



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO
Nº 18, DE 2008
(Proveniente da Medida Provisória nº 427, de 2008)

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

ESTE AVULSO CONTÉM OS SEGUINTE DOCUMENTOS:

	Pág.
- Autógrafo do Projeto de Lei de Conversão	002
- Medida Provisória original	015
- Mensagem do Presidente da República nº 258, de 2008	021
- Exposição de Motivos nº 3/2008, dos Ministros do Trabalho, da Previdência e da Fazenda	022
- Ofício nº 402/2008, da Câmara dos Deputados, encaminhando a matéria ao Senado	026
- Calendário de tramitação da Medida Provisória	027
- Emendas apresentadas perante a Comissão Mista	028
- Nota Técnica nº 11/2008, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados	074
- Parecer sobre a Medida Provisória, em substituição à Comissão Mista, proferido no Plenário da Câmara dos Deputados – Relator: Deputado Jaime Martins (PR-MG)	077
- Folha de sinopse de tramitação da matéria na Câmara dos Deputados	123
- Ato do Presidente da Mesa do Congresso Nacional nº 30, de 2008, prorrogando a vigência da Medida Provisória	128
- Legislação citada	129

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 18, DE 2008
(Proveniente da Medida Provisória nº 427, de 2008)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com as alterações constantes do Anexo I desta Lei.

Art. 2º 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 com a alteração constante do Anexo II desta Lei.

Art. 3º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da rodovia de ligação constante do Anexo III desta Lei.

Art. 4º O inciso II do caput do art. 1º da Lei nº 9.060, de 14 de junho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º

.....

II - EF-232 - Recife - Salgueiro -
Trindade - Araripina - Eliseu Martins - Ribeiro
Gonçalves - Balsas - Estreito, nos Estados de
Pernambuco, Piauí e Maranhão, denominada Ferrovia
Transnordestina;

..... "(NR)

Art. 5º O caput do art. 8º da Lei nº 11.297, de 9
de maio de 2006, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 8º A construção, uso e gozo da
EF-151, denominada Ferrovia Norte-Sul, de titula-
ridade da VALEC - Engenharia, Construções e Fer-
rovias S.A., dar-se-ão no trecho ferroviário que
liga os Municípios de Belém, no Estado do Pará, e
Panorama, no Estado de São Paulo.

Parágrafo único. (Revogado)."(NR)

Art. 6º Ficam outorgadas à VALEC - Engenharia,
Construções e Ferrovias S.A. a construção, uso e gozo das
seguintes ferrovias:

I - EF-267;

II - EF-334; e

III - EF-354.

Parágrafo único. As outorgas deverão ser formali-
zadas mediante contrato de concessão com a Agência Nacional
de Transportes Terrestres - ANTT.

Art. 7º As ferrovias seguintes, constantes da Re-
lação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação,
ficam assim denominadas:

I - EF-222: Expresso 2222;

II - EF-333: Expresso Guimarães Rosa;

- III - EF-334: Ferrovia Bahia-Oeste; e
- IV - EF-354: Ferrovia Transcontinental.

Art. 8º A VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., sociedade por ações controlada pela União, fica transformada em empresa pública, sob a forma de sociedade por ações, vinculada ao Ministério dos Transportes, nos termos previstos nesta Lei.

§ 1º A função social da Valec é a construção e exploração de infra-estrutura ferroviária.

§ 2º A Valec terá sede e foro na Capital Federal e prazo de duração indeterminado, podendo estabelecer escritórios ou dependências em outras unidades da Federação.

§ 3º A Valec sujeitar-se-á ao regime jurídico próprio das empresas privadas, inclusive quanto aos direitos e obrigações civis, comerciais, trabalhistas e tributários.

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

- I - administrar os programas de operação da infra-estrutura ferroviária, nas ferrovias a ela outorgadas;
- II - coordenar, executar, controlar, revisar, fiscalizar e administrar obras de infra-estrutura ferroviária, que lhes forem outorgadas;
- III - desenvolver estudos e projetos de obras de infra-estrutura ferroviária;
- IV - construir, operar e explorar estradas de ferro, sistemas acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;

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

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

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

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

§ 1º No exercício das competências previstas neste artigo, caberá à Valec realizar estudos de viabilidade técnica e econômica para a implantação de sistema ferroviário de bitola larga nos seguintes trechos:

I - Expansão da Ferrovia Norte-Sul, entre Panorama, no Estado de São Paulo, e Rio Grande, no Estado do Rio Grande do Sul; e

II - Ramal entre Araguaína, no Estado do Tocantins, e Sorriso, no Estado de Mato Grosso, passando por Santana do Araguaia, no Estado do Pará.

§ 2º Mediante autorização específica do Poder Executivo, poderá a Valec também promover o desenvolvimento de sistemas de transportes de passageiros sobre trilhos.

Art. 10. Ato do Poder Executivo aprovará o estatuto da Valec.

Art. 11. O patrimônio da Valec é constituído dos bens móveis e imóveis, direitos e valores que atualmente a integram.

Art. 12. Constituem receita da Valec:

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

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

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

IV - produto de operações de crédito, juros e venda de bens patrimoniais ou de materiais inservíveis;

V - doações, legados, subvenções e outros recursos que lhe forem destinados por pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado; e

VI - rendas provenientes de outras fontes.

Art. 13. A Valec será administrada por 1 (um) Conselho de Administração, com funções deliberativas, e por 1 (uma) Diretoria-Executiva, e na sua composição contará ainda com 1 (um) Conselho Fiscal.

Art. 14. O Conselho de Administração, eleito pela assembléia geral de acionistas, será constituído:

I - de 1 (um) Presidente, indicado pelo Ministro de Estado dos Transportes;

II - do Diretor-Presidente da Valec;

III - de 1 (um) Conselheiro, indicado pelo Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão; e

IV - de 3 (três) Conselheiros, indicados conforme o estatuto.

§ 1º O Conselho de Administração reunir-se-á, ordinariamente, a cada mês e, extraordinariamente, sempre que

convocado pelo seu Presidente ou por 2/3 (dois terços) dos seus membros.

§ 2º As decisões do Conselho de Administração serão tomadas por maioria simples, cabendo ao Presidente o voto de qualidade em caso de empate.

§ 3º O quorum de deliberação é o de maioria absoluta de seus membros.

Art. 15. A Diretoria-Executiva será constituída de 1 (um) Diretor-Presidente e de até 4 (quatro) diretores.

§ 1º Os membros da Diretoria-Executiva serão eleitos pelo Conselho de Administração, com prazo de gestão de 3 (três) exercícios anuais, podendo ser reeleitos.

§ 2º Os diretores são responsáveis pelos atos praticados em desconformidade com a lei, com o Estatuto da Valec e com as diretrizes institucionais emanadas do Conselho de Administração.

Art. 16. O Conselho Fiscal, eleito pela assembléia geral de acionistas, será constituído de 3 (três) membros, e respectivos suplentes.

§ 1º O Conselho Fiscal deve se reunir, ordinariamente, 1 (uma) vez por mês e sempre que for convocado por seu Presidente.

§ 2º As decisões do Conselho Fiscal serão tomadas por maioria simples, cabendo ao Presidente o voto de qualidade em caso de empate.

§ 3º As reuniões do Conselho Fiscal só terão caráter deliberativo se contarem com a presença do Presidente e de pelo menos 1 (um) membro.

Art. 17. As competências do Conselho de Administração, da Diretoria-Executiva e do Conselho Fiscal da Valec, bem como as hipóteses de destituição e substituição

de seus respectivos integrantes, serão estabelecidas no estatuto.

Art. 18. A contratação de obras, serviços, compras e alienações será precedida de procedimento licitatório, na forma da legislação em vigor, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, eficiência e isonomia, bem como da vinculação ao instrumento convocatório, da economicidade, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.

Art. 19. Os quadros de pessoal da Valec serão inicialmente constituídos:

I - com os atuais empregados da empresa;

II - com o pessoal da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, observado o disposto na Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007; e

III - com o pessoal da extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, observado o disposto nesta Lei.

Parágrafo único. O regime jurídico do pessoal da Valec será o da Consolidação das Leis do Trabalho e respectiva legislação complementar.

Art. 20. A contratação de pessoal da Valec far-se-á por meio de concurso público de provas ou de provas e títulos, observadas as normas específicas editadas pelo Conselho de Administração.

Art. 21. Fica autorizada a Valec a patrocinar, para os empregados referidos no inciso I do caput do art. 19 desta Lei, bem como para os novos que vierem a ser contratados, planos de benefícios operados por entidade fechada de previdência complementar patrocinada pelo poder pú-

blico e suas empresas, já constituída, nos termos da legislação vigente.

Parágrafo único. Os empregados de que trata o art. 19 desta Lei poderão participar de plano de benefícios sociais e de saúde operado pelo Serviço Social das Estradas de Ferro - SESEF, nos termos do inciso III do caput do art. 17 da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.

Art. 22. A Valec sujeitar-se-á à fiscalização do Ministério dos Transportes e entidades a ele vinculadas, da Controladoria-Geral da União e do Tribunal de Contas da União.

Art. 23. Fica encerrado o processo de liquidação e extinta a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT e encerrado o mandato do Liquidante e dos membros do Conselho Fiscal.

Art. 24. Os bens, direitos e obrigações do extinto Geipot serão inventariados em processo que se realizará sob a coordenação e supervisão do Ministério dos Transportes.

Parágrafo único. Ato do Poder Executivo disporá sobre a estrutura e o prazo de duração do processo de Inventariança, bem como sobre as atribuições do inventarian- te.

Art. 25. A partir do dia 12 de maio de 2008, a União sucederá o extinto Geipot nos direitos, obrigações e ações judiciais em que este seja autor, réu, assistente, opoente ou terceiro interessado, ressalvadas as ações de que trata o § 5º do art. 26 desta Lei.

Parágrafo único. Os advogados que representavam judicialmente o extinto Geipot deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos

que a União sofrer, em relação às ações a que se refere o caput deste artigo:

I - peticionar em juízo, comunicando a extinção do Geipot e requerendo que todas as citações e intimações passem a ser dirigidas à Advocacia-Geral da União; e

II - repassar às unidades da Advocacia-Geral da União as respectivas informações e documentos.

Art. 26. Ficam transferidos para a Valec os empregados ativos do Geipot, que serão alocados em quadro especial.

§ 1º A transferência de que trata este artigo dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual.

§ 2º Os empregados transferidos na forma deste artigo terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na Carreira observará o estabelecido nos respectivos planos de cargos e salários, não se comunicando, em qualquer hipótese, com o plano de cargos e salários da Valec.

§ 3º Em caso de demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do empregado, fica extinto o emprego por ele ocupado.

§ 4º Os empregados de que trata este artigo, excetuados aqueles que se encontram cedidos para outros órgãos ou entidades da administração pública, ficarão à disposição da inventariança, enquanto necessários para a realização dos trabalhos ou até que o inventariante decida pela sua disponibilidade à Valec.

§ 5º Ficam transferidas para a Valec as ações judiciais relativas aos empregados a que se refere este arti-

go nas quais o extinto Geipot seja autor, réu, assistente, opoente ou terceiro interessado.

§ 6º Os advogados que representavam judicialmente o extinto Geipot nas ações a que se refere o § 5º deste artigo deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos causados:

I - peticionar em juízo, comunicando a extinção do Geipot e a transferência dos contratos de trabalho para a Valec, requerendo que todas as citações e intimações passem a ser dirigidas a esta empresa; e

II - repassar à Valec as respectivas informações e documentos sobre as ações de que trata o § 5º deste artigo.

Art. 27. A Valec assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora do plano de benefícios administrado pelo Instituto Geiprev de Seguridade Social, na condição de sucessora trabalhista do extinto Geipot, em relação aos empregados referidos no art. 26 desta Lei.

§ 1º O disposto no caput deste artigo aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do caput do art. 26 desta Lei, cujo conjunto constituirá massa fechada.

§ 2º Fica a Valec responsável pelas obrigações assumidas pelo extinto Geipot relativas aos compromissos com o plano do Geiprev, decorrentes dos Programas de Desligamento Voluntário que porventura ainda estejam em execução no dia 12 de maio de 2008.

Art. 28. A União, por intermédio do Ministério dos Transportes, disponibilizará à Valec os recursos orçamentários e financeiros necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes do disposto nos arts. 26 e 27 desta Lei.

Parágrafo único. As despesas decorrentes do trabalho de inventariança serão atendidas à conta das dotações orçamentárias atribuídas ao Ministério dos Transportes.

Art. 29. As atribuições referentes à aprovação das demonstrações contábeis e financeiras do balanço de extinção serão exercidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.

Art. 30. A Lei n° 11.483, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 2°

.....

II - os bens imóveis da extinta RFFSA ficam transferidos para a União, ressalvado o disposto nos incisos I e IV do caput do art. 8° desta Lei.

..... "(NR)

"Art. 8°

.....

IV - os bens imóveis não operacionais, com finalidade de constituir reserva técnica necessária à expansão e ao aumento da capacidade de prestação do serviço público de transporte ferroviário, ressalvados os destinados ao FC, devendo a vocação logística desses imóveis ser avaliada em conjunto pelo Ministério dos Transportes e pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, conforme dispuser ato do Presidente da República."(NR)

Art. 31. Ficam revogados a Lei n° 6.346, de 6 de julho de 1976, o inciso I do caput do art. 1° da Lei n° 9.060, de 14 de junho de 1995, os arts. 4° e 6° e o parágrafo único do art. 8° da Lei n° 11.297, de 9 de maio de

2006, bem como seu art. 5º nas partes referentes à EF-140 e à EF-Bahia-Oeste.

Art. 32. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

ANEXO I

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				EF	km
151	Belém - Açailândia - Porto Franco - Araguaina - Colinas do Tocantins - Guaraí - Porto Nacional - Alvorada - Porangatu - Uruaçu - Ouro Verde de Goiás - Anápolis - Rio Verde - São Simão - Estrela D'Oeste - Santa Fé do Sul - Aparecida do Taboado - Panorama	PA - MA - TO - GO - MG - MS - SP	2.760	-	-
232	Recife - Salgueiro - Trindade - Araripina - Eliseu Martins - Ribeiro Gonçalves - Balsas - Estreito	PE - PI - MA	1.770	-	-
354	Litoral Norte Fluminense - Muriaé - Ipatinga - Paracatu - Brasília - Uruaçu - Cocalinho - Ribeirãoascalheira - Lucas do Rio Verde - Vilhena - Porto Velho - Rio Branco - Cruzeiro do Sul - Fronteira Brasil-Peru (Boqueirão da Esperança)	RJ - MG - GO - DF - MT - RO - AC	4.400	-	-
267	Panorama - Maracaju - Porto Murtinho	SP - MS	750	-	-
222	Rio de Janeiro - Nova Iguaçu - Barra Mansa - Resende - Cruzeiro - Guaratinguetá - São José dos Campos - Mogi das Cruzes - São Paulo - Campinas	RJ - SP	550	381	100
280	Herval D'Oeste - Santa Cecília - Itajaí	SC	330	-	-
334	Ilhéus - Brumado - Ibotirama - Barreiras - Luiz Eduardo Magalhães - Alvorada	BA - TO	1.500	-	-
364	Santos - São Paulo - Campinas - Araraquara - Rubinéia - Aparecida do Taboado - Rondonópolis - Cuiabá	SP - MS - MT	1.724	151	5
333	Belo Horizonte - Divinópolis - Varginha - Poços de Caldas - Campinas - São Paulo - Sorocaba - Itapetininga - Apiaí - Curitiba	MG - SP - PR	1.150	271	100
451	São Francisco do Sul - Itajaí - Imbituba	SC	270	485	25
484	Maracaju - Dourados - Mundo Novo - Guaira - Toledo - Cascavel	PR - MS	500	-	-
485	Porto União - Mafra - São Francisco do Sul	SC	460	451	25
488	Imbituba - Tubarão - Criciúma - Forquilha - Treviso	SC	148	-	-

ANEXO II

N° de Ordem	Denominação	UF	Localização
107	Iranduba	AM	Rio Solimões

ANEXO III

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
436	Entroncamento com a BR-158 (Aparecida do Taboado) - Ponte rodoferroviária sobre o Rio Paraná	MS	14,4	-	-

MEDIDA PROVISÓRIA ORIGINAL Nº 427, DE 2008

Acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, reestrutura a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, altera as Leis nºs 9.060, de 14 de junho de 1995, e 11.297, de 9 de maio de 2006, e dá outras providências.

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

Art. 1º O item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações constantes do Anexo I a esta Medida Provisória.

