aos mesmos, para os funcionários por ela absorvidos.

Art. 20 Os empregados da IBPT poderão ser requisitados, com ônus, para quaisquer órgãos públicos, independentemente de designação para exercício de cargo comissionado.

Parágrafo Único: As requisições do Ministério dos Transportes, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e do Departamento Nacional de Infraestrutura – DNIT terão prioridade sobre as demais.

Art. 21 Ficam criados, para exercício exclusivo no IBPT, os cargos comissionados de direção, de gerência executiva, de assessoria, de assistência – CAS e os cargos comissionados técnicos – CCT, cujas especificações, quantitativos e remunerações serão definidos por Ato do Poder Executivo.

Art. 22 É vedado aos ocupantes de cargos efetivos, aos requisitados, aos ocupantes de cargos comissionados e aos dirigentes do IBPT o exercício regular de outra atividade profissional, inclusive gestão operacional de empresa ou direção político-partidária, excetuados os casos admitidos em lei.

Art. 23 Fica o IBPT autorizada a atuar como patrocinadora do Instituto GEIPREV de Seguridade Social, na condição de sucessora trabalhista, observada a exigência de paridade entre a contribuição da patrocinadora e a do participante.

§ 1º. O disposto no "caput" deste artigo aplica-se aos empregados transferidos, assim como aos novos empregados do IBPT, admitidos por concurso público.

§ 2º. Os empregados do INPH e da RFFSA continuação vinculados ás suas respectivas entidades de seguridade privada.

ART. 24 - AOS EMPREGADOS DA RFFSA TRANSFERIDOS PARA O IBPT FICA ASSEGURADO O DIREITO À COMPLEMENTAÇÃO ENTRE A APOSENTADORIA E A REMUNERAÇÃO SALARIAL, CONFORME A LEGISLAÇÃO CONCERNENTE, ESTENDIDA ATÉ A DATA DA PUBLICAÇÃO DESTA LEI NO DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO.

Art. 25 - Altera o Art. 102-a da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, modificada pela Medida Provisória Nº 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001, com a seguinte redação:.

"Art. 102-A. Instaladas a ANTT, a ANTAQ e o DNIT, ficam extintos a Comissão Federal de Transportes Ferroviários - COFER e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER.

§ 1º Decreto do Presidente da República disciplinará a transferência e a incorporação dos direitos, das obrigações e dos bens móveis e imóveis do DNER.

§2º Caberá ao inventariante do DNER adotar as providências cabíveis para o cumprimento do decreto a que se refere o § 2º."(NR)".

Art. 27. Modifica o Art. 2º do Decreto Nº 4.839, de 12 de Setembro de 2003, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 2º Até que seja concluído o processo de liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, poderá ser autorizada, pelo Ministro de Estado dos Transportes, a cessão temporária de empregados da entidades liquidanda, com ônus

integral para o cessionário, para órgãos da administração pública federal, estadual ou municipal, ouvido previamente o respectivo Liquidante".

Art. 28. Por Ato do Poder Executivo, após absorção pelo IBPT, fica extinto o INPH.

Art. 29.Fica revogado o Decreto Nº 4.135, de 20 de Fevereiro de 2002, após publicação desta Lei no Diário Oficial da União, assim como a Lei Nº 5.908, de 20 de Agosto de 1973, depois de completado o processo de absorção do GEIPOT pelo IBPT.

Art. 30 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

Brasília, 7 de fevereiro de 2005; 183º da Independência e 116º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

TRECHOS DA LEGISLAÇÃO CITADA NO ANTEPROJETO DE LEI PARA CRIAÇÃO DA IBPT
(anexo subsidiário, em ordem de data)

DECRETO-LEI Nº 200, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1967.

Dispõe sobre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências.

LEI Nº 5.908, DE 20 DE AGOSTO DE 1973

Autoriza o Poder Executivo a transformar o Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes em empresa pública, sob a denominação de Empresa Bresileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art 1º É o Poder Executivo autorizado a transformar o Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes em empresa pública, sob a denominação de Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), vinculada ao Ministério dos Transportes, com personalidade jurídica de direito privado, patrimônio próprio e autonomia administrativa e financeira, nos termos do artigo 5º, item II, do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-lei número 900, de 29 de setembro de 1969.

Parágrafo único. A Empresa terá sede e foro na Capital Federal, podendo, para o bom desempenho das suas finalidades, manter órgãos regionais e locais e dependências, em qualquer ponto do território nacional.

