

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

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

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

Art. 5º Compete à ETAV:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 2º A ETAV poderá atuar de forma articulada:

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

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

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

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

Art. 6º Para fins do disposto nos incisos II, III e V do art. 5º, a ETAV adotará procedimento simplificado, disciplinado em regulamento próprio, para a seleção das instituições científicas e tecnológicas, organizações de direito privado sem fins lucrativos voltadas para atividades de pesquisa e desenvolvimento e sociedades nacionais que serão parte nos processos de transferência, desenvolvimento e

absorção de tecnologias e licenciamento de patentes, observados os princípios da legalidade, impensoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

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

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

Art. 8º A ETAV será organizada sob a forma de sociedade anônima de capital fechado e terá seu capital representado por ações ordinárias nominativas, das quais pelo menos 50% (cinquenta por cento) mais 1 (uma) serão de titularidade da União.

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

Art. 9º Constituem recursos da ETAV:

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

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

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

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

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

VI - rendimentos de aplicações financeiras que realizar; e

VII - rendas provenientes de outras fontes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 1º Considera-se como necessidade temporária de excepcional interesse público, para os efeitos da Lei nº 8.745, de 9 de dezembro de 1993, a contratação de pessoal técnico e administrativo por tempo determinado, imprescindível ao funcionamento inicial da ETAV.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 20. Nas hipóteses em que for admitida a renegociação de créditos entre a União e o BNDES, os valores renegociados deverão ter a mesma remuneração da dívida original nos seguintes casos:

I - renegociações de operações de crédito da União com o BNDES que envolvam o pagamento por meio da dação em pagamento de créditos do BNDES contra a BNDES Participações S.A. - BNDESPAR, consoante o disposto no § 4º do art. 1º da Lei nº 11.948, de 16 de junho de 2009; e

II - renegociações de operações de crédito previstas no art. 19 desta Lei.

Parágrafo único. Para fins deste artigo, as dívidas originais e os novos créditos detidos pela União contra a

BNDESPAR ou contra o BNDES deverão ser considerados pelo seu valor de face.

Art. 21. Fica a União autorizada a garantir o financiamento de até R\$ 20.000.000.000,00 (vinte bilhões de reais), atualizados pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA acumulada a partir da data base de dezembro de 2008, entre o BNDES e o concessionário que irá explorar o Trem de Alta Velocidade - TAV, no trecho entre os Municípios do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, e Campinas, Estado de São Paulo.

§ 1º A garantia de que trata o *caput* está condicionada ao oferecimento de contragarantia em valor igual ou superior e à adimplência do concessionário que a pleitear, relativamente a suas obrigações com a União e as entidades por ela controladas.

§ 2º As contragarantias mencionadas no § 1º poderão consistir nas ações da sociedade de propósito específico que celebrar o contrato de concessão do TAV referido no *caput* com o poder concedente, bem como na vinculação das receitas da concessão.

§ 3º Caberá ao Ministério da Fazenda analisar as contragarantias de que tratam os §§ 1º e 2º.

Art. 22. Fica a União autorizada a conceder subvenção econômica ao BNDES, limitada a R\$ 5.000.000.000,00 (cinco bilhões de reais), sob a modalidade de equalização de taxas de juros, em operações de financiamento destinadas ao TAV referido no art. 21.

§ 1º A autorização de que trata o *caput* fica condicionada à verificação de que a receita bruta do TAV referido no art. 21, entre o 1º (primeiro) e o 5º (quinto) ou

entre o 6º (sexto) e o 10º (décimo) ano de operação, seja inferior àquela apresentada na proposta econômico-financeira do vencedor da licitação de concessão do TAV ou àquela projetada nos estudos apresentados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT em sede da referida licitação, o que for menor, devendo o Ministro da Fazenda encaminhar, ao final de cada semestre, ao Congresso Nacional relatório indicando o valor efetivamente subvencionado e as razões técnicas e econômico-financeiras que levaram às divergências entre as projeções de receitas e os valores que estão sendo efetivamente obtidos.

§ 2º A equalização de juros de que trata o *caput* corresponderá à diferença entre o encargo do mutuário final e a Taxa de Juros de Longo Prazo - TJLP, acrescida de 1% (um por cento).

§ 3º A subvenção de que trata o *caput* será realizada por meio de dotações específicas consignadas no orçamento geral da União.

§ 4º O valor da subvenção de que trata o *caput* poderá ser atualizado pela variação acumulada do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA a partir da data base de dezembro de 2008.

§ 5º Cabe ao Ministério da Fazenda disciplinar as demais condições para a concessão da subvenção econômica de que trata este artigo, entre elas a definição da metodologia para o seu pagamento.

Art. 23. Fica a União, a critério do Ministro de Estado da Fazenda, autorizada a abater, até o limite de R\$ 20.000.000.000,00 (vinte bilhões de reais), parte do saldo devedor de operações de crédito firmadas com o Banco Nacional

de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, em contrapartida às provisões para crédito de liquidação duvidosa registradas por aquele Banco, relativas a financiamento concedido a investimentos em infraestrutura do País.

§ 1º O disposto no *caput* aplica-se apenas a financiamento concedido a partir da data de publicação desta Lei, cujo provisionamento decorrente de perda no valor esperado de realização dos créditos resulte em queda do patrimônio de referência, conforme definição dada pelo Conselho Monetário Nacional, de no mínimo R\$ 8.000.000.000,00 (oito bilhões de reais).

§ 2º O abatimento de que trata o *caput* deverá ser suficiente para compensar até 90% (noventa por cento) das perdas sobre o valor provisionado pelo BNDES para as operações de financiamento a projetos de investimento.

Art. 24. O BNDES restituirá à União os valores que venha a recuperar relativos ao crédito objeto do provisionamento, deduzidos os tributos eventualmente incidentes, até a compensação integral do abatimento referido no art. 23, devendo adotar todas as providências legais para recuperação do crédito, inclusive executar as garantias do tomador vinculadas à operação, até a sua exaustão.

Art. 25. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de abril de 2011.

MARCO MAIA
Presidente