Art. 2º 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 com a alteração constante do Anexo II a esta Medida Provisória.

Art. 3º O inciso II do art. 1º da Lei nº 9.060, de 14 de junho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

“II - EF - 232 - Recife - Salgueiro - Trindade - Araripina - Eliseu Martins - Ribeiro Gonçalves - Balsas - Estreito, nos Estados de Pernambuco, Piauí e Maranhão, denominada Ferrovia Transnordestina;” (NR)

Art. 4º O art. 8º da Lei nº 11.297, de 9 de maio de 2006, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º A construção, uso e gozo da EF - 151, denominada Ferrovia Norte-Sul, de titularidade da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., dar-se-ão no trecho ferroviário que liga os Municípios de Belém, no Estado do Pará, e Panorama, no Estado de São Paulo.” (NR)

Art. 5º Ficam outorgadas à VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. a construção, uso e gozo das seguintes ferrovias:

- I - EF - 246;
- II - EF - 267; e
- III - EF - 334.

Parágrafo único. As outorgas deverão ser formalizadas mediante contrato de concessão com a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

Art. 6º A VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A, sociedade por ações controlada pela União, fica transformada em empresa pública, sob a forma de sociedade por ações, vinculada ao Ministério dos Transportes, nos termos previstos nesta Medida Provisória.

§ 1º A função social da VALEC é a construção e exploração de infra-estrutura ferroviária.

§ 2º A VALEC terá sede e foro na Capital Federal e prazo de duração indeterminado, podendo estabelecer escritórios ou dependências em outras unidades da Federação.

§ 3º A VALEC sujeitar-se-á ao regime jurídico próprio das empresas privadas, inclusive quanto aos direitos e obrigações civis, comerciais, trabalhistas e tributários.

Art. 7º Compete à VALEC, em conformidade com as diretrizes do Ministério dos Transportes:

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 8º Ato do Poder Executivo aprovará o estatuto da VALEC.

Art. 9º O patrimônio da VALEC é constituído dos bens móveis e imóveis, direitos e valores que atualmente a integram.

Art. 10. Constituem receita da VALEC:

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

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

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

IV - produto de operações de crédito, juros e venda de bens patrimoniais ou de materiais inservíveis;

V - doações, legados, subvenções e outros recursos que lhe forem destinados por pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado; e

VI - rendas provenientes de outras fontes.

Art. 11. A VALEC será administrada por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, e por uma Diretoria-Executiva, e na sua composição contará ainda com um Conselho Fiscal.

Art. 12. O Conselho de Administração, eleito pela assembléia geral de acionistas, será constituído:

I - de um Presidente, indicado pelo Ministro de Estado dos Transportes;

II - do Diretor-Presidente da VALEC;

III - de um Conselheiro, indicado pelo Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão; e

IV - de três Conselheiros, indicados conforme o estatuto.

§ 1º O Conselho de Administração reunir-se-á, ordinariamente, a cada mês e, extraordinariamente, sempre que convocado pelo seu Presidente ou por dois terços dos seus membros.

§ 2º As decisões do Conselho de Administração serão tomadas por maioria simples, cabendo ao Presidente o voto de qualidade, em caso de empate.

§ 3º O quorum de deliberação é o de maioria absoluta de seus membros.

Art. 13. A Diretoria-Executiva será constituída de um Diretor-Presidente e de até quatro diretores.

§ 1º Os membros da Diretoria-Executiva serão eleitos pelo Conselho de Administração, com prazo de gestão de três exercícios anuais, podendo ser reeleitos.

§ 2º Os diretores são responsáveis pelos atos praticados em desconformidade com a lei, com o estatuto da VALEC e com as diretrizes institucionais emanadas do Conselho de Administração.

Art. 14. O Conselho Fiscal, eleito pela assembléia geral de acionistas, será constituído de três membros, e respectivos suplentes.

§ 1º O Conselho Fiscal deve se reunir, ordinariamente, uma vez por mês e sempre que for convocado por seu Presidente.

§ 2º As decisões do Conselho Fiscal serão tomadas por maioria simples, cabendo ao presidente o voto de qualidade, em caso de empate.

§ 3º As reuniões do Conselho Fiscal só terão caráter deliberativo se contarem com a presença do presidente e de pelo menos um membro.

Art. 15. As competências do Conselho de Administração, da Diretoria-Executiva e do Conselho Fiscal da VALEC, bem como as hipóteses de destituição e substituição de seus respectivos integrantes, serão estabelecidas no estatuto.

Art. 16. A contratação de obras, serviços, compras e alienações será precedida de procedimento licitatório, na forma da legislação em vigor, observados os princípios da legalidade,

impessoalidade, moralidade, publicidade, eficiência e isonomia, bem como da vinculação ao instrumento convocatório, da economicidade, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.

Art. 17. Os quadros de pessoal da VALEC serão inicialmente constituídos:

I - com os atuais empregados da empresa;

II - com o pessoal da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, observado o disposto na Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007; e

III - com o pessoal da extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, observado o disposto nesta Medida Provisória.

Parágrafo único. O regime jurídico do pessoal da VALEC será o da Consolidação das Leis do Trabalho e respectiva legislação complementar.

Art. 18. A contratação de pessoal da VALEC far-se-á por meio de concurso público de provas ou de provas e títulos, observadas as normas específicas editadas pelo Conselho de Administração.

Art. 19. Fica autorizada a VALEC a patrocinar, para os empregados referidos no inciso I do art. 17, bem assim para os novos que vierem a ser contratados, planos de benefícios operado por entidade fechada de previdência complementar pública federal já constituída, nos termos da legislação vigente.

Art. 20. A VALEC sujeitar-se-á à fiscalização do Ministério dos Transportes e entidades a ele vinculadas, da Controladoria-Geral da União e do Tribunal de Contas da União.

Art. 21. Fica encerrado o processo de liquidação e extinta a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT e encerrado o mandato do Liquidante e dos membros do Conselho Fiscal.

Art. 22. Os bens, direitos e obrigações do extinto GEIPOT serão inventariados em processo que se realizará sob a coordenação e supervisão do Ministério dos Transportes.

Parágrafo único. Ato do Poder Executivo disporá sobre a estrutura e o prazo de duração do processo de Inventariança, bem como sobre as atribuições do inventariante.

Art. 23. A partir da data de publicação desta Medida Provisória a União sucederá o extinto GEIPOT nos direitos, obrigações e ações judiciais em que este seja autor, réu, assistente, oponente ou terceiro interessado, ressalvadas as ações de que trata o § 5º do art. 24 desta Medida Provisória.

Parágrafo único. Os advogados que representavam judicialmente o extinto GEIPOT deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos que a União sofrer, em relação às ações a que se refere o caput deste artigo:

I - peticionar em juízo, comunicando a extinção do GEIPOT e requerendo que todas as citações e intimações passem a ser dirigidas à Advocacia-Geral da União; e

II - repassar às unidades da Advocacia Geral da União as respectivas informações e documentos.

Art. 24. Ficam transferidos para a VALEC os empregados ativos do GEIPOT, que serão alocados em quadro especial.

§ 1º A transferência de que trata este artigo dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual.

§ 2º Os empregados transferidos na forma deste artigo terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido nos respectivos planos de cargos e salários, não se comunicando, em qualquer hipótese, com o plano de cargos e salários da VALEC.

§ 3º Em caso de demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do empregado, fica extinto o emprego por ele ocupado.

§ 4º Os empregados de que trata este artigo, excetuados aqueles que se encontram cedidos para outros órgãos ou entidades da administração pública, ficarão à disposição da Inventariança, enquanto necessários para a realização dos trabalhos ou até que o inventariante decida pela sua disponibilidade à VALEC.

§ 5º Ficam transferidas para a VALEC as ações judiciais relativas aos empregados a que se refere este artigo em que o extinto GEIPOT seja autor, réu, assistente, opoente ou terceiro interessado.

§ 6º Os advogados que representavam judicialmente o extinto GEIPOT nas ações a que se refere o § 5º deste artigo deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos causados:

I - peticionar em juízo, comunicando a extinção do GEIPOT e a transferência dos contratos de trabalho para a VALEC, requerendo que todas as citações e intimações passem a ser dirigidas a esta empresa; e

II - repassar à VALEC as respectivas informações e documentos sobre as ações de que trata o § 5º deste artigo.

Art. 25. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora do plano de benefícios administrado pelo Instituto GEIPREV de Seguridade Social, na condição de sucessora trabalhista do extinto GEIPOT, em relação aos empregados referidos no art. 24.

§ 1º O disposto no caput deste artigo aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do caput do art. 24, cujo conjunto constituirá massa fechada.

§ 2º Fica a VALEC responsável pelas obrigações assumidas pelo extinto GEIPOT relativas aos compromissos junto ao plano do GEIPREV, decorrentes dos Programas de Desligamento Voluntário que porventura ainda estejam em execução na data de publicação desta Medida Provisória.

Art. 26. A União, por intermédio do Ministério dos Transportes, disponibilizará à VALEC os recursos orçamentários e financeiros necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes do disposto nos arts. 24 e 25 desta Medida Provisória.

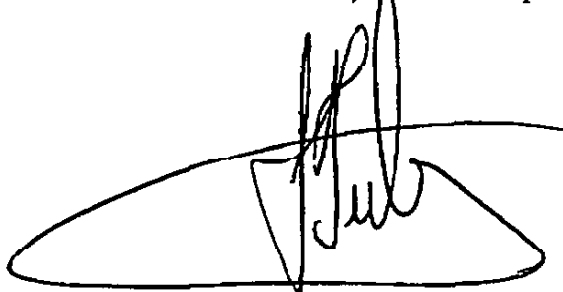
Parágrafo único. As despesas decorrentes do trabalho de inventariança serão atendidas à conta das dotações orçamentárias atribuídas ao Ministério dos Transportes.

Art. 27. As atribuições referentes à aprovação das demonstrações contábeis e financeiras do balanço de extinção serão exercidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.

Art. 28. Ficam revogados a Lei nº 6.346, de 6 de julho de 1976, o inciso I do art. 1º da Lei nº 9.060, de 14 de junho de 1995, os arts. 4º, 6º e o parágrafo único do art. 8º da Lei nº 11.297, de 9 de maio de 2006, bem como seu art. 5º nas partes referentes à EF - 140 e à EF - Bahia-Oeste.

Art. 29. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação

Brasília, 9 de maio de 2008; 187ª da Independência e 120ª da República.



ANEXO I

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (KM)	SUPERPOSIÇÃO EF KM	
151	Belém - Açailândia - Porto Franco - Araguaína - Colinas do Tocantins - Guaraí - Porto Nacional - Alvorada - Porangatu - Uruaçu - Ouro Verde de Goiás - Anápolis - Rio Verde - Aparecida do Taboado - Santa Fé do Sul - Panorama	PA - MA - TO - GO - MS - SP	3.100	364	5
232	Recife - Salgueiro - Trindade - Araripina - Eliseu Martins - Ribeiro Gonçalves - Balsas - Estreito	PE - PI - MA	1.770	-	-
246	Uruaçu - Ribeirão Cascalheira - Lucas do Rio Verde - Vilhena	GO - MT - RO	1.500	-	-
267	Panorama - Maracajú - Porto Murinho	SP - MS	750	-	-
271	Rio de Janeiro - Nova Iguaçu - Barra Mansa - Resende - Cruzeiro - Guaratinguetá - São José dos Campos - Mogi das Cruzes - São Paulo - Campinas	RJ - SP	550	381	100
280	Herval D'Oeste - Santa Cecília - Itajaí	SC	330	-	-
334	Ilhéus - Brumado - Ibotirama - Barreiras - Luiz Eduardo Magalhães - Alvorada	BA - TO	1.500	-	-
364	Santos - São Paulo - Campinas - Araraquara - Rubinéia - Aparecida do Taboado - Rondonópolis - Cuiabá	SP - MS - MT	1724	151	5
381	Belo Horizonte - Divinópolis - Varginha - Poços de Caldas - Campinas - São Paulo - Sorocaba - Itapetininga - Apiaí - Curitiba	MG - SP - PR	1.150	271	100
451	São Francisco do Sul - Itajaí - Imbituba	SC	270	485	25
484	Maracaju - Dourados - Mundo Novo - Guaíra - Toledo - Cascavel	PR - MS	500	-	-
485	Porto União - Mafra - São Francisco do Sul	SC	460	451	25

ANEXO II

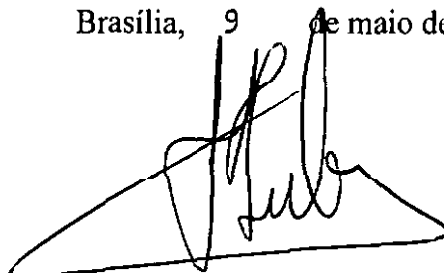
Nº DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
107	Irlanduba	AM	Rio Solimões

Mensagem nº 258, de 2008.

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do artigo 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 427, de 9 de maio de 2008, que “Acrescenta e altera dispositivos da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, reestrutura a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento e Transportes – GEIPOT, altera as Leis nºs 9.060, de 14 de junho de 1995, e 11.297, de 9 de maio de 2006, e dá outras providências”.

Brasília, 9 de maio de 2008.

A handwritten signature in black ink, likely belonging to the President of the Republic, is written over a large, stylized, and somewhat abstract graphic element that resembles a wide, shallow triangle or a large letter 'A'.

Brasília, 5 de maio de 2008.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Submetemos à apreciação de Vossa Excelência o texto de Medida Provisória que propõe a alteração do Plano Nacional de Viação, com a inclusão de novas ferrovias e a ampliação de traçado de ferrovias já existentes, bem assim promove a reestruturação da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, e altera as Leis nº 9.060, de 14 de junho de 1995, e nº 11.297, de 9 de maio de 2006, e dá outras providências.

Inicialmente, a proposta de Medida Provisória prevê a inclusão de novas ferrovias no Plano Nacional de Viação - PNV, como é o caso das Estradas de Ferro nº 246 (Uruaçu/GO - Vilhena/RO), nº 267 (Panorama/SP - Porto Murtinho/MS), nº 280 (Herval D'Oeste/SC - Itajaí/SC), nº 451 (São Francisco do Sul/SC - Imbituba/SC), e nº 484 (Maracaju/MS - Cascavel/PR).

Por sua vez, estão sendo objeto de alteração e ampliação de traçado as Estradas de Ferro nº 151 (Belém/PA - Panorama/SP), denominada Ferrovia Norte-Sul; nº 232 (Recife/PE - Estreito/MA), denominada Ferrovia Transnordestina; nº 271 (Rio de Janeiro/RJ - Campinas/SP) e nº 381 (Belo Horizonte/MG - Curitiba/PR), destinadas ao trem de alta velocidade; e nº 334 (Ilhéus/BA - Alvorada/TO).

As demais alterações no Plano Nacional de Viação, relativas às Estradas de Ferro nº 364 e nº 485, bem como a de nº 107 relacionada ao Porto de Iranduba/AM, decorrem da necessidade de consolidação e correção de dados já existentes no PNV ou das atualizações decorrentes das alterações precedentes.

Tais medidas, portanto, são salutares para a ampliação e interligação da malha ferroviária de bitola larga e métrica, bem como para seu acesso aos portos mais importantes do País.

Pretende-se, ainda, como medida complementar, a ampliação da concessão da VALEC, a fim de incluir a outorga das novas ferrovias interligadas à Ferrovia Norte-Sul (EF-246, EF-267 e EF-334), já sob sua titularidade.

A proposta apresentada também tem por objetivo, além da ampliação e adequação da malha ferroviária federal, a transformação da VALEC, sociedade por ações, em

empresa pública, tendo em vista a necessidade de manutenção da União como sua única acionista.

Importa esclarecer, por oportuno, que a VALEC foi constituída em 22 de fevereiro de 1972 com a denominação de VALUEC Serviços Técnicos Ltda., tendo como cotistas a Rio Doce Engenharia e Planejamento S.A - RDEP (controlada pela Cia. Vale do Rio Doce - CVRD), com 51% de capital, e a USS Engineers and Consultants INC., com 49% das cotas. A empresa tinha por objetivo analisar a viabilidade do Projeto Carajás.

Em 1977, a USS ENGINEERS transferiu as suas ações para a RIO DOCE NAVEGAÇÃO S.A - DOCENAVE, também controlada pela CVRD, e em 1978 a VALUEC tornou-se VALEC COMÉRCIO E SERVIÇOS LTDA.