Art 2º A Empresa tem por objetivo dar apoio técnico e administrativo aos órgãos do Poder Executivo que tenham atribuições de formular, orientar, coordenar e executar a política nacional dos transportes, bem como promover, executar e coordenar atividades de estudos e pesquisas necessárias ao planejamento de transportes no País, competindo-lhe:

I - promover e realizar estudos técnicos e econômicos, pesquisas e projetos de transportes, inclusive estudos especiais de demanda global e intermodal de transportes;

II - elaborar, quando lhe for solicitado, Planos diretores integrados de transportes, Planos diretores modais, Planos diretores de transporte urbano, Planos diretores de trânsito e tráfego, bem como a sua atualização sistemática;

III - promover estudos e pesquisas com o objetivo de estabelecer parâmetros que atendam às peculiaridades regionais do País, na definição de prioridade de obras de infra-estrutura dos transportes;

IV - prestar serviços de assistência na ordenação e elaboração de programas de transportes;

V - realizar estudos para integração de Planos e programas de transportes de responsabilidade do Governo Federal, em suas diversas modalidades;

VI - realizar estudos de viabilidade técnico-econômica;

VII - prestar serviços de supervisão e acompanhamento da execução de Planos diretores estaduais de Transportes, em suas diversas modalidades;

VIII - promover a difusão de conhecimentos atualizados no campo dos transportes, junto a entidades e órgãos públicos e privados;

IX - prestar serviços de assistência na coordenação de programas de financiamentos concedidos a órgãos do Ministério dos Transportes;

X - estabelecer e manter, com os órgãos próprios do Ministério dos Transportes, fluxos de informações de interesse do planejamento a da programação dos transportes;

XI - prestar serviços de assessoramento ao Ministério dos Transportes no conjunto de atividades de sua especialidade;

XII - prestar serviços de apoio e colaboração técnica e administrativa aos órgãos do Poder Executivo Federal, estadual e municipal, em assuntos de sua especialidade;

XIII - prestar serviços a órgãos ou entidades estrangeiras ou internacionais, no País ou no exterior, em assuntos de sua especialidade.

§ 1º Os serviços a cargo da Empresa, compatíveis com seus fins, atribuições e atividades serão executados, sob a forma jurídica requerida para o caso, mediante justa remuneração.

§ 2º É facultado à Empresa desempenhar suas atividades mediante convênios ou contratos com entidades públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou internacionais.

§ 3º Na hipótese dos *misteres* discriminados no presente artigo referirem-se a Transporte Aéreo, será previamente ouvido o Ministério da Aeronáutica.

Art 3º O capital inicial da Empresa, pertencente integralmente à União, será constituído da seguinte forma:

I - saldo do Fundo de Integração de Transportes, criado pelo Decreto-lei nº 516, de 7 de abril de 1968 na data da instalação da Empresa;

II - valor dos bens patrimoniais da União utilizados pelo Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes, mediante inventário e avaliação a cargo de Comissão designada pelo Ministro dos Transportes.

§ 1º Da Comissão designada para proceder ao inventário e à avaliação dos bens patrimoniais da União referidas neste artigo participará um representante do Serviço do Patrimônio da União.

§ 2º O Poder Executivo poderá autorizar o aumento do capital da Empresa e a participação de outras pessoas jurídicas do Poder Público, da Administração Direta ou Indireta, mantidos 51% (cinqüenta e um por cento) na propriedade da União.

Art 4º Constituirão recursos da Empresa:

I - contribuições dos órgãos e entidades da Administração Indireta vinculados ao Ministério dos Transportes, fixadas pelo Ministro de Estado, de acordo com programas de atividades da Empresa por ele aprovados;

II - produto da prestação de serviços de toda natureza, compatíveis com as finalidades, atribuições e atividades da Empresa, a órgãos e entidades públicas ou particulares, nacionais, estrangeiras ou internacionais, mediante convênios, acordos, ajustes ou contratos;

III - dotações consignadas no orçamento geral da União para fins operacionais da Empresa;

IV - créditos de qualquer natureza, abertos em seu favor;

V - recursos de capital, inclusive os resultantes da conversão, em espécie, de bens e direitos;

VI - renda de bens patrimoniais;

VII - recursos de operações de crédito, inclusive os provenientes de empréstimos e financiamentos obtidos pela Empresa, de origem nacional estrangeira ou internacional;

VIII - doações feitas a Empresa;

IX - quaisquer outras rendas operacionais.

§ 1º As contribuições a que se refere o item I deste artigo serão creditadas diretamente à Empresa em parcelas mensais, iguais e sucessivas, a partir do exercício de 1973 e do mês subseqüente à aprovação, pelo Ministro dos Transportes, do primeiro programa de atividades da Empresa.