No ano de 1987, a CRVD transferiu a totalidade das cotas da VALEC para a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT (9.099 cotas), e para a PORTOBRÁS (01 cota), passando a chamar-se VALEC - ENGENHARIA E CONSTRUÇÕES LTDA. Nesse mesmo ano, a VALEC passou à condição de sociedade anônima de capital autorizado, com razão social de VALEC-ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S/A, em decorrência da doação das ações do GEIPOT para a União, tendo a PORTOBRÁS permanecido com sua cota. Posteriormente, com a extinção da PORTOBRÁS, e sua conseqüente sucessão pela União, esta passou a ser a única acionista da VALEC, com 100% das ações da companhia.

A proposta visa, ainda, ampliar e atualizar as atribuições da VALEC na gestão e execução de empreendimentos afetos ao setor de transporte ferroviário, notadamente no que pertine à construção de novas ferrovias para transporte de carga, e posterior outorga à iniciativa privada, bem como à promoção de estudos para implantação de Trens de Alta Velocidade, sob a coordenação do Ministério dos Transportes, de forma a possibilitar o desempenho mais célere e eficiente das políticas públicas definidas para esse setor.

Versa, ainda, a minuta de Medida Provisória acerca do encerramento do processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, encerrando o mandato do Liquidante, em atenção ao disposto na Lei nº 8.029, de 12 de abril de 1990, que "Dispõe sobre a extinção e dissolução de entidades da administração Pública Federal, e dá outras providências".

O GEIPOT foi criado pelo Decreto nº 57.003, de 11 de outubro de 1965, com a denominação de Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes e com sua direção superior formada pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, Ministro de Estado da Fazenda, Ministro Extraordinário para o Planejamento e Coordenação Econômica e pelo Chefe do Estado Maior das Forças Armadas, conforme foi sugerido pelo Acordo de Assistência Técnica firmado naquele ano entre o Governo Brasileiro e o Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD).

O Decreto-Lei nº 516, de 07 de abril de 1969, transformou esse grupo interministerial em Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes, subordinando-o ao Ministro de Estado dos Transportes. Essa subordinação foi mantida pela

posterior Lei nº 5.908, de 20 de agosto de 1973, que transformou esse Grupo de Estudos na Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, preservando a sigla GEIPOT.

Os objetivos do GEIPOT, estabelecidos por lei, foram o de prestar apoio técnico e administrativo aos órgãos do Poder Executivo que tenham atribuições de formular, orientar, coordenar e executar a política nacional de transportes nos seus diversos modais, bem como promover, executar e coordenar atividades de estudos e pesquisas necessários ao planejamento de transportes no País.

Portanto, durante 36 anos, o GEIPOT assessorou o Poder Executivo, sob a orientação e aprovação do Ministério dos Transportes, no planejamento, na formulação e na avaliação das políticas públicas do setor, o que lhe permitiu constituir um corpo técnico altamente qualificado, com visão global do processo decisório do Estado, e um valioso acervo de informações e conhecimentos, transformando-o em centro de referência internacional para os estudos de transportes no Brasil.

Com a reestruturação do Setor Transportes no ano de 2001, o GEIPOT colaborou no acompanhamento e na realização de análises técnicas do projeto de Lei nº 1.615/99, consolidado na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que criou o Conselho Nacional de Integração de Política de Transportes Terrestres (CONIT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT). Com a instalação das Agências reguladoras e do DNIT, o GEIPOT entrou em processo de liquidação, de acordo com o Decreto nº 4.135, de 20 de fevereiro de 2002, publicado no Diário Oficial da União do dia 21 subsequente.

Com o propósito de se evitar a perda dos valiosos conhecimentos e experiências acumulados pelos empregados do extinto GEIPOT, bem assim para colaborar no atendimento às novas atribuições assumidas pela VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., propõe-se a absorção desses empregados na VALEC, pelo instituto da sucessão trabalhista.

A relevância e a urgência da matéria justificam-se em função da necessidade de modernizar o modal ferroviário nacional, garantindo assim a continuidade do processo de crescimento que o Brasil vive nos últimos anos, bem assim a ampliação e adequação da malha ferroviária, viabilizando o investimento em novas ferrovias e a ampliação do traçado de ferrovias já existentes, por meio de suas inclusões no Plano Nacional de Viação, além da viabilização de estudos para o planejamento dos trens de alta velocidade. Além disto, o atual fluxo de transporte, dependente do modal rodoviário, poderá ser diminuído, evitando-se assim congestionamentos e acidentes em nossas rodovias. Como é cediço, o transporte ferroviário é menos oneroso do que o rodoviário e, portanto, aquele quando ampliado resulta no menor custo para os usuários - notadamente os envolvidos com a cadeia produtiva do agronegócio e com o setor de mineração - de forma a impactar positivamente a competitividade do Brasil no comércio exterior, bem como os preços internos dos produtos transportados. Ressaltamos, também, que as medidas ora propostas são fundamentais para que o processo de modernização do setor ferroviário não seja interrompido, sob pena de comprometer a continuidade do crescimento das regiões beneficiadas, localizadas, em especial,

no interior do País, e, ainda, na necessidade de impulsionar a inserção competitiva brasileira no comércio internacional.

Estas, Senhor Presidente, são as razões que nos levam a propor a Vossa Excelência a edição desta Medida Provisória.

Respeitosamente,

Assinado por: Alfredo Pereira do Nascimento, Guido Mantega, Paulo Bernardo Silva

CÂMARA DOS DEPUTADOS

OF. n. 402/08/PS-GSE

Brasília, 20 de julho de 2008.

A Sua Excelência o Senhor
Senador EFRAIM MORAIS
Primeiro-Secretário do Senado Federal

Assunto: **Envio de PLv para apreciação**

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à consideração do Senado Federal, o incluso Projeto de Lei de Conversão nº 18, de 2008 (Medida Provisória nº 427, de 2008, do Poder Executivo), aprovado na Sessão Plenária do dia 01.07.08, que " Acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação; reestrutura a VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.; encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT; altera as Leis nºs 9.060, de 14 de junho de 1995, 11.297, de 9 de maio de 2006, e 11.483, de 31 de maio de 2007; revoga a Lei nº 6.346, de 6 de julho de 1976, e o inciso I do caput do art. 1º da Lei nº 9.060, de 14 de junho de 1995; e dá outras providências. ", conforme o disposto no art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001.

2. Remeto, em anexo, o processado da referida Medida Provisória e os autógrafos da matéria aprovada nesta Casa.

Atenciosamente,

10/07/08
11h35
Jesum


Deputado OSMAR SERRAGLIO
Primeiro-Secretário

MPV N° 427	
Publicação no DO	12 -5-2008 – Ed. Extra
Designação da Comissão	13-5-2008 (SF)
Instalação da Comissão	
Emendas	até 18-5-2008
Prazo na Comissão	12-5-2008 a 25-5-2008 (14º dia)
Remessa do Processo à CD	25-5-2008
Prazo na CD	26-5-2008 a 8-6-2008 (15º ao 28º dia)
Recebimento previsto no SF	8-6-2008
Prazo no SF	9-6-2008 a 22-6-2008 (42º dia)
Se modificado, devolução à CD	22-6-2008
Prazo para apreciação das modificações do SF, pela CD	23-6-2008 a 25-6-2008 (43º ao 45º dia)
Regime de urgência, obstruindo a pauta a partir de	26-6-2008 (46º dia)
Prazo final no Congresso	10-7-2008 (60 dias)
Prazo final Prorrogado	22-9-2008(*)
(*)Prazo prorrogado por Ato do Presidente da Mesa do Congresso Nacional nº 30, de 2008 – DOU (Seção I) de 2-7-2008.	

MPV N° 427	
Votação na Câmara dos Deputados	1º-7-2008
Leitura no Senado Federal	
Votação no Senado Federal	

EMENDAS APRESENTADAS PERANTE A COMISSÃO MISTA

CONGRESSISTAS E EMENDAS	
Deputado Ademir Camilo	13
Deputada Alinc Corrêa	22
Deputado Arnaldo Faria de Sá	05, 26
Deputado Carlos Santana	03, 10, 18
Senador César Borges	19, 23
Deputado Edinho Bez	01, 32
Senador Eliseu Resende	17, 24
Deputado Félix Mendonça	16, 21
Senador Flávio Arns	09
Senador Gim Argello	11
Deputada Gorete Pereira	04, 08, 15, 29
Deputado Jaime Martins	02, 14, 25, 30, 31
Deputado João Dado	07
Senador José Agripino	12
Senadora Lúcia Vânia	28
Senador Mário Couto	06, 27
Deputado Paulo Rocha	33
Deputado Tadeu Filippelli	20

SSACM

Total de Emendas: 033

MPV - 427

**APRESENTAÇÃO DE
EMENDAS**

00001

Data:
15/05/2008

Proposição
Medida Provisória nº 427 de 2008

Autor
Edinho Bez

nº do prontuário

1. Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. (*)Aditiva	5. Substitutivo global
--------------------------------	----------------------------------	----------------------------------	----------------------	-----------------------------------

TEXTO

Acrescente-se ao art. 1º da MP 427/08 o seguinte parágrafo único:

"Parágrafo único. A numeração de trecho ferroviário acrescentado, na forma deste artigo, à Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação será definida pelo órgão competente do Poder Executivo, se já não constar do Anexo I a esta Medida Provisória."

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				EF	km
	Forquilha - Entroncamento com EF-488	SC	10	-	-

JUSTIFICAÇÃO

A emenda pretende apenas incluir no Plano Nacional de Viação uma ligação ferroviária já existente e em operação, porém sem identificação (codificação) no PNV. Esse trecho estava contemplado no plano nacional de viação de 1964 (Lei no. 4.592 – de 29 de dezembro de 1964), identificado como LI - 2.2 – Tubarão – Araranguá, com 91 km de extensão. Uma vez que parte do trecho (Forquilha – Araranguá) foi erradicada, e com a redefinição dos trechos pelo PNV de 1973 (lei no. 5.917, de 10 de setembro de 1973), a extensão remanescente da linha na direção de Criciúma à Araranguá não foi contemplado com uma identificação específica. A ligação ferroviária Criciúma – Forquilha é um trecho existente, concedido e operado pela Ferrovia Tereza Cristina, através do Contrato de Concessão 001/97, firmado com a União, de acordo com o Edital no. PND/A-07/96/RFFSA.

Por este trecho são transportados aproximadamente 1.000.000 de toneladas anuais de cargas (carvão mineral), produzido na região de Sangão e Santa Líbera, no Município de Forquilha. Trata-se de uma ligação ferroviária fundamental para o atendimento da demanda do Complexo Termelétrico Jorge Lacerda e para o escoamento do carvão mineral produzido no Sul de Santa Catarina.



A identificação no PNV da ligação facilitará a gestão da malha junto a organismos públicos e prefeituras, na solução de gargalos operacionais (passagens em nível críticas, construção de viadutos, remoção de invasões a faixa de domínio e futuras ampliações), bem como, na melhor identificação das demandas internas da ferrovia.

O trecho ferroviário existente: Criciúma/Forquilha, com 10 km, não consta do PNV.

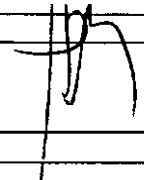
Para tanto, solicitamos a inclusão do trecho, o que facilitará a identificação da malha nas demandas ferroviárias na região.


Deputado Edinho Bez

MPV - 427

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00002

DATA 19/05/2008	PROPOSIÇÃO MEDIDA PROVISÓRIA Nº 427/2008			
AUTOR JAIME MARTINS			Nº PRONTUÁRIO	
TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 ☒ ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
TEXTO				
IV e V: Acresça-se ao art. 5º da Medida Provisória os seguintes incisos "Art. 5º IV – EF-041; V – EF-060."				
JUSTIFICAÇÃO				
Com o acréscimo proposto, ficam também outorgadas à VALEC - a construção, uso e gozo das novas ferrovias incluídas no PNV, as quais possibilitarão a integração efetiva do Brasil, bem como a integração continental.				
ASSINATURA				
				

2008_6720_Jaime Martins

MPV - 427

00003

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 16/05/2008	proposição Medida Provisória nº 427, de 9 de maio de 2008
--------------------	--

autor Carlos Santana	nº do prontuário 290
-------------------------	-------------------------

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

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescentar a expressão "e de passageiros" no

inciso VI do Art. 7º, de tal forma que a redação atual seja substituída pela seguinte:

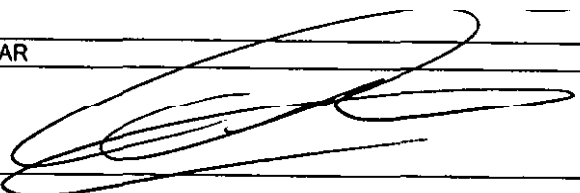
Art. 7º "VI - promover o desenvolvimento dos sistemas de transportes de cargas "e de passageiros" sobre trilhos, objetivando seu aprimoramento e a absorção de novas tecnologias;"

JUSTIFICATIVA

Nesta nova VALEC deve imperar também a recuperação do transporte sobre trilhos de passageiros, especialmente interurbanos, além do Transporte por Trens de Alta Velocidade, já inclusivo no diploma legal em curso. Antes da década de 60 o transporte ferroviário de passageiros era predominante; com advento do automóvel, foi abandonada, ficando o Brasil na contramão dos países europeus.

A proposta de reestruturação da VALEC deverá propiciar, também, a volta do transporte ferroviário para passageiros interurbanos.

PARLAMENTAR


--

MPV - 427

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00004

Data 14 / 5 / 2008		Proposição Medida Provisória nº 427 de 2008		
Autor Gorete Pereira		nº do prontuário 100		
1. Supressiva	2. Substitutiva	3. * Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutivo Global
Página	(x) Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 17 da Medida Provisória nº 427, de 9 de maio de 2008, 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, 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, excetuando 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. 2181 – 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;

XVVIII – 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. 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 aos empregados oriundos do antigo Escritório regional da Malha Paulista da RFFSA, será aplicado o disposto nas Leis 8186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

2

JUSTIFICAÇÃO

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.

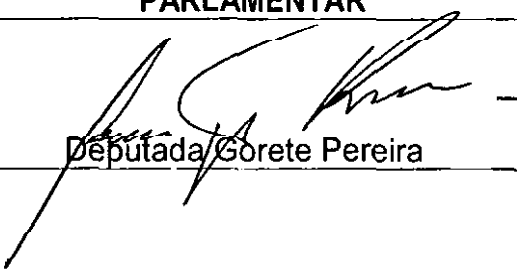
A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita o atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria lei 11483/07 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 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



Deputada Gorete Pereira

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00005

Data / / 2008		Proposição Medida Provisória nº 427 de 2008		
Autor ARNALDO FARIA DE SÁ			nº do prontuário 337	
1. Supressiva	2. Substitutiva	3. ☒ Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutivo Global
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do inciso II do artigo 17, da Medida Provisória nº 427, de 9 de maio de 2008, que passa a ter a seguinte redação:

Art. 17. – Os quadros de pessoal da VALEC serão inicialmente constituídos:

I – com os atuais empregados da empresa;

II – com o pessoal da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, integrantes do quadro de pessoal próprio e do quadro de pessoal agregado, oriundo da Ferrovia Paulista S.A. – FEPASA, preservando-se a condição de ferroviário e os direitos assegurados pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002; e Lei nº. 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o termo de Acordo Lei 3887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400 / 60 / RS, e

III – com o pessoal da extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, observado o disposto na Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

Faz-se necessário, constar no inciso II que todos os empregados da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, extinta pela Lei. 11.483, de 31 de maio de 2007, que foram transferidos para VALEC e alocados em quadros de pessoal especiais, do quadro de pessoal próprio e agregado, permanecem na condição de ferroviário e com os direitos assegurados pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

Corrigindo-se assim a grave falha ocorrida na aprovação do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2007, (Proveniente da Medida Provisória nº 353, de 2007), com evidente discriminação aos 74 (setenta e quatro) ferroviários, oriundos da incorporação da ex-FEPASA em 05/1998.

É 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

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.

Cabe registrar que na Sessão 71ª – Deliberativa – SF de 16/05/2007 na discussão e aprovação do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2007 em Plenária, ficou explicitamente registrado nas páginas 16, 17 e 18 do Parecer do Senador, Sr. Marcelo Crivella, Relator Revisor da Medida Provisória, o seguinte texto, devidamente acordado com o Governo, Casa Civil, o Sr. Senador Romero Jucá, Líder do Governo no Senado Federal e Ferroviários, transcrito como segue:

“Gostaríamos de destacar o motivo pelo qual não estamos acatando pleito dos empregados empregados oriundos da FEPASA, no sentido de textualizar a manutenção da condição de ferroviários e estender, a setenta e quatro deles, o benefício de complementação de aposentadoria pela União.

As Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 2002, que garantem o pagamento da complementação de aposentadoria aos empregados da extinta Rede, tiveram motivação nas diferenças salariais decorrentes da fusão entre as empresas que resultou na criação da extinta RFFSA, em 16 de março de 1957.

A FEPASA foi incorporada à extinta Rede em 18 de fevereiro de 1998, pelo Decreto nº 2.502 e seus empregados passaram à extinta Rede na condição de agregados, mas apenas até que se procedesse à transferência para o quadro de pessoal da Rede, consoante os termos do item 10.1 do Protocolo de Incorporação por ela firmado pela FEPASA, asseverando que “O contingente de empregados da FEPASA será absorvido pela Rede, por força da incorporação, em quadro regional agregado, até que se processe a sua efetiva transferência ao Quadro de Pessoal vigente na Rede Ferroviária Federal”, o que só não se consolidou em virtude da liquidação em curso.

Assim, na transferência desses funcionários para a VALEC lhes deverá ser assegurada a preservação da condição de ferroviários, seja por obediência à Lei nº 3.115, que em seu art. 1º previu a incorporação à Rede Ferroviária Federal das estradas de ferro que viessem a ser transferidas ao domínio da União; seja por acatamento ao Protocolo de Incorporação, pacto necessário que traduz a vontade unânime das partes sobre as bases essenciais do negócio jurídico, fazendo lei entre as partes; seja por questão de justiça, para proteger os contratos de trabalho em vigor.

Em nada obstante essas constatações, há que se levantar também a real possibilidade de que, caso o PLV nº 5 seja emendado e tenha que retornar à Câmara dos Deputados, não sendo aprovado até o dia 2 de junho, a Medida Provisória perde sua eficácia desde a edição, prejudicando toda a coletividade ferroviária envolvida, retornando a medida à estaca zero, conforme prevê o art. 62, § 3º, da Constituição, e lançando por terra todo o trabalho já feito entre os diversos setores envolvidos e comprometendo o próprio pagamento dos salários dos empregados ativos da extinta RFFSA, razão pela qual consideramos que o atendimento do pleito deve ser objeto de posterior negociação. E isso já foi encaminhado com a Casa Civil...”

PARLAMENTAR

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00006

Data	proposição
15/05/2008	Medida Provisória nº 427 de 12/05/2008

Autor	nº do prontuário
Senador MÁRIO COUTO	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Altere-se a redação do inciso II do artigo 17, da Medida Provisória nº 427, de 12 de maio de 2008, que passa a ter a seguinte redação:

Art. 17. – Os quadros de pessoal da VALEC serão inicialmente constituídos:

I – com os atuais empregados da empresa;

II – com o pessoal da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, integrantes do quadro de pessoal próprio e do quadro de pessoal agregado, oriundo da Ferrovia Paulista S.A. – FEPASA, preservando-se a condição de ferroviário e os direitos assegurados pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002; e Lei nº. 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o termo de Acordo Lei 3887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400 / 60 / RS, e

III – com o pessoal da extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, observado o disposto na Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

Faz-se necessário, constar no inciso II que todos os empregados da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, extinta pela Lei. 11.483, de 31 de maio de 2007, que foram transferidos para VALEC e alocados em quadros de pessoal especiais, do quadro de pessoal próprio e agregado, permanecem na condição de ferroviário e com os direitos assegurados pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

Corrigindo-se assim a grave falha ocorrida na aprovação do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2007, (Proveniente da Medida Provisória nº 353, de 2007), com evidente discriminação aos 74 (setenta e quatro) ferroviários, oriundos da incorporação da ex-FEPASA em 05/1998.

É 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.

Cabe registrar que na Sessão 71ª – Deliberativa – SF de 16/05/2007 na discussão e aprovação do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2007 em Plenária, ficou explicitamente registrado nas páginas 16, 17 e 18 do Parecer do Senador, Sr. Marcelo Crivella, Relator Revisor da Medida Provisória, o seguinte texto, devidamente acordado com o Governo, Casa Civil, o Sr. Senador Romero Jucá, Líder do Governo no Senado Federal e Ferroviários, transcrito como segue:

“Gostaríamos de destacar o motivo pelo qual não estamos acatando pleito dos empregados oriundos da FEPASA, no sentido de textualizar a manutenção da condição de ferroviários e estender, a setenta e quatro deles, o benefício de complementação de aposentadoria pela União.

As Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 2002, que garantem o pagamento da complementação de aposentadoria aos empregados da extinta Rede, tiveram motivação nas diferenças salariais decorrentes da fusão entre as empresas que resultou na criação da extinta RFFSA, em 16 de março de 1957.

A FEPASA foi incorporada à extinta Rede em 18 de fevereiro de 1998, pelo Decreto nº 2.502 e seus empregados passaram à extinta Rede na condição de agregados, mas apenas até que se procedesse à transferência para o quadro de pessoal da Rede, consoante os termos do item 10.1 do Protocolo de Incorporação por ela firmado pela FEPASA, asseverando que “O contingente de empregados da FEPASA será absorvido pela Rede, por força da incorporação, em quadro regional agregado, até que se processe a sua efetiva transferência ao Quadro de Pessoal vigente na Rede Ferroviária Federal”, o que só não se consolidou em virtude da liquidação em curso.

Assim, na transferência desses funcionários para a VALEC lhes deverá ser assegurada à preservação da condição de ferroviários, seja por obediência à Lei nº 3.115, que em seu art. 1º previu a incorporação à Rede Ferroviária Federal das estradas de ferro que viessem a ser transferidas ao domínio da União; seja por acatamento ao Protocolo de Incorporação, pacto necessário que traduz a vontade unânime das partes sobre as bases essenciais do negócio jurídico, fazendo lei entre as partes; seja por questão de justiça, para proteger os contratos de trabalho em vigor.

Em nada obstante essas constatações, há que se levantar também a real possibilidade de que, caso o PLV nº 5 seja emendado e tenha que retornar à Câmara dos Deputados, não sendo aprovado até o dia 2 de junho, a Medida Provisória perde sua eficácia desde a edição, prejudicando toda a coletividade ferroviária envolvida, retornando a medida à estaca zero, conforme prevê o art. 62, § 3º, da Constituição, e lançando por terra todo o trabalho já feito entre os diversos setores envolvidos e comprometendo o próprio pagamento dos salários dos empregados ativos da extinta RFFSA, razão pela qual consideramos que o atendimento do pleito deve ser objeto de posterior negociação. E isso já foi encaminhado com a Casa Civil...”

Sala das Sessões, 15 de maio de 2008.


Senador MÁRIO COUTO

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00007

Data 15 / 05 / 2008		Proposição Medida Provisória nº 427 de 2008		
Autor JOÃO DADO			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 inciso II do artigo 17, da Medida Provisória nº 427, de 9 de maio de 2008, que passa a ter a seguinte redação:

Art. 17. – Os quadros de pessoal da VALEC serão inicialmente constituídos:

I – com os atuais empregados da empresa;

II – com o pessoal da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, integrantes do quadro de pessoal próprio e do quadro de pessoal agregado, oriundo da Ferrovia Paulista S.A. – FEPASA, preservando-se a condição de ferroviário e os direitos assegurados pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002; e

III – com o pessoal da extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, observado o disposto na Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

Faz-se necessário, constar no inciso II que todos os empregados da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, extinta pela Lei. 11.483, de 31 de maio de 2007, que foram transferidos para VALEC e alocados em quadros de pessoal especiais, do quadro de pessoal próprio e agregado, permanecem na condição de ferroviário e com os direitos assegurados pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

Corrigindo-se assim a grave falha ocorrida na aprovação do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2007, (Proveniente da Medida Provisória nº 353, de 2007), com evidente discriminação aos 74 (setenta e quatro) ferroviários, oriundos da incorporação da ex-FEPASA em 05/1998.

É 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.

Cabe registrar que na Sessão 71ª – Deliberativa – SF de 16/05/2007 na discussão e aprovação do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2007 em Plenária, ficou explicitamente registrado nas páginas 16, 17 e 18 do Parecer do Senador, Sr. Marcelo Crivella, Relator Revisor da Medida Provisória, o seguinte texto, devidamente acordado com o Governo, Casa Civil, o Sr. Senador Romero Jucá, Líder do Governo no Senado Federal e Ferroviários, transcrito como segue:

“Gostaríamos de destacar o motivo pelo qual não estamos acatando pleito dos empregados oriundos da FEPASA, no sentido de textualizar a manutenção da condição de ferroviários e estender, a setenta e quatro deles, o benefício de complementação de aposentadoria pela União.

As Leis n°s 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 2002, que garantem o pagamento da complementação de aposentadoria aos empregados da extinta Rede, tiveram motivação nas diferenças salariais decorrentes da fusão entre as empresas que resultou na criação da extinta RFFSA, em 16 de março de 1957.

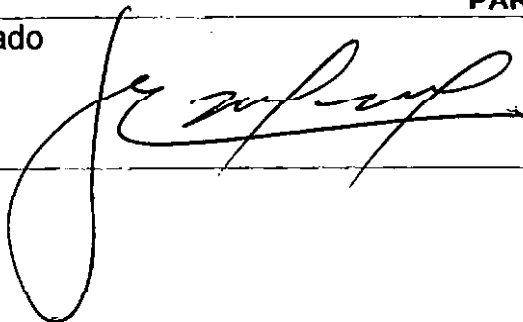
A FEPASA foi incorporada à extinta Rede em 18 de fevereiro de 1998, pelo Decreto n° 2.502 e seus empregados passaram à extinta Rede na condição de agregados, mas apenas até que se procedesse à transferência para o quadro de pessoal da Rede, consoante os termos do item 10.1 do Protocolo de Incorporação por ela firmado pela FEPASA, asseverando que “O contingente de empregados da FEPASA será absorvido pela Rede, por força da incorporação, em quadro regional agregado, até que se processe a sua efetiva transferência ao Quadro de Pessoal vigente na Rede Ferroviária Federal”, o que só não se consolidou em virtude da liquidação em curso.

Assim, na transferência desses funcionários para a VALEC lhes deverá ser assegurada a preservação da condição de ferroviários, seja por obediência à Lei n° 3.115, que em seu art. 1° previu a incorporação à Rede Ferroviária Federal das estradas de ferro que viessem a ser transferidas ao domínio da União; seja por acatamento ao Protocolo de Incorporação, pacto necessário que traduz a vontade unânime das partes sobre as bases essenciais do negócio jurídico, fazendo lei entre as partes; seja por questão de justiça, para proteger os contratos de trabalho em vigor.

Em nada obstante essas constatações, há que se levantar também a real possibilidade de que, caso o PLV n° 5 seja emendado e tenha que retornar à Câmara dos Deputados, não sendo aprovado até o dia 2 de junho, a Medida Provisória perde sua eficácia desde a edição, prejudicando toda a coletividade ferroviária envolvida, retornando a medida à estaca zero, conforme prevê o art. 62, § 3°, da Constituição, e lançando por terra todo o trabalho já feito entre os diversos setores envolvidos e comprometendo o próprio pagamento dos salários dos empregados ativos da extinta RFFSA, razão pela qual consideramos que o atendimento do pleito deve ser objeto de posterior negociação. E isso já foi encaminhado com a Casa Civil...”

PARLAMENTAR

João Dado



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00008

Data 14 / 5 / 2008		Proposição Medida Provisória nº 427 de 2008		
Autor Gorete Pereira			nº do prontuário 100	
1. Supressiva	2. Substitutiva	3. * Modificativa	4. Aditiva	5. Substitutivo Global
Página	Artigo	Parágrafo	(x) Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso II do artigo 17, da Medida Provisória nº 427, de 9 de maio de 2008, a seguinte redação:

Art. 17. – Os quadros de pessoal da VALEC serão inicialmente constituídos:

I – com os atuais empregados da empresa;

II – com o pessoal da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, integrantes do quadro de pessoal próprio e do quadro de pessoal agregado, oriundo da Ferrovia Paulista S.A. – FEPASA, preservando-se a condição de ferroviário e os direitos assegurados pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002; e Lei nº. 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o termo de Acordo Lei 3887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400 / 60 / RS, e

III – com o pessoal da extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, observado o disposto na Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

Faz-se necessário, constar no inciso II que todos os empregados da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, extinta pela Lei. 11.483, de 31 de maio de 2007, que foram transferidos para VALEC e alocados em quadros de pessoal especiais, do quadro de pessoal próprio e agregado, permanecem na condição de ferroviário e com os direitos assegurados pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

Corrigindo-se assim a grave falha ocorrida na aprovação do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2007, (Proveniente da Medida Provisória nº 353, de 2007), com evidente discriminação aos 74 (setenta e quatro) ferroviários, oriundos da incorporação da ex-FEPASA em 05/1998.

É 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.

Cabe registrar que na Sessão 71ª – Deliberativa – SF de 16/05/2007 na discussão e aprovação do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2007 em Plenária, ficou explicitamente registrado nas páginas 16, 17 e 18 do Parecer do Senador Marcelo Crivella, Relator Revisor da Medida Provisória, o seguinte texto, devidamente acordado com o Governo, Casa Civil, o Senador Romero Jucá, Líder do Governo no Senado Federal e Ferroviários, transcrito como segue:

“(...) Gostaríamos de destacar o motivo pelo qual não estamos acatando pleito dos empregados oriundos da FEPASA, no sentido de textualizar a manutenção da condição de ferroviários e estender, a setenta e quatro deles, o benefício de complementação de aposentadoria pela União.

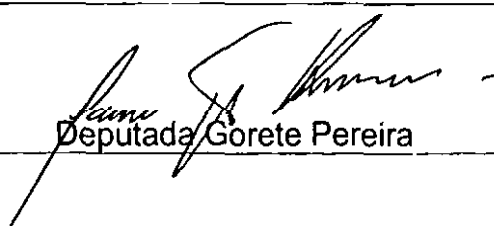
As Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 2002, que garantem o pagamento da complementação de aposentadoria aos empregados da extinta Rede, tiveram motivação nas diferenças salariais decorrentes da fusão entre as empresas que resultou na criação da extinta RFFSA, em 16 de março de 1957.

A FEPASA foi incorporada à extinta Rede em 18 de fevereiro de 1998, pelo Decreto nº 2.502 e seus empregados passaram à extinta Rede na condição de agregados, mas apenas até que se procedesse à transferência para o quadro de pessoal da Rede, consoante os termos do item 10.1 do Protocolo de Incorporação por ela firmado pela FEPASA, asseverando que “O contingente de empregados da FEPASA será absorvido pela Rede, por força da incorporação, em quadro regional agregado, até que se processe a sua efetiva transferência ao Quadro de Pessoal vigente na Rede Ferroviária Federal”, o que só não se consolidou em virtude da liquidação em curso.

Assim, na transferência desses funcionários para a VALEC lhes deverá ser assegurada à preservação da condição de ferroviários, seja por obediência à Lei nº 3.115, que em seu art. 1º previu a incorporação à Rede Ferroviária Federal das estradas de ferro que viessem a ser transferidas ao domínio da União; seja por acatamento ao Protocolo de Incorporação, pacto necessário que traduz a vontade unânime das partes sobre as bases essenciais do negócio jurídico, fazendo lei entre as partes; seja por questão de justiça, para proteger os contratos de trabalho em vigor.

Em nada obstante essas constatações, há que se levantar também a real possibilidade de que, caso o PLV nº 5 seja emendado e tenha que retornar à Câmara dos Deputados, não sendo aprovado até o dia 2 de junho, a Medida Provisória perde sua eficácia desde a edição, prejudicando toda a coletividade ferroviária envolvida, retornando a medida à estaca zero, conforme prevê o art. 62, § 3º, da Constituição, e lançando por terra todo o trabalho já feito entre os diversos setores envolvidos e comprometendo o próprio pagamento dos salários dos empregados ativos da extinta RFFSA, razão pela qual consideramos que o atendimento do pleito deve ser objeto de posterior negociação. E isso já foi encaminhado com a Casa Civil (...)

PARLAMENTAR


Deputada Gorete Pereira

EMENDA n.º de 2000 00009
(À Medida Provisória Nº427, de 9 de maio de 2008)

Altere-se a redação do inciso II do artigo 17, da Medida Provisória nº427, de 9 de maio de 2008, que passa a ter a seguinte redação:

Art. 17.º Os quadros de pessoal da VALEC serão inicialmente constituídos:

I – com os atuais empregados da empresa;

II – com o pessoal da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), integrantes do quadro de pessoal próprio e do quadro de pessoal agregado, oriundo da Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA), preservando-se a condição de ferroviário e os direitos assegurados pelas Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991, e pelas Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002;

III – com o pessoal da extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), observado o disposto na Medida Provisória.