§ 2º Serão transferidos à Empresa as dotações do Orçamento da União para 1974 destinadas ao Grupo de Estudos para Integração da Política dos Transportes do Ministério dos Transportes.

Art 5º A Empresa reger-se-á por esta Lei, pelos Estatutos que serão aprovados por

decreto e, subsidiariamente, pelas normas de direito aplicáveis.

Parágrafo único. Dos Estatutos de que trata este artigo constarão, além das finalidades e atribuições, do capital e dos recursos, na forma do disposto nesta Lei, a composição da Administração e do órgão de fiscalização da Empresa, e as competências de seus dirigentes.

Art 6º O regime jurídico do pessoal da Empresa será o da legislação trabalhista.

§ 1º Os empregados do Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes, ocupantes de empregos constantes das tabelas a que se referem os Anexos I a III do Quadro de Pessoal aprovado pelo Decreto nº 68.910, de 13 de julho de 1971, que não tenham outra relação de emprego, passarão a integrar o quadro de pessoal da Empresa, sem solução de continuidade na relação de emprego, a partir da data de sua instalação, na forma do § 1º, do artigo 9º desta Lei.

§ 2º Os servidores públicos que, à data da instalação da Empresa estiverem prestando serviços ao Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes, sob qualquer forma legal, poderão, observados os critérios do Poder Executivo, optar, dentro de sessenta dias, por seu aproveitamento no quadro de pessoal da Empresa, sob o regime da legislação trabalhista.

§ 3º A Administração da Empresa, caso aceite a opção, deverá, dentro de trinta dias, comunicar essa opção ao órgão de pessoal a que o optante pertencer cabendo a este último órgão declarar vago o cargo respectivo, à vista do termo de opção aceito, que servirá como pedido de exoneração.

§ 4º Os servidores que não tiverem sua opção acolhida, poderão, a critério da Administração da Empresa, permanecer à disposição desta, aplicando-se-lhes, neste caso, o disposto no parágrafo seguinte.

§ 5º Nos casos previstos na regulamentação vigente, a GEIPOT poderá ter servidores requisitados da Administração Direta ou Indireta, sem ônus para a entidade ou órgão de origem.

Art 7º Para o gozo dos direitos previstos na legislação trabalhista e de previdência social, será computado o tempo de serviço anterior prestado à Administração Pública pelo servidor cuja opção for aceita pela GEIPOT.

Art 8º A prestação de contas da Administração da Empresa será submetida ao Ministro de Estado dos Transportes que, com o seu pronunciamento e a documentação referida no artigo 42, do Decreto-lei nº 199, de 25 de fevereiro de 1967, a enviará ao Tribunal de Contas, dentro do prazo de cento e vinte dias do encerramento do exercício da Empresa.

Art 9º O Poder Executivo expedirá os Estatutos da Empresa no prazo de sessenta dias, contados da publicação desta Lei.

§ 1º O decreto que aprovar os Estatutos referidos neste artigo fixará a data da instalação da Empresa.

§ 2º Até a instalação da Empresa, continuam em vigor o Decreto-lei nº 516, de 7 de abril de 1969, o Decreto nº 64.312 da mesma data, o Decreto nº 65.399, de 13 de outubro de 1969, e o Decreto nº 68.910, de 13 de julho de 1971.

§ 3º Na data da instalação da Empresa o Grupo de Estados para Integração da Política de Transportes encerrará balanço, transferido para a Empresa os saldos, recursos e documentos existentes, inclusive os relativos à gestão do Fundo de Integração de Transportes.

Art 10. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 20 de agosto de 1973; 152º da Independência e 85º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI
Mário David Andreazza
João Paulo dos Reis Velloso

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988.

Art. 165. Leis de iniciativa do Poder Executivo estabelecerão:

I - o plano plurianual;

II - as diretrizes orçamentárias;

III - os orçamentos anuais.

LEI Nº 8.186, DE 21 DE MAIO DE 1991

Dispõe sobre a complementação de aposentadoria de ferroviários e dá outras providências.

O Presidente do SENADO FEDERAL promulga, nos termos do art. 66, § 7.°, da Constituição Federal, a seguinte lei, resultante de projeto vetado pelo Presidente da República e cujo veto não foi mantido pelo Congresso Nacional:

Art. 1° É garantida a complementação da aposentadoria paga na forma da Lei Orgânica da Previdência Social - LOPS aos ferroviários admitidos até 31 de outubro de 1969, na Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, constituída ex-vi da Lei n° 3.115, de 16 de março de 1957, suas estradas de ferro, unidades operacionais e subsidiárias.