JUSTIFICAÇÃO

Faz-se necessário constar no inciso II do artigo 17, que todos os empregados da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), extinta pela Lei nº. 11.483, de 31 de maio de 2007, que foram transferidos para a VALEC, e alocados em quadros de pessoal especiais, do quadro de pessoal próprio e agregado, devem permanecer na condição de ferroviários, e com os direitos assegurados pela Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991, e pela Lei nº 10.478, de 28 de junho de 2002.

Corrige-se assim a lacuna deixada quando da aprovação do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2007, (Proveniente da Medida Provisória nº 353, de 2007), com prejuízos a 74 (setenta e quatro) ferroviários oriundos da incorporação da ex-FEPASA em 05/1998.

É de extrema importância a menção 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, em conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

Cabe registrar que na Sessão Deliberativa do Senado Federal de 16 de maio de 2007, na discussão e aprovação do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2007, ficou registrado às páginas 16, 17 e 18 do parecer do relator-revisor da Medida Provisória, Senador Marcelo Crivella, o texto que segue transcrito, devidamente acordado com o Governo, Casa Civil, o Sr. Senador Romero Jucá, Líder do Governo no Senado Federal e Ferroviários:

“Gostaríamos de destacar o motivo pelo qual não estamos acatando pleito dos empregados oriundos da FEPASA, no sentido de textualizar a manutenção da condição de ferroviários e estender, a setenta e quatro deles, o benefício de complementação de aposentadoria pela União.

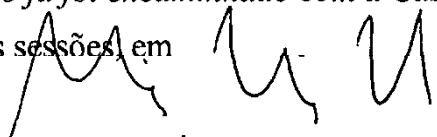
As Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 2002, que garantem o pagamento da complementação de aposentadoria aos empregados da extinta Rede, tiveram motivação nas diferenças salariais decorrentes da fusão entre as empresas que resultou na criação da extinta RFFSA, em 16 de março de 1957.

A FEPASA foi incorporada à extinta Rede em 18 de fevereiro de 1998, pelo Decreto nº 2.502 e seus empregados passaram à extinta Rede na condição de agregados, mas apenas até que se procedesse à transferência para o quadro de pessoal da Rede, consoante os termos do item 10.1 do Protocolo de Incorporação por ela firmado pela FEPASA, asseverando que “O contingente de empregados da FEPASA será absorvido pela Rede, por força da incorporação, em quadro regional agregado, até que se processe a sua efetiva transferência ao Quadro de Pessoal vigente na Rede Ferroviária Federal”, o que só não se consolidou em virtude da liquidação em curso.

Assim, na transferência desses funcionários para a VALEC lhes deverá ser assegurada à preservação da condição de ferroviários, seja por obediência à Lei nº 3.115, que em seu art. 1º previu a incorporação à Rede Ferroviária Federal das estradas de ferro que viessem a ser transferidas ao domínio da União; seja por acatamento ao Protocolo de Incorporação, pacto necessário que traduz a vontade unânime das partes sobre as bases essenciais do negócio jurídico, fazendo lei entre as partes; seja por questão de justiça, para proteger os contratos de trabalho em vigor.

Em nada obstante essas constatações, há que se levantar também a real possibilidade de que, caso o PLV nº 5 seja emendado e tenha que retornar à Câmara dos Deputados, não sendo aprovado até o dia 2 de junho, a Medida Provisória perde sua eficácia desde a edição, prejudicando toda a coletividade ferroviária envolvida, retornando a medida à estaca zero, conforme prevê o art. 62, § 3º, da Constituição, e lançando por terra todo o trabalho já feito entre os diversos setores envolvidos e comprometendo o próprio pagamento dos salários dos empregados ativos da extinta RFFSA, razão pela qual consideramos que o atendimento do pleito deve ser objeto de posterior negociação. E isso já foi encaminhado com a Casa Civil...”

Sala das sessões, em


Senador FLÁVIO ARNS

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00010

data 16/05/2008	proposição Medida Provisória nº 427, de 9 de maio de 2008
--------------------	--

autor Carlos Santana	nº do prontuário
-------------------------	------------------

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

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

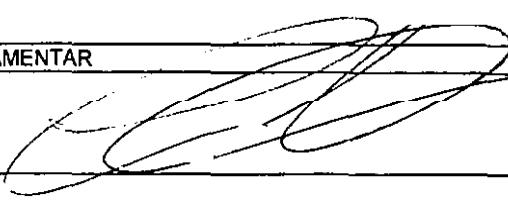
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

"Art. 19. Fica autorizada a VALEC a patrocinar, para os empregados referidos no inciso I do art. 17, bem assim para os novos que vierem a ser contratados, planos de benefícios operados por entidade fechada de previdência complementar já constituída nos termos da legislação vigente".

JUSTIFICATIVA:

A referência a entidade fechada de previdência complementar **pública federal** se constitui em ente inexistente em nosso sistema legal. Há, contudo, projeto de lei do Poder Executivo Federal tramitando no Congresso Nacional que institui a entidade da espécie, que terá, aí sim, natureza jurídica pública, visto que só poderá administrar e operar planos de benefícios destinados aos servidores Públicos Federais, Estaduais e Municipais, nos precisos termos dos §§ 14 e 15 do art. 40 da Constituição Federal. Essa categoria de servidores não poderá, pelo menos atualmente, ser participante de planos de benefícios instituídos no âmbito de entidade estatal com empregados regidos pela CLT, como no caso presente, tendo em vista que a VALEC só poderá patrocinar plano de benefício privado complementar de entidade pública ou privada, cujos empregados sejam regidos pela CLT.

PARLAMENTAR



EMENDA Nº – PLEN

(a MPV nº 427, de 2008)

MPV - 427

00011

Dê-se ao *caput* do art. 19 da Medida Provisória nº 427, de 2008, a seguinte redação:

“Art. 19. Fica autorizada a VALEC a patrocinar, para os empregados referidos no inciso I do art. 17, bem assim para os novos que vierem a ser contratados, planos de benefícios operado por entidade fechada de previdência complementar já constituída, nos termos da legislação vigente.”

JUSTIFICAÇÃO

A referência a entidade fechada de previdência complementar pública federal se constitui em ente inexistente em nosso sistema legal. Há, contudo, projeto de lei do Poder Executivo Federal tramitando no Congresso Nacional que institui a entidade da espécie, que terá, aí sim, natureza jurídica pública, visto que só poderá administrar e operar planos de benefícios destinados aos servidores Públicos Federais, Estaduais e Municipais, nos precisos termos dos §§ 14 e 15 do art. 40 da Constituição Federal. Essa categoria de servidores não poderá, pelo menos atualmente, ser participante de planos de benefícios instituídos no âmbito de entidade estatal com empregados regidos pela CLT, como no caso presente, tendo em vista que a VALEC só poderá patrocinar plano de benefício privado complementar de entidade pública ou privada, cujos empregados sejam regidos pela CLT.

Sala das Sessões,


Senador GIM ARGELLO

EMENDA Nº**PLE**

(à MPV nº 427, de 2008)

MPV - 427**00012**

Dê-se ao art. 19 da Medida Provisória nº 427, de 2008, a seguinte redação:

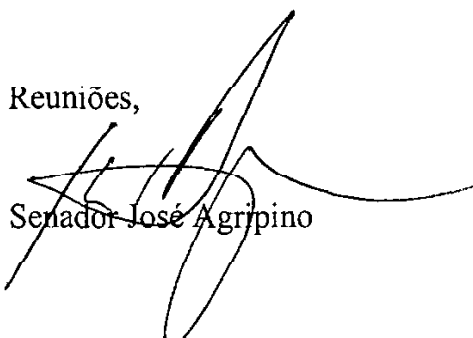
“Art. 19 Fica autorizada a VALEC a patrocinar, para os empregados referidos no inciso I do art. 17, bem assim para os novos que vierem a ser contratados, planos de benefícios operados por entidade fechada de previdência complementar já constituída nos termos da legislação vigente.”

JUSTIFICAÇÃO

A referência a entidade fechada de previdência complementar **pública federal** se constitui em ente inexistente em nosso sistema legal. Há, contudo, projeto de lei do Poder Executivo Federal tramitando no Congresso Nacional que institui a entidade da espécie, que terá, aí sim, natureza jurídica pública, visto que só poderá administrar e operar planos de benefícios destinados aos servidores Públicos Federais, Estaduais e Municipais, nos precisos termos dos §§ 14 e 15 do art. 40 da Constituição Federal. Essa categoria de servidores não poderá, pelo menos atualmente, ser participante de planos de benefícios instituídos no âmbito de entidade estatal com empregados regidos pela CLT, como no caso presente, tendo em vista que a VALEC só poderá patrocinar plano de benefício privado complementar de entidade pública ou privada, cujos empregados sejam regidos pela CLT.

Contando com a sensibilidade e a responsabilidade dos nobres Pares, conclamo-os à aprovação da proposição ora apresentada.

Sala das Reuniões,



Senador José Agripino

MPV - 427

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00013

DATA	PROPOSIÇÃO MEDIDA PROVISÓRIA Nº 427/2008			
AUTOR ADEMIR CAMILO			Nº PRONTUÁRIO	
TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

Acresça-se ao art. 19 da Medida Provisória o seguinte parágrafo único:

*"Art. 19.
Parágrafo único. A VALEC fica também autorizada a patrocinar, para os empregados de que trata o caput, plano de benefícios sociais e de saúde operado pelo Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, já constituído, nos termos da legislação vigente."*

JUSTIFICAÇÃO

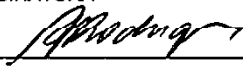
O Serviço Social das Estradas de Ferro - SESEF, foi criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, e transferido para a extinta RFFSA por força do disposto no art. 3º da Lei nº 6.171, de 9 de dezembro de 1974.

Nos termos da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, o SESEF foi transferido para a VALEC, mantidas suas finalidades, porém, apenas com o grupo fechado oriundo da extinta RFFSA, sem possibilidade de ingresso dos funcionários da VALEC.

Considerando que a VALEC é a representante legal do SESEF, é importante que os funcionários da VALEC possam ingressar e usufruir dos benefícios por ele promovidos, tanto os relacionados à saúde quanto aqueles com finalidade social, como cooperativas, colônias de férias, entre outros.

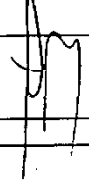
É importante destacar, que a VALEC já patrocina para seus funcionários um plano de saúde de mercado, com a contratação de uma seguradora, cujos custos são bem superiores aos de um plano autogerido.

Com a alteração proposta, a empresa passaria a poder patrocinar um plano de saúde e benefícios de autogestão, cuja estrutura já está internalizada na VALEC, proporcionando amplos benefícios para seus funcionários e para a empresa como um todo.

16/05/2008	ASSINATURA 
------------	---

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00014

DATA	PROPOSIÇÃO MEDIDA PROVISÓRIA Nº 427/2008			
AUTOR DEPUTADO JAIME MARTINS			Nº PRONTUÁRIO	
TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
TEXTO Acresça-se ao art. 19 da Medida Provisória o seguinte parágrafo único: <i>"Art. 19. Parágrafo único. A VALEC fica também autorizada a patrocinar, para os empregados de que trata o caput, plano de benefícios sociais e de saúde operado pelo Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, já constituído, nos termos da legislação vigente."</i> JUSTIFICAÇÃO O Serviço Social das Estradas de Ferro - SESEF, foi criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, e transferido para a extinta RFFSA por força do disposto no art. 3º da Lei nº 6.171, de 9 de dezembro de 1974. Nos termos da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, o SESEF foi transferido para a VALEC, mantidas suas finalidades, porém, apenas com o grupo fechado oriundo da extinta RFFSA, sem possibilidade de ingresso dos funcionários da VALEC. Considerando que a VALEC é a representante legal do SESEF, é importante que os funcionários da VALEC possam ingressar e usufruir dos benefícios por ele promovidos, tanto os relacionados à saúde quanto aqueles com finalidade social, como cooperativas, colônias de férias, entre outros. É importante destacar, que a VALEC já patrocina para seus funcionários um plano de saúde de mercado, com a contratação de uma seguradora, cujos custos são bem superiores aos de um plano autogerido. Com a alteração proposta, a empresa passaria a poder patrocinar um plano de saúde e benefícios de autogestão, cuja estrutura já está internalizada na VALEC, proporcionando amplos benefícios para seus funcionários e para a empresa como um todo. ASSINATURA 				

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00015

DATA	PROPOSIÇÃO MEDIDA PROVISÓRIA Nº 427/2008			
AUTOR DEPUTADA GORETE PEREIRA			Nº PRONTUÁRIO 100	
TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (X) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
TEXTO Acréscase ao art. 19 da Medida Provisória o seguinte parágrafo único: <i>"Art. 19. Parágrafo único. A VALEC fica também autorizada a patrocinar, para os empregados de que trata o caput, plano de benefícios sociais e de saúde operado pelo Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, já constituído, nos termos da legislação vigente."</i> JUSTIFICAÇÃO O Serviço Social das Estradas de Ferro - SESEF, foi criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, e transferido para a extinta RFFSA por força do disposto no art. 3º da Lei nº 6.171, de 9 de dezembro de 1974. Nos termos da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, o SESEF foi transferido para a VALEC, mantidas suas finalidades, porém, apenas com o grupo fechado oriundo da extinta RFFSA, sem possibilidade de ingresso dos funcionários da VALEC. Considerando que a VALEC é a representante legal do SESEF, é importante que os funcionários da VALEC possam ingressar e usufruir dos benefícios por ele promovidos, tanto os relacionados à saúde quanto aqueles com finalidade social, como cooperativas, colônias de férias, entre outros. É importante destacar, que a VALEC já patrocina para seus funcionários um plano de saúde de mercado, com a contratação de uma seguradora, cujos custos são bem superiores aos de um plano autogerido. Com a alteração proposta, a empresa passaria a poder patrocinar um plano de saúde e benefícios de autogestão, cuja estrutura já está internalizada na VALEC, proporcionando amplos benefícios para seus funcionários e para a empresa como um todo. _____ ASSINATURA				

MPV - 427

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00016

data 15/05/2008	proposição MP 427/2008
Autores Deputado Félix Mendonça/DEM-BA	nº do prontuário
1 Supressiva 2. Substitutiva 3. ☒ Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutivo global	

MEDIDA PROVISÓRIA N.º 427 DE 2008

Acréscenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, reestrutura a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, altera as Leis nºs 9.060, de 14 de junho de 1995, e 11.297, de 9 de maio de 2006, e dá outras providências.

Dê-se ao artigo 24, § 5º da Medida Provisória a seguinte redação:

“§ 5º Ficam transferidas para a VALEC as ações judiciais relativas aos empregados a que se refere este artigo e ex-empregados em que o extinto GEIPOT seja autor, réu, assistente, oponente ou terceiro interessado”.

JUSTIFICATIVA

A Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, vinculada ao Ministério dos Transportes, foi extinta pela Medida Provisória nº 427, de 12/05/08 e seus empregados transferidos para a VALEC, também vinculada ao Ministério dos Transportes.

Nos exercícios de 1999, 2000, 2001 e 2006, foram implantados 4 (quatro) PDV's (Plano de Demissão Voluntária).

Recentemente, em abril de 2008, houve a criação de outro PDV com aprovação pelo Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão e Ministério do Transporte, publicado no Diário Oficial da União de 07/04/2008, Seção 1, a Portaria nº 10/LIQ/GEIPOT, de 13/04/2008, que o instituiu.

O PDV estava em fase conclusiva, sendo que a maioria dos servidores já havia realizado o exame demissional e face à Publicação da MP n.º 427, de 12/05/2008, ficou suspenso, pois na edição da mesma deixaram de citar o PDV, provavelmente por desconhecer o assunto.

Sala das Sessões, 15 de maio 2008.


Deputado **Félix Mendonça**
DEM/BA

EMENDA Nº – PLEN
(à MPV nº 427, de 2008)

MPV – 427

00017

Dê-se ao § 5º do art. 24 da Medida Provisória nº 427, de 2008, a seguinte redação:

“Art. 24.

.....
§ 5º Ficam transferidas para a VALEC as ações judiciais em que o extinto GEIPOT seja autor, réu, assistente, oponente ou terceiro interessado, relativas aos empregados ativos e inativos deste, bem como de seus ex-empregados.

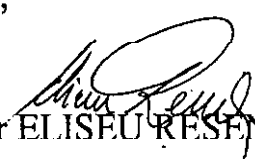
..... (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo desta emenda é explicitar a transferência das ações judiciais a que se refere o dispositivo do extinto GEIPOT para a VALEC. A medida é necessária para que não parem dúvidas sobre a responsabilidade da VALEC nessas ações, evitando, assim, solução de continuidade no andamento das aludidas demandas judiciais.

Contando com a sensibilidade e a responsabilidade dos nobres Pares, conclamo-os à aprovação da proposição ora apresentada.

Sala das Sessões,


Senador ELISEU RESENDE

MPV - 427

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00018

data 19/05/2008	proposição Medida Provisória nº 427, de 9 de maio de 2008
--------------------	--

autor Carlos Santana	nº do prontuário 290
-------------------------	-------------------------

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

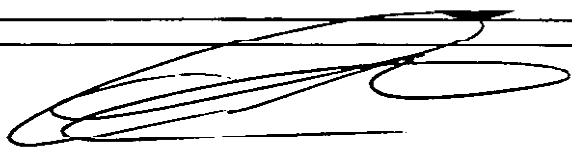
“Art. 24. (...)

§ 5º. Ficam transferidas para a VALEC as ações judiciais relativas aos empregados a que se refere este artigo em que o extinto GEIPOT seja autor, réu, assistente, opoente ou terceiro interessado, bem como eventuais ações de ex-empregados.”

JUSTIFICATIVA:

A emenda visa explicitar a transferência das ações judiciais a que se refere o dispositivo do extinto GEIPOT para a VALEC. A medida é necessária para que não parem dúvidas sobre a responsabilidade da VALEC nessas ações, evitando, assim solução de continuidade no andamento das aludidas demandas judiciais, para não prejudicar os empregados e ex-empregados.

PARLAMENTAR


--

EMENDA Nº – 2008
(à MPV nº 427, de 2008)

MPV - 427

00019

Altera o parágrafo 5º, do Art 24º, da Medida Provisória nº 427, de 2008.

Substitua-se o §5º, do Art. 24º por:

“§5º Ficam transferidas para a VALEC as ações judiciais relativas aos empregados a que se refere esse artigo e ex-empregados em que o extinto GEIPOT seja autor, réu, assistente, opoente ou terceiro interessado.

JUSTIFICAÇÃO

A Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, vinculada ao Ministério dos Transporte, que é objeto de liquidação e extinção da Medida Provisória nº 427, de 2008 promoveu diversos programas de demissão voluntária nos exercícios de 1999, 2000, 2001, 2006 e outro criado em abril em 2008 e que ainda está em curso, o que exige a inclusão dos ex-empregados que detenham as ações judiciais nos quais o GEIPOT seja autor, réu, assistente, opoente ou terceiro interessado.

Sala das Sessões,


Senador CÉSAR BORGES

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 14/05/2008	proposição Medida Provisória nº 427/2008
--------------------	---

autor Deputado Tadeu Filippelli	nº do prontuário 427
------------------------------------	-------------------------

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

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 427, DE 9 DE MAIO DE 2008

Acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, reestrutura a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, altera as Leis nºs 9.060, de 14 de junho de 1995, e 11.297, de 9 de maio de 2006, e dá outras providências.

PROPOSTA DE EMENDA MODIFICATIVA

Modifica-se os parágrafos 5º e 7º do art. 24º.

Art.24. ...

§ 5º Ficam transferidas para a VALEC as ações judiciais relativas aos empregados a que se refere este artigo e ex-empregados em que o extinto GEIPOT seja autor, réu, assistente, opoente ou Terceiro interessado.

§ 7º O Programa de Desligamento Voluntário - PDV aprovado pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão - MPO e Ministério dos Transportes - MT para os servidores do GEIPOT (Portaria nº 10/LIQ/GEIPOT) e que se encontra em andamento, deverá prosseguir no âmbito da VALEC, para os servidores que aderiram ao mesmo.

I - Fica a VALEC responsável pela conclusão do PDV no prazo máximo de 60 (sessenta) dias; e
II - A VALEC deverá cumprir o que foi estabelecido na Portaria que instituiu o PDV.

JUSTIFICAÇÃO

A Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes - GEIPOT, vinculada ao Ministério dos Transportes, foi liquidada (Medida Provisória nº 427, datada de 12/05/2008) e seus funcionários (hoje 155) foram transferidos por sucessão trabalhista para a VALEC (Empresa também vinculada ao Ministério dos Transportes)

No momento da edição da MP, encontrava-se em andamento no GEIPOT o Programa de Demissão Voluntária - PDV, autorizado pelos Ministérios do Planejamento e dos Transportes (Portaria nº 10/LIQ/GEIPOT, de 13/04/2008, publicado no Diário Oficial da União - DOU de 07/04/2008, seção 1).

O PDV estava em fase conclusiva, sendo que a maioria dos servidores já haviam realizado o exame demissional e face a MP, ficou suspenso, pois na edição da mesma deixaram de citar o PDV, provavelmente por desconhecer o assunto.

Face ao ocorrido, sugerimos a inclusão de um parágrafo (§ 7º) no art. 24 da MP, visando atender a todos os servidores atingidos pela medida.

Sala das Sessões, de maio de 2008



Tadeu Filippelli

Deputado Federal PMDB-DF

PARLAMENTAR

Tadeu Filippelli PMDB/DF

MPV - 427

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00021

data 15/05/2008	proposição MP 427/2008
Autores Deputado Félix Mendonça/DEM-BA	nº do prontuário
1 Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. ☒ Aditiva 5. Substitutivo global	

MEDIDA PROVISÓRIA N.º 427 DE 2008

Acrescenta e altera dispositivos na Lei n.º 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, reestrutura a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, altera as Leis n.ºs 9.060, de 14 de junho de 1995, e 11.297, de 9 de maio de 2006, e dá outras providências.

Insira-se ao artigo 24 da Medida Provisória, o § 7º e respectivos incisos:

“§ 7º O Programa de Desligamento Voluntário – PDV aprovado pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MPO e Ministério dos Transportes – MT para os servidores do GEIPOT (Portaria nº 10/LIQ/GEIPOT) e que se encontra em andamento, deverá prosseguir no âmbito da VALEC, para os servidores que aderiram ao mesmo.

I – Fica a VALEC responsável pela conclusão do PDV no prazo máximo de 60 (sessenta) dias; e

II – A VALEC deverá cumprir o que foi estabelecido na Portaria que instituiu o PDV.”

JUSTIFICATIVA

A Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, vinculada ao Ministério dos Transportes, foi extinta pela Medida Provisória nº 427, de 12/05/08 e seus empregados transferidos para a VALEC, também vinculada ao Ministério dos Transportes.

Nos exercícios de 1999, 2000, 2001 e 2006, foram implantados 4 (quatro) PDV's (Plano de Demissão Voluntária).

Recentemente, em abril de 2008, houve a criação de outro PDV com aprovação pelo Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão e Ministério do Transporte, publicado no Diário Oficial da União de 07/04/2008, Seção 1, a Portaria nº 10/LIQ/GEIPOT, de 13/04/2008, que o instituiu.

O PDV estava em fase conclusiva, sendo que a maioria dos servidores já havia realizado o exame demissional e face à Publicação da MP n.º 427, de 12/05/2008, ficou suspenso, pois na edição da mesma deixaram de citar o PDV, provavelmente por desconhecer o assunto.

Sala das Sessões, 15 de maio 2008.


Deputado Félix Mendonça
DEM/BA

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS CRÉDITO EXTRAORDINÁRIO

MPV - 427

00022

MEDIDAS PROVISÓRIAS

PÁGINA

INSTRUÇÕES NO VERSO

427/2008

01 DE 01

TEXTO

Alteração na Ementa da Medida Provisória, com o seguinte texto:

Acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, reestrutura a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, altera as Leis nº 9.060, de 14 de junho de 1995, 11.297, de 9 de maio de 2006, e 11.483 de 31 de maio de 2008 e dá outras providências.

Inclusão do texto abaixo no lugar do art.28, cujo texto anterior passa a constar na Medida Provisória com nova numeração:

Art. 28. Fica inserido o inciso IV no art. 8º da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 8º

IV - os bens imóveis não operacionais, com finalidade de constituir reserva técnica necessária à expansão e o aumento da capacidade da prestação do serviço público de transporte ferroviário, ressalvados os destinados ao Fundo Contingente da Extinta RFFSA - FC respeitando o Inciso II do art. 6º dessa lei, sendo que a avaliação de tais bens será realizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, nos termos de suas atribuições previstas nos artigos 24 e 25 da Lei 10.233/01."

Inclusão do texto abaixo no lugar do art.29, cujo texto anterior passa a constar na Medida Provisória com nova numeração:

Art. 29. O inciso II do artigo 2º da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º

II - os bens imóveis da extinta RFFSA ficam transferidos para a União, ressalvado o disposto no inciso I e IV do art. 8º desta Lei."

JUSTIFICAÇÃO

Dentre os objetivos do Plano Nacional de Desestatização - PND, relativamente ao modo de transporte ferroviário, estão aumentar a eficiência operacional; fomentar o desenvolvimento do mercado de transportes; e melhorar a qualidade dos serviços.

Portanto, para a expansão e aumento de capacidade da prestação do serviço público de transporte ferroviário há necessidade de disponibilidade de áreas que atualmente estão definidas como não operacionais. Como exemplo a áreas contíguas de pátio que poderão ser utilizadas para construção de terminais, instalações para a operação ferroviária, ampliação de pátios ou duplicação da malha.

Conforme o Inciso XVII do art. 82 da Lei n.10.233/01 (que foi acrescentado pela Lei 11.483/07), uma das atribuições do DNIT é exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização pela ANTT, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos.

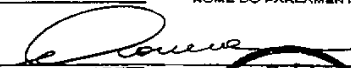
Assim, o DNIT receberá bens imóveis não-operacionais, com exceção dos bens a serem destinados ao Fundo Contingente da Extinta RFFSA - FC, a serem avaliados pela ANTT (em função de suas atribuições previstas nos artigos 24 e 25 da Lei 10.233/01, em especial nos incisos X do art. 24 e II do art.25) para definir a destinação destes bens.

CÓDIGO

NOME DO PARLAMENTAR

UF

PARTIDO

 ALINE CORREIA SP PP

EMENDA Nº – 2008
(à MPV nº 427, de 2008)

MPV – 427

00023

Acrescenta o parágrafo 7º, do Art 24º, da Medida Provisória nº 427, de 2008.

Acrescente-se o §7º ao Art. 24º :

“§7º O Programa de Desligamento Voluntário – PDV aprovado pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MPO e Ministério dos Transportes – MT para os servidores da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT conforme a Portaria nº10/LIQ/GEIPOT e que se encontra em andamento, deverá prosseguir no âmbito da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., para os servidores que aderiram ao mesmo.

I – Fica a VALEC responsável pela conclusão do PDV no prazo máximo de 60 (sessenta) dias; e

II – A VALEC deverá cumprir o que foi estabelecido na Portaria que instituiu o PDV.”

JUSTIFICAÇÃO

Em abril de 2008, foi criado um Programa de Demissão Voluntária – PDV, publicado no Diário Oficial da União no dia 07 de Abril de 2008, com anuência conjunta dos Ministérios do Planejamento, Orçamento e Gestão e Transportes. O texto da Medida Provisória nº 427/2008 é omissa com relação a esse Programa. Portanto, a atual proposição tem como objetivo dar continuidade ao Programa estabelecido e que ainda está em pleno andamento.

Sala das Sessões,


Senador CÉSAR BORGES

EMENDA Nº – PLEN
(à MPV nº 427, de 2008)

MPV - 427

00024

Acrescente-se o seguinte parágrafo ao art. 24 da Medida Provisória nº 427, de 2008:

“Art. 24.

.....

§ 7º O Programa de Desligamento Voluntário – PDV, aprovado pelos Ministérios dos Transportes e do Planejamento, Orçamento e Gestão, por meio da Portaria nº 10/LIQ/GEIPOT, de 13 de abril de 2008, para os empregados do GEIPOT, deverá prosseguir, no âmbito da VALEC, para aqueles que aderiram ao Programa.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda justifica-se porque o aludido PDV está em andamento, já em fase conclusiva, e não seria justo nem administrativamente conveniente que o advento da MPV nº 427, de 2008, trouxesse qualquer empecilho legal ao seu natural desfecho. Nesse sentido, a emenda que ora se apresenta tem o objetivo de preencher essa lacuna.

Contando com a sensibilidade e a responsabilidade dos nobres Pares, conclamo-os à aprovação da proposição ora apresentada.

Sala das Sessões,


Senador ELISEU RESENDE

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

00025

MEDIDAS PROVISÓRIAS NUMERO

PÁGINA

INSTRUÇÕES NO VERSO

427/2008

01 DE 01

TEXTO

Alteração na Emenda da Medida Provisória, com o seguinte texto:

Acréscenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, reestrutura a VAI.EC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, altera as Leis nºs 9.060, de 14 de junho de 1995, 11.297, de 9 de maio de 2006, e 11.483 de 31 de maio de 2007 e dá outras providências.

Inclusão do texto abaixo no lugar do art.28, cujo texto anterior passa a constar na Medida Provisória com nova numeração:

Art. 28. Fica inserido o inciso IV no art. 8º da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 8º

IV - os bens imóveis não operacionais, com finalidade de constituir reserva técnica necessária à expansão e o aumento da capacidade da prestação do serviço público de transporte ferroviário, ressalvados os destinados ao Fundo Contingente da Extinta RFFSA - FC respeitando o Inciso II do art. 6º dessa lei, sendo que a avaliação de tais bens será realizada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, nos termos de suas atribuições previstas nos artigos 24 e 25 da Lei 10.233/01."

Inclusão do texto abaixo no lugar do art.29, cujo texto anterior passa a constar na Medida Provisória com nova numeração:

Art. 29. O inciso II do artigo 2º da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º

II - os bens imóveis da extinta RFFSA ficam transferidos para a União, ressalvado o disposto no inciso I e IV do art. 8º desta Lei."

JUSTIFICAÇÃO

Dentre os objetivos do Plano Nacional de Desestatização - PND, relativamente ao modo de transporte ferroviário, estão aumentar a eficiência operacional; fomentar o desenvolvimento do mercado de transportes; e melhorar a qualidade dos serviços.

Portanto, para a expansão e aumento de capacidade da prestação do serviço público de transporte ferroviário há necessidade de disponibilidade de áreas que atualmente estão definidas como não-operacionais. Como exemplo a áreas contíguas de pátio que poderão ser utilizadas para construção de terminais, instalações para a operação ferroviária, ampliação de pátios ou duplicação da malha.

Conforme o Inciso XVII do art. 82 da Lei n.10.233/01 (que foi acrescentado pela Lei 11.483/07), uma das atribuições do DNIT é exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização pela ANTT, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos.

Assim, o DNIT receberá bens imóveis não-operacionais, com exceção dos bens a serem destinados ao Fundo Contingente da Extinta RFFSA - FC, a serem avaliados pela ANTT (em função de suas atribuições previstas nos artigos 24 e 25 da Lei 10.233/01, em especial nos incisos X do art. 24 e II do art.25) para definir a destinação destes bens.

CÓDIGO

NOME DO PARLAMENTAR

UF

PARTIDO

Deputado Jaime Martins

MG

PR

DATA

ASSINATURA

RUBRICADO

MPV - 427

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00026

Data / / 2008		Proposição Medida Provisória nº 427 de 2008		
Autor ARNALDO FARIA DE SÁ		nº do prontuário 337		
1. Supressiva	2. Substitutiva	3. ☒ Modificativa	4. X Aditiva	5. Substitutivo Global
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

INCLUA-SE ONDE COUBER E RENUMERA-SE A MP:

Art. . – Inicialmente o Quadro de Pessoal da VALEC, constituído pela MP 427/08, será reestruturado com efetiva integração ao Quadro da Empresa, num prazo não superior a 180 dias, tempo este necessário a que os trabalhos de unificação sejam realizados.

JUSTIFICAÇÃO

Este artigo permitirá uma adequação da questão de pessoal e evitará injustiças aos empregados dessa nova empresa criando um ambiente de efetiva produtividade.

PARLAMENTAR

MPV - 427

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00027

Data 15/05/2008	proposição Medida Provisória nº 427 de 12/05/2008
---------------------------	---

Autor Senador MÁRIO COUTO	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, na MP 427, de 2008, o seguinte artigo:

Art. . – Inicialmente o Quadro de Pessoal da VALEC, constituído pela MP 427/08, será reestruturado com efetiva integração ao Quadro da Empresa, num prazo não superior a 180 dias, tempo este necessário a que os trabalhos de unificação sejam realizados.