Art. 2° Observadas as normas de concessão de benefícios da Lei Previdenciária, a complementação da aposentadoria devida pela União é constituída pela diferença entre o valor da aposentadoria paga pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) e o da remuneração do cargo correspondente ao do pessoal em atividade na RFFSA e suas subsidiárias, com a respectiva gratificação adicional por tempo de serviço.

Parágrafo único. O reajustamento do valor da aposentadoria complementada obedecerá aos mesmos prazos e condições em que for reajustada a remuneração do ferroviário em atividade, de forma a assegurar a permanente igualdade entre eles.

Art. 3° Os efeitos desta lei alcançam também os ferroviários, ex-servidores públicos ou autárquicos que, com base na Lei n° 6.184, de 11 de dezembro de 1974, e no Decreto-Lei n°5, de 4 de abril de 1966, optaram pela integração nos quadros da RFFSA sob o regime da Consolidação das Leis do Trabalho, inclusive os tornados inativos no período de 17 de março de 1975 a 19 de maio de 1980.

Art. 4° Constitui condição essencial para a concessão da complementação de que trata esta lei a detenção, pelo beneficiário, da condição de ferroviário, na data imediatamente anterior ao início da aposentadoria previdenciária.

Art. 5° A complementação da pensão de beneficiário do ferroviário abrangido por esta lei é igualmente devida pela União e continuará a ser paga pelo INSS, observadas as normas de concessão de benefícios da Lei Previdenciária e as disposições do parágrafo único do art. 2° desta lei.

Parágrafo único. Em nenhuma hipótese, a pensão previdenciária complementada poderá ser paga cumulativamente com as pensões especiais previstas nas Leis n°s 3.738, de 3 de abril de 1960, e 6.782, de 20 de maio de 1980, ou quaisquer outros benefícios pagos pelo Tesouro Nacional.

Art. 6° O Tesouro Nacional manterá à disposição do INSS, à conta de dotações próprias consignadas no Orçamento da União, os recursos necessários ao pagamento da complementação de que trata esta lei.

Art. 7° Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 8° Revogam-se as disposições em contrário. Senado Federal, 21 de maio de 1991

MAURO BENEVIDES

LEI Nº 8.745, DE 9 DE DEZEMBRO DE 1993.

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

Art. 1º Para atender a 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. 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.

.....

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 a contratação de 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, e condicionada à formal comprovação da compatibilidade de horários. (Parágrafo incluído pela Lei nº 9.849, de 26 de outubro de 1999).

.....

§ 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 incluído pela Lei nº 9.849, de 26 de outubro de 1999).

.....

Art. 7º.....

.....

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.

.....

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 vinte e quatro meses do encerramento de seu contrato anterior, salvo na hipótese prevista no inciso I do art. 2o, mediante prévia autorização, conforme determine o art. 5o. (Redação dada pela Lei nº 9.849, de 26 de outubro de 1999).

Parágrafo único. A inobservância do disposto neste artigo importará na rescisão do contrato nos casos dos incisos I e II, ou na declaração da sua insubsistência, no caso do inciso III, sem prejuízo da responsabilidade administrativa das autoridades envolvidas na transgressão.

.....

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. (Incluído 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. (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

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 alterada pela Medida Provisória Nº 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001.

"Art.102-A. Instaladas a ANTT, a ANTAQ e o DNIT, ficam extintos a Comissão Federal de Transportes Ferroviários - COFER e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER e dissolvida a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT.

§ 1º A dissolução e liquidação do GEIPOT observarão, no que couber, o disposto na Lei nº 8.029, de 12 de abril de 1990.

§ 2º Decreto do Presidente da República disciplinará a transferência e a incorporação dos direitos, das obrigações e dos bens móveis e imóveis do DNER.

§ 3º Caberá ao inventariante do DNER adotar as providências cabíveis para o cumprimento do decreto a que se refere o § 2º.

§ 4º Decreto do Presidente da República disciplinará o processo de liquidação do GEIPOT e a transferência do pessoal a que se refere o art. 114-A." (NR)

.....

DECRETO Nº 4.135, DE 20 DE FEVEREIRO DE 2002.

Dispõe sobre o processo de liquidação da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição, e tendo em vista o disposto nos §§ 1º e 4º do art. 102-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001,

DECRETA:

Art. 1º O processo de liquidação da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT far-se-á sob a supervisão do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, observado o disposto no art. 102-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, correndo as despesas da liquidação à conta da entidade liquidanda e, em caráter complementar, do Ministério dos Transportes.

Parágrafo único. Fica o Ministério dos Transportes autorizado a colocar à disposição do liquidante as dotações específicas consignadas em Lei Orçamentária, com a finalidade de complementar as despesas de liquidação, bem como fazer face aos débitos decorrentes de norma legal, ato administrativo ou contrato e das demais obrigações pecuniárias originárias do GEIPOT.