JUSTIFICAÇÃO

Este artigo permitirá uma adequação da questão de pessoal e evitará injustiças aos empregados dessa nova empresa criando um ambiente de efetiva produtividade.

Sala das Sessões, 15 de maio de 2008.


Senador MÁRIO COUTO

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00028

Data 16/05/2008	Proposição Media Provisória nº 427, de 2008
---------------------------	---

Autor Senadora Lúcia Vânia	nº do prontuário
--------------------------------------	-------------------------

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

EMENDA
(à MPV nº 427, de 2008)

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo à Medida Provisória nº 427, de 2008:

“Art. Fica autorizada a devolução pela União, ao Estado de Goiás, da área descrita na Escritura de Doação com Encargos firmada em 30 de julho de 1982 com a Rede Ferroviária Federal S/A, localizada no Município de Anápolis, no entroncamento das Ferrovias Norte-Sul e Centro-Atlântica, para a construção do Terminal Ferroviário.”

JUSTIFICAÇÃO

É de suma importância a devolução, ao Estado de Goiás, da área doada à Rede Ferroviária Federal S/A há mais de 20 anos, uma vez que os encargos pactuados na Escritura de Doação com Encargos firmada em Julho de 1982, consistentes na construção do terminal ferroviário, não foram cumpridos.

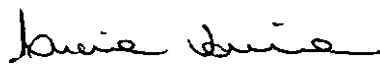
Deve-se salientar a premente necessidade de se concluir o projeto da Plataforma Logística Multimodal de Goiás, localizada no Município de Anápolis, que abrangerá os três modais: rodoviário, ferroviário e aeroviário, principalmente pelo fato de que o modal ferroviário será edificado justamente na área em epígrafe.

Ademais, vale ressaltar que a primeira etapa da Plataforma foi inaugurada em Maio de 2007, e, conseqüentemente, com a sua conclusão o Estado de Goiás se desenvolverá ainda mais, gerando muitos empregos e oferecendo condições a todo tipo de indústrias e empresas para ali se instalarem.

Acresce considerar também que essa será a primeira Plataforma Logística a ser implantada no Brasil, e estará localizada no entroncamento de importantes vetores logísticos nacionais rodoviários e ferroviários, rota principal do agronegócio do país e no centro estratégico do continente sul americano; e, ainda, a logística é considerada a última fronteira para redução de custos, acarretando assim, o estreitamento das relações comerciais com outros países

Por isso, propomos a presente emenda, na expectativa de sua aceitação pelos nobres Pares.

Sala da Comissão,



Senadora LÚCIA VÂNIA

MPV - 427

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00029

Data 14 / 5 / 2008	Proposição Medida Provisória nº 427 de 2008
Autor Gorete Pereira	nº do prontuário 100
1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☒ Aditiva 5. ☐ Substitutivo Global	
☐ Página	☒ Artigo ☐ Parágrafo ☐ Inciso ☐ alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

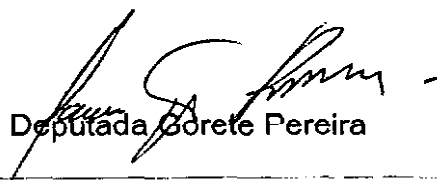
INCLUA-SE ONDE COUBER:

Art. . – Inicialmente o Quadro de Pessoal da VALEC, constituído pela MP 427/08, será reestruturado com efetiva integração ao Quadro da Empresa, num prazo não superior a 180 dias, tempo este necessário a que os trabalhos de unificação sejam realizados.

JUSTIFICAÇÃO

Este artigo permitirá uma adequação da questão de pessoal e evitará injustiças aos empregados dessa nova empresa criando um ambiente de efetiva produtividade.

PARLAMENTAR

 Deputada Gorete Pereira	
---	---

MPV - 427

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00030

DATA 19/05/2008	PROPOSIÇÃO MEDIDA PROVISÓRIA Nº 427/2008
--------------------	---

AUTOR JAIME MARTINS	Nº PRONTUÁRIO
------------------------	---------------

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

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

TEXTO					
Altere-se a diretriz da ferrovia EF-246, constante do Anexo I da Medida Provisória:					
EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				EF	km
246	Uruaçu – Ribeirão Cascalheira – Lucas do Rio Verde – Vilhena – Porto Velho – Assis Brasil	GO-MT-RO-AC	2.200	–	–
JUSTIFICAÇÃO					
Com o acréscimo proposto no traçado da ferrovia, ela chegará até Assis Brasil, no Acre, permitindo uma posterior ligação entre as malhas e os portos brasileiros com as malhas ferroviárias do Peru. Tal ligação possibilitará uma efetiva integração continental, além de representar uma saída para o Oceano Pacífico.					

ASSINATURA

2008_6719_Jaime Martins

MPV - 427**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS****00031**

DATA 19/05/2008	PROPOSIÇÃO MEDIDA PROVISÓRIA Nº 427/2008
--------------------	---

AUTOR JAIME MARTINS	Nº PRONTUÁRIO
------------------------	---------------

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

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

TEXTO

Acresça-se ao Anexo I da Medida Provisória as seguintes ferrovias radiais:

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				EF	km
041	Brasília – Unai – Pirapora – Diamantina – Ipatinga – Conceição do Mato Dentro – São João da Barra	DF-GO-MG-RJ	1.230	040	480
060	Brasília – Anápolis	DF-GO	150	–	–

JUSTIFICAÇÃO

As ferrovias radiais propostas possibilitarão a integração da Ferrovia Norte-Sul com todas as malhas ferroviárias que cortam o Estado de Minas Gerais, chegando até o Porto de Açu, no litoral norte fluminense.

ASSINATURA

_____/_____/_____

2008_6713_Jaime Martins

MPV - 427

**APRESENTAÇÃO DE
EMENDAS**

00032

Data:
15/05/2008

Proposição
Medida Provisória nº 427 de 2008

Autor
Edinho Bez

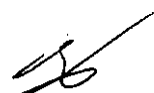
nº do prontuário

1. Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. (*)Aditiva	5. Substitutivo global
--------------------------------	----------------------------------	----------------------------------	----------------------	-----------------------------------

TEXTO

Acrescente-se ao Anexo I da Medida Provisória nº 427/2008 o seguinte trecho ferroviário:

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				EF	km
	Forquilha - Entroncamento com EF-488	SC	10	—	—



JUSTIFICAÇÃO

A emenda pretende apenas incluir no Plano Nacional de Viação uma ligação ferroviária já existente e em operação, porém sem identificação (codificação) no PNV. Esse trecho estava contemplado no plano nacional de viação de 1964 (Lei no. 4.592 – de 29 de dezembro de 1964), identificado como LI - 2.2 – Tubarão – Araranguá, com 91 km de extensão. Uma vez que parte do trecho (Forquilha – Araranguá) foi erradicada, e com a redefinição dos trechos pelo PNV de 1973 (lei no. 5.917, de 10 de setembro de 1973), a extensão remanescente da linha na direção de Criciúma à Araranguá não foi contemplado com uma identificação específica. A ligação ferroviária Criciúma – Forquilha é um trecho existente, concedido e operado pela Ferrovia Tereza Cristina, através do Contrato de Concessão 001/97, firmado com a União, de acordo com o Edital no. PND/A-07/96/RFFSA.

Por este trecho são transportados aproximadamente 1.000.000 de toneladas anuais de cargas (carvão mineral), produzido na região de Sangão e Santa Líbera, no Município de Forquilha. Trata-se de uma ligação ferroviária fundamental para o atendimento da demanda do Complexo Termelétrico Jorge Lacerda e para o escoamento do carvão mineral produzido no Sul de Santa Catarina.



APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 16 /05/ 2008	proposição Medida Provisória nº 427 de 2008			
autor Dep. Paulo Rocha	nº do prontuário 53030			
1. ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3. ☐ Modificativa 4. ☒ Aditiva 5. ☐ Substitutivo global				
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

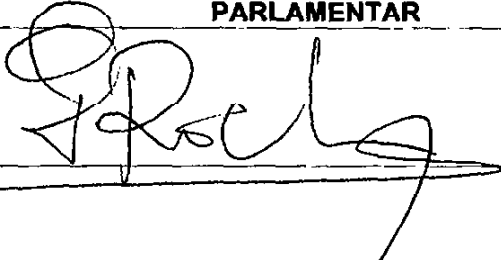
Na Medida Provisória nº 427 de 09 de maio de 2008, inclua-se o artigo com a seguinte redação, renumerando-se os demais:

Os empregados da Empresa em Liquidação Companhia de Desenvolvimento de Barcarena – CODEBAR, em exercício na data de vigência dessa M.P, serão aproveitados pela Administração Pública Federal, em quadro em extinção, mantida a natureza do emprego e o regime jurídico a que estão submetidos.

JUSTIFICAÇÃO

Em face da dissolução e liquidação da Companhia de Desenvolvimento de Barcarena – CODEBAR, pelo Decreto nº 6.182/2007 e com o propósito de se evitar a demissão automática dos empregados da extinta CODEBAR, o que causaria problema social e perda de mão-de-obra especializada, estamos propondo a absorção desses empregados, pela Administração Pública Federal

PARLAMENTAR



Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira – COFF

NOTA TÉCNICA Nº 11/2008

Subsídios para a apreciação da Medida Provisória nº 427, de 9 de maio de 2008, quanto à adequação orçamentária e financeira.

I – INTRODUÇÃO

A presente Nota Técnica atende à determinação do art. 19 da Resolução n.º 1, de 2002, do Congresso Nacional, que estabelece: “O órgão de consultoria e assessoramento orçamentário da Casa a que pertencer o Relator de Medida Provisória encaminhará aos Relatores e à Comissão, no prazo de 5 (cinco) dias de sua publicação, nota técnica com subsídios acerca da adequação financeira e orçamentária de Medida Provisória”.

Nos termos do art. 62 da Constituição Federal, o Presidente da República submeteu à deliberação do Congresso Nacional, por intermédio da Mensagem nº 28/2008-CN (nº 258/2008, na origem), a Medida Provisória (MP) nº 427, de 9 de maio de 2008, que “acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, reestrutura a VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, altera as Leis nºs 9.060, de 14 de junho de 1995, e 11.297, de 9 de maio de 2006, e dá outras providências.”

II – SÍNTESE E ASPECTOS RELEVANTES

A Medida Provisória (MP) nº 427/2008, nos arts. 1º ao 3º, altera a relação descritiva tanto das ferrovias como dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação (PNV), constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprovou o PNV.

No art. 4º, a MP altera a redação do art. 8º da Lei nº 11.297, de 9 de maio de 2006, a o estender a Ferrovia Norte-Sul (outorgada à VALEC), de Belém (PA) – Senador Canedo (GO) para Belém (PA) – Panorama (SP).

O art. 5º da proposição outorga à VALEC a construção, o uso e o gozo das ferrovias EF-246, EF-267 e EF-334.

Nos arts. 6º ao 20, a MP em análise transforma a VALEC em empresa pública, sob forma de sociedade por ações, vinculada ao Ministério dos Transportes, e consigna os termos nos quais tal transformação é levada a cabo. Assim, estabelecem-se, no tangente à VALEC, o regime jurídico a que se sujeitará, suas competências, seu patrimônio, suas receitas e as atribuições dos órgãos de sua estrutura estatutária, quais sejam o Conselho de Administração, a Diretoria-Executiva e o Conselho Fiscal.

Nos artigos seguintes, a MP nº 427/2008 encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, e detalha a situação advinda dessa extinção no que se refere à sucessão do GEIPOT pela União, nos direitos, obrigações e ações judiciais; à transferência para a VALEC dos empregados ativos do GEIPOT; e à assunção, pela VALEC, da responsabilidade de atuar como patrocinadora do plano de benefícios administrado pelo Instituto GEIPREV de Seguridade Social.

III - COMPATIBILIDADE E ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA

O art. 5º da Resolução nº 1, de 2002-CN, que “dispõe sobre a apreciação, pelo Congresso Nacional, das Medidas Provisórias a que se refere o art. 62 da Constituição Federal, e dá outras providências”, refere-se da seguinte forma ao exame da adequação orçamentária e financeira: “O exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das Medidas Provisórias abrange a análise da repercussão sobre a receita ou a despesa pública da União e da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial a conformidade com a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF), a lei do plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária da União.”

Com respeito à análise da MP nº 427/2008, façam-se as seguintes observações sobre sua compatibilidade e adequação orçamentária e financeira com a legislação supramencionada vigente.

Cumpra-se notar que a sucessão, pela União, do extinto GEIPOT nas obrigações e ações judiciais em que este era autor, réu, assistente, oponente ou terceiro interessado (art. 23 da MP em exame) não deverá ter reflexos sobre a receita ou despesa pública da União, se considerarmos o setor público federal como um todo, tendo em vista que o capital social do GEIPOT era inteiramente pertencente à União.

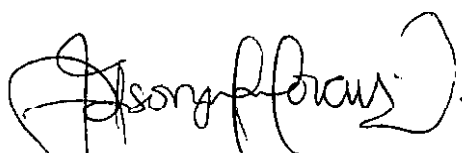
Por razões de mesma natureza, não deverá ter reflexos sobre a receita ou despesa pública da União a transferência para a VALEC – empresa pública cujo único acionista é a União – dos empregados ativos do GEIPOT (e outras obrigações dela decorrentes), prevista nos arts. 24 e 25 da Medida Provisória.

Ainda assim, as novas despesas assumidas pela VALEC, para serem executadas, devem estar autorizadas na lei orçamentária aprovada pelo Congresso Nacional ou em créditos adicionais supervenientes. A esse respeito, o art. 26 da MP em exame prevê que a União disponibilizará à VALEC, por intermédio do Ministério dos Transportes, os recursos orçamentários e financeiros necessários ao custeio dos dispêndios supracitados.

Verificou-se, no entanto, que nem o orçamento do Ministério dos Transportes (Administração direta) nem o da VALEC consignam, até o momento, dotação específica concernente à remuneração dos empregados do GEIPOT transferidos à VALEC, ou à sua responsabilidade como patrocinadora do plano de benefícios administrado pelo Instituto GEIPREV, na condição de sucessora trabalhista do extinto GEIPOT.

Esses são os subsídios julgados pertinentes.

Brasília, 16 de maio de 2008.



EDSON MARTINS DE MORAIS
Consultor de Orçamento e Fiscalização Financeira / CD

**PARECER DO RELATOR, PELA COMISSÃO MISTA, À MEDIDA PROVISÓRIA Nº
DE 2008, E EMENDAS (PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO).**

O SR. JAIME MARTINS (PR-MG. Para emitir parecer. Sem revisão do orador.) -

Sr. Presidente, passo à leitura do Relatório da Medida Provisória nº 427, de 9 de maio de 2008, que altera a legislação que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, reestrutura a VALEC — Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes — GEIPOP, e dá outras providências. As leis alteradas nesse sentido são as seguintes:

a) Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências;

b) Lei nº 9.060, de 14 de junho de 1995, que inclui ligações ferroviárias na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973;

c) Lei nº 11.297, de 9 de maio de 2006, que acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação; revoga o art. 3º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001; e dá outras providências — a qual tive o prazer de relatar nesta Casa;

d) Lei nº 6.346, de 6 de julho de 1976, que inclui ligação ferroviária de Mato Grosso na relação descritiva das ferrovias do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Alterações na Lei nº 5.917, de 1973.

A MP altera a Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação – PNV, e a Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, itens 3.2.2 e 4.2 constantes do Anexo da Lei.

Promove a inclusão de novas ferrovias no PNV: EF-246 (Uruaçu/GO – Vilhena/RO), EF-267 (Panorama/SP–Porto Murtinho/MS), EF-280 (Herval D'Oeste/SC – Itajaí/SC), EF-451 (São Francisco do Sul/SC – Imbituba/SC) e EF-484 (Maracaju/MS – Cascavel/PR).

Promove a alteração das diretrizes, ampliação de traçado, ou ambas, na EF-151 (Belém do Pará-Panorama/SP), EF-232 (Recife/PE-Estreito/MA), EF-271 (Rio de Janeiro/RJ-Campinas/SP), EF-364 (Santos/SP-Cuiabá/MT), EF-381 (Belo Horizonte/MG-Curitiba/PR), EF-334 (Ilhéus/BA-Alvorada/TO), EF-485 (Porto União/SC-São Francisco do Sul/SC).

Alterações na Lei nº 9.060, de 1995.

A MP modifica o traçado da Ferrovia Transnordestina, EF-232, por meio de sua extensão até a cidade de Estreito, no Maranhão, onde faz conexão com a Ferrovia Norte-Sul.