Art. 2º O processo de liquidação do GEIPOT será conduzido por liquidante, servidor efetivo ou aposentado da Administração Pública Federal direta, autárquica ou fundacional, indicado pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e nomeado pelo Presidente da República.

§ 1º O liquidante terá remuneração equivalente à do cargo de diretor-presidente da entidade liquidanda e, além de suas obrigações, incumbir-se-á das providências relativas à fiscalização orçamentária e financeira da entidade em liquidação, nos termos da Lei nº 6.223, de 14 de julho de 1975.

§ 2º Para os efeitos do disposto no § 1º, o liquidante poderá, mediante contrato e nos termos da legislação vigente, compor equipe para assessorá-lo no desempenho de suas atribuições, constituída de pessoas detentoras de conhecimentos específicos nas áreas jurídica, contábil, financeira, administrativa e de engenharia.

§ 3º A liquidação deverá ser efetivada no prazo de cento e oitenta dias, contado da data de publicação deste Decreto, podendo ser prorrogado, a critério do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, mediante proposta do liquidante.

Art. 3º Ficam extintos os mandatos e cessada a investidura dos diretores e dos membros dos Conselhos de Administração e Fiscal da entidade, sem prejuízo da responsabilidade pelos respectivos atos de gestão e de fiscalização.

Parágrafo único. Os membros do Conselho Fiscal, que deverá funcionar durante o processo de liquidação da entidade, serão indicados, respectivamente, pelos Ministérios da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão e dos Transportes, e designados pelo Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão.

Art. 4º Poderão ser mantidos os contratos de trabalho dos empregados com a entidade liquidanda, até que se conclua o processo de absorção, sob a forma de sucessão trabalhista, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ ou pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, conforme previsto no § 4º do art. 102-A, combinado com o art. 114-A, §§ 1º, 2º e 3º, da Lei nº 10.233, de 2001.

Parágrafo único. Durante o processo de liquidação, poderá ser autorizada a cessão de empregados da entidade liquidanda para a ANTT, a ANTAQ ou o DNIT, até que se conclua o processo de absorção de que trata o **caput** deste artigo.

Art. 5º O liquidante fica autorizado a transferir ao Ministério dos Transportes, à ANTT, à ANTAQ e ao DNIT, após devidamente inventariados, os acervos técnico, bibliográfico e documental, bem assim os bens móveis de propriedade do GEIPOT.

Art. 6º Em todos os atos ou operações, o liquidante deverá usar a denominação social seguida da expressão "em liquidação".

Art. 7º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, ___ de _____ de 2007; 181º da Independência e 114º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Anderson Adauto Pereira
Guido Mantega

LEI Nº 10.478, DE 28 DE JUNHO DE 2002

Dispõe sobre a complementação de aposentadorias de ferroviários da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, em liquidação, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei

Art. 1º Fica estendido, a partir do 1º de abril de 2002, aos ferroviários admitidos até 21 de maio de 1991 pela Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, em liquidação, constituída ex vi da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, suas estradas de ferro, unidades operacionais e subsidiárias, o direito à complementação de aposentadoria na forma do disposto na Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, com efeitos financeiros a partir de 1º de abril de 2002.

Brasília, 28 de junho de 2002; 181º da Independência e 114º da República.
FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
João Henrique de Almeida Sousa

DECRETO Nº 4.839, DE 12 DE SETEMBRO DE 2003.

Dá nova redação ao inciso I do art. 3º do Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999, que dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º O inciso I do art. 3º do Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999, passa a vigorar com a seguinte redação:

"I - nomear Comissão de Liquidação, composta por até cinco membros, cuja escolha deverá recair em servidores efetivos ou aposentados da administração pública federal direta, autárquica ou fundacional, indicados pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão;" (NR)

Art. 2º Até que seja concluído o processo de liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA e da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, poderá ser autorizada, pelo Ministro de Estado dos Transportes, a cessão temporária de empregados das entidades liquidandas, com ônus integral para o cessionário, para órgãos da administração pública federal, estadual ou municipal, ouvido previamente os respectivos Liquidantes.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Fica revogado o parágrafo único do art. 4º do Decreto nº 4.135, de 20 de fevereiro de 2002.

Brasília, ___ de _____ de 200_; 182º da Independência e 115º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Anderson Adauto Pereira
Guido Mantega

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pela Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários - FAEF e da Associação dos Empregados Ferroviários ativos de São Paulo - AEFEASP.

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal / SP



EDIÇÃO DE HOJE:886 PÁGINAS

10299/2007