Alterações na Lei nº 11.297, de 2006.

A MP modifica o trecho ferroviário de competência da VALEC para a construção, uso e gozo da Estrada de Ferro Norte-Sul (EF-151), que passa a ser o entre os Municípios de Belém, no Estado do Pará, e Panorama, no Estado de São Paulo. Também promove revogações de dispositivos que dispõem sobre traçados de ferrovias, haja vista a vigência do Anexo I da MP.

Alterações na Lei nº 6.346, de 1976.

Revoga integralmente a aludida lei, tendo em conta o novo traçado da EF-364.

Reestruturação da VALEC.

A medida provisória amplia e atualiza as atribuições da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. Nesse sentido, adota as seguintes providências: concessão de outorga à VALEC para a construção, uso e gozo das ferrovias EF-246, EF-267 e EF-334; transformação da VALEC em empresa pública, vinculada ao Ministério dos Transportes; e definição das competências da empresa, constituição do patrimônio, origem de recursos, composição da administração, constituição dos quadros de pessoal, regime jurídico de pessoal e sujeição de fiscalização.

Encerramento do Processo de Liquidação e Extinção do GEIPOT.

Determina que a União seja a sucessora do GEIPOT nos direitos, obrigações e ações judiciais em que este for autor, réu, assistente, opoente ou terceiro interessado, ressalvadas as ações judiciais trabalhistas de empregados ativos que serão transferidas para a VALEC.

Transfere para a VALEC os empregados ativos, que serão alocados em quadro especial, cujos cargos serão extintos à medida que ficarem vagos. Em consequência, são transferidas também as ações trabalhistas em que o GEIPOT seja autor, réu, opoente ou terceiro interessado.

Emendas.

À Medida Provisória nº 427, de 2008, foram apresentadas 33 emendas, sendo que, em virtude da vedação regimental ao exercício da relatoria pelo próprio autor da proposição, este relator solicitou, por meio do Requerimento nº 2.926, de 2008, a retirada das Emendas nºs 2, 14, 25, 30 e 31. As demais emendas estão publicadas e são de conhecimento da Casa.

Passo ao voto do Relator.

Esta Medida Provisória que hoje temos a honra de relatar representa o coroamento de um processo de revitalização da infra-estrutura ferroviária brasileira, processo no qual o Congresso Nacional assumiu papel preponderante, representando, legitimamente, os interesses de vários segmentos da população brasileira, contribuindo com idéias nos debates e com inclusões e alterações relevantes em todos os processos de elaboração de normas sobre o setor ferroviário que por aqui passaram.

Sempre ligado às questões ferroviárias, e atualmente como Presidente da Frente Parlamentar Ferroviária, posso afirmar que esta Câmara dos Deputados não foi coadjuvante no processo de recuperação ferroviária que, hoje dá mais um importante passo.

Desde a Medida Provisória nº 274, de 2005, que aqui relatamos e que se converteu na Lei nº 11.297, de 9 de maio de 2006, alterações essenciais foram operadas nesta Casa no sentido de se aprimorar o Sistema Nacional de Viação e de se dar um novo rumo ao planejamento do setor de transportes.

Uma das principais mudanças que este Congresso Nacional realizou na MP nº 274, de 2005, por meio de nossa Relatoria, foi a inclusão no Plano Nacional de Viação, pela primeira vez na história, de ferrovias destinadas ao transporte de passageiros em alta velocidade, representadas pelos trens de alta velocidade, ligando as Capitais Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e Curitiba.

Na seqüência, com a MP nº 353, de 2007, da qual também fui Relator, conseguimos passar com sucesso por um dos mais delicados processos de reestruturação da malha ferroviária brasileira de todos os tempos, que foi a extinção da RFFSA.

Nessa medida provisória, nosso trabalho foi pautado pelo diálogo com as diversas classes envolvidas, e nossa orientação básica foi a de não permitir a supressão de direitos legitimamente adquiridos pela classe dos ferroviários, bem como a de garantir o melhor aproveitamento do patrimônio operacional e não-operacional da RFFSA, além de proporcionar condições para a melhoria do planejamento e para o renascimento do transporte ferroviário no Brasil.

Ao fim desse trabalho, acreditamos ter conseguido reverter mais uma vez nesta Casa o processo inicial que tratava da simples extinção da RFFSA em uma norma legal que passou a dispor sobre uma importante etapa do processo de revitalização do setor ferroviário brasileiro.

Retornando à MP nº 427, de 2008, vislumbramos uma terceira fase do processo de revolução da logística nacional, pelo qual sempre lutamos, dessa vez com a transformação da VALEC em uma grande empresa pública ferroviária, responsável pela gestão ferroviária, pela construção de novos eixos estratégicos, pelo planejamento e pelos estudos relacionados principalmente à nova malha, em bitola larga, com ferrovias mais modernas e produtivas.

Essa empresa assume papel importante e complementar ao da Diretoria Ferroviária do DNIT, que permanece responsável pela resolução de problemas e gargalos dos antigos ramais em bitola estreita, devendo promover significativas melhorias nesses trechos, especialmente no cruzamento de grandes áreas metropolitanas.

As alterações inseridas no PNV, tanto pela medida provisória original quanto pelo projeto de lei de conversão que propomos, permitirão não apenas a integração dos sistemas existentes e a criação de uma nova lógica de transportes no Brasil, mas

também a criação de corredores bioceânicos, ligando diversos portos do litoral brasileiro a portos do Oceano Pacífico, no Peru e no Chile.

Dessa forma, acreditamos que as mudanças que podemos obter nesta medida provisória possuem caráter histórico, representando um importante passo em direção ao pleno desenvolvimento de nossa infra-estrutura ferroviária, preservado o respeito ao patrimônio histórico ferroviário, aos direitos dos trabalhadores e ao meio ambiente.

Sabemos, no entanto, que a luta não acaba aqui. Embora muito já tenha sido feito, ainda há vários ajustes e debates a serem conduzidos. Temas como o direito de passagem, a propriedade dos leitos ferroviários, a ampliação da proteção do patrimônio ferroviário e o aprimoramento das regras de concessão e de fiscalização também ensejam uma ampla discussão no âmbito do Congresso Nacional, devendo ser objeto de uma etapa seguinte.

Passemos, agora, à análise propriamente dita da Medida Provisória nº 427, de 2008.

Da admissibilidade da medida provisória.

Com fulcro no art. 62 da Constituição Federal, em 9 de maio de 2008, o Chefe do Poder Executivo adotou a Medida Provisória nº 427. Em 12 de maio de 2008, a medida provisória foi publicada e recebida pelo Congresso Nacional, juntamente com a mensagem residencial e a Exposição de Motivos Interministerial nº 00003//MT/MP/MF. Verifica-se, portanto, que foi cumprida a exigência prevista no § 1º do art. 2º da Resolução nº 1, de 2002-CN.

A medida provisória trata de matéria não vedada pelo § 1º do art. 62 da Constituição Federal e não contém qualquer vício de constitucionalidade.

O País experimenta um contínuo crescimento econômico. A modernização, ampliação e adequação da malha ferroviária se impõem como condições essenciais para que não se interrompa esse processo, o que prejudicaria diversos setores da sociedade. É inegável, portanto, a relevância e urgência da matéria.

No que concerne à adequação orçamentária e financeira, a Nota Técnica nº 11 de 2008, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados, destaca que a sucessão, pela União, do extinto GEIPOT, não deverá ter reflexos sobre a receita ou despesa pública da União como um todo, tendo em vista que o capital social do GEIPOT era inteiramente pertencente à União.

Da mesma forma, a transferência dos empregados ativos do GEIPOT para a VALEC também não implica em reflexos sobre a despesa ou receita pública da União, posto que a VALEC é uma empresa pública, cujo único acionista é a própria União.

Quanto às novas atribuições assumidas pela VALEC, faz-se necessário estarem autorizadas na próxima lei orçamentária aprovada pelo Congresso, ou mesmo em créditos adicionais supervenientes, para que possam, então, ser executadas, em períodos oportunos posteriores.

Assim sendo, concluímos pela adequação orçamentária e financeira da medida provisória sob parecer.

Ante o exposto, julgamos estarem cumpridas todas as exigências quanto à admissibilidade da Medida Provisória nº 427, de 2008.

Do mérito da medida provisória.

A atual lei que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, Lei nº 5.917, de 1973, já com quase 35 anos de edição, apresenta vários pontos desatualizados ou superados. Enquanto não há uma revisão ampla, alguns ajustes são necessários. No que concerne

ao transporte ferroviário, a medida provisória traz dispositivos que promovem ajustes positivos e permitem maior integração na malha férrea planejada, contribuindo para a continuidade do desenvolvimento e do aprimoramento desse modal de transporte no País.

A alteração no Plano Nacional de Viação, com a inclusão de novas ferrovias e a ampliação de traçado de ferrovias já existentes, bem como a reestruturação da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., empresa estatal detentora de concessão para a exploração de ferrovias, será importante para atender às demandas atual e futura da logística de transportes, haja vista a necessidade de escoamento da produção agrícola, de minérios e de outros bens para o atendimento aos mercados interno e externo. Além disso, será um passo importante para dotar o País de uma malha ferroviária compatível com o desenvolvimento econômico sustentável que se deseja, assim como ocorre em outros países de dimensões continentais como as do Brasil.

O encerramento do processo de liquidação e a extinção do GEIPOT é uma necessidade natural, consequência do processo iniciado em 2001, com o advento da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que reestruturou os transportes aquaviário e terrestre e criou órgãos gestores da política de transportes. O consequente aproveitamento do quadro de pessoal daquela empresa, com a sua transferência para a VALEC, é medida relevante, pois evita desperdiçar os conhecimentos e as experiências adquiridos ao longo de vários anos de trabalho e pesquisas sobre o desenvolvimento dos sistemas de transportes no Brasil.

É importante ressaltar que a Medida Provisória nº 427, de 2008, traz em seu texto diversos aprimoramentos à legislação, frutos do processo de discussão, no Congresso Nacional, da Medida Provisória nº 353, de 2007, que tratou dos direitos dos empregados

da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. — RFFSA. Tais dispositivos atuam no sentido de se buscar maior tranquilidade, respeito e garantia dos direitos dos trabalhadores ativos e inativos das empresas extintas, inclusive com a incorporação dos empregados ativos pela VALEC.

Passamos, agora, à análise das emendas apresentadas à MP nº 427, de 2008, para, na sequência, discorrermos sobre outras alterações que julgamos necessárias para o aprimoramento do texto da MP no sentido de buscarmos, sempre, o desenvolvimento da logística de transportes no Brasil.

Admissibilidade das Emendas.

Antes de adentrar no mérito das emendas apresentadas à MP nº 427, de 2008, é necessário apreciá-las sob os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Assim, verifica-se que as Emendas de nºs 4, 5, 6, 7, 8, 9, 26, 27, 29 e 33 violam a reserva de iniciativa do Presidente da República, disposta no art. 61, § 1º, II, da Constituição.

As Emendas de nºs 4, 5, 6, 7, 8, 9, 26, 27 e 29 incorrem em inconstitucionalidade por contrariar o disposto no art. 63, I, da Constituição, que veda o aumento da despesa prevista.

As Emendas de nºs 4, 5, 6, 7, 8, 9, 26, 27 e 29 também ferem o art. 169, § 1º, I e II, da Constituição Federal, bem como os arts. 16 e 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, haja vista a ausência de estimativa da despesa e de demonstração da existência de prévia dotação orçamentária e de autorização específica na lei de diretrizes orçamentárias.

Finalmente, as Emendas de nºs 28 e 33 tratam de matéria estranha ao objeto da medida provisória, cuja vedação é dada pelo art. 7º, II, da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que *"Dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona"*, e pelo art. 4º, § 4º, da Resolução nº 1, de 2002-CN, que *"Dispõe sobre a apreciação, pelo Congresso Nacional, das Medidas Provisórias a que se refere o art. 62 da Constituição Federal, e dá outras providências"*.

Do mérito das emendas.

As Emendas de nºs 1 e 32 possuem, embora com redação diferente, idêntico propósito, qual seja, incluir o ramal Forquilha — EF-488, nas proximidades de Criciúma, em Santa Catarina, no PNV. Trata-se, realmente, de um ramal existente e em operação, integrante da Ferrovia Tereza Cristina, e optamos por integrá-lo à relação do PNV por meio de alteração na diretriz prevista para a própria EF-488, de forma a englobar o referido ramal.

Quanto à Emenda nº 3, entendemos ser oportuna a modificação proposta na redação do inciso VI do art. 7º da MP, de forma a incluir na competência da VALEC não apenas a promoção do desenvolvimento dos sistemas de transportes de cargas sobre trilhos, mas também, ainda que acessória e complementarmente, o de passageiros. Essa inclusão mostra-se ainda mais oportuna quando observamos o inciso V do mesmo art. 7º da MP, que atribui à VALEC competência para promover os estudos para implantação de Trens de Alta Velocidade, os quais realizam o transporte de passageiros.

As alterações pretendidas pela Emenda nº 4 já estão, em parte, contempladas pela legislação vigente, nos termos da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, resultante da

conversão em lei da Medida Provisória nº 353, de 2007. As reais inovações pretendidas pela emenda, na verdade, pretendem que as competências estabelecidas nos incisos I e II do art. 18 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, sejam do Ministério dos Transportes e não do Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão.

A alteração promovida pela Medida Provisória nº 353, de 2007, que culminou com a lei retrocitada, foi objeto de minuciosos estudos por parte do Poder Executivo e de intensas discussões nesta Casa. A atribuição das competências elencadas no art. 18 da Lei nº 10.233, de 2001, para o Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão, é decorrente de a natureza da matéria estar intimamente ligada às competências institucionais dessa Pasta, conforme se pode constatar da leitura das disposições contidas na Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que *"Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências"*. Portanto, sou pela rejeição da emenda.

As Emendas de nºs 5, 6, 7, 8 e 9 têm o objetivo comum de garantir ao quadro de pessoal agregado oriundo da Ferrovia Paulista — FEPASA a condição de ferroviário e os direitos assegurados na legislação vigente. A FEPASA foi incorporada pela Rede Ferroviária Federal S. A.— RFFSA em 1998. A Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, que dispõe sobre a complementação de aposentadoria de ferroviários e dá outras providências, garantiu o benefício aos ferroviários admitidos até 31 de outubro de 1969, na RFFSA. A Lei nº 10.478, de 28 de junho de 2002, por sua vez, estendeu o benefício aos ferroviários admitidos até 21 de maio de 1991 pela RFFSA. Portanto, as 2 leis não alcançam os empregados oriundos da FEPASA, haja vista que foram incorporados aos quadros de empregados da RFFSA somente em 1998. Destarte, somos pela rejeição das aludidas emendas.

Quanto às Emendas de nºs 10, 11 e 12, somos por acolhê-las, tendo em conta que a atual redação do art. 19 da MP não garante aos empregados do quadro original da VALEC os mesmos direitos que já possuem os empregados oriundos da RFFSA e do GEIPOT. A expressão "pública federal", em nosso entender, remete ao Projeto de Lei nº 1.992, de 2007, em tramitação nesta Casa, que autoriza a criação de entidade fechada de previdência complementar denominada Fundação de Previdência Complementar do Servidor Público Federal – FUNPRESP, e dá outras providências.

Essa proposta visa regulamentar o art. 40, §§ 14, 15 e 16. Entretanto, nesse caso, o plano de benefícios será destinado aos servidores públicos titulares de cargo efetivo da União, suas autarquias e fundações, não alcançando empregados públicos, como é o caso dos empregados da VALEC. A previdência complementar de empregados públicos é matéria tratada na Constituição Federal, no art. 202, regulamentado pelas Leis Complementares nºs 108 e 109, ambas de 29 de maio de 2001, e não no art. 40 da Carta Magna.

Desse modo, entendemos que a entidade de previdência a que o artigo deve se referir é a tratada nas Leis Complementares nºs 108 e 109, de 2001, que são as entidades de previdência complementar patrocinadas pelo Poder Público e suas empresas, o que atende ao pleito das referidas emendas.

Da mesma forma, somos por acatar as Emendas de nºs 13 e 15 por considerá-las benéficas, na medida em que estendem a todos os empregados dos quadros de pessoal da VALEC os benefícios sociais e de saúde já garantidos aos empregados oriundos da Rede Ferroviária Federal, consoante os termos da Lei nº 11.483, de 2007.

Quanto às questões tratadas nas Emendas de nºs 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23 e 24, entendemos que, apesar da redação do § 5º do art. 24 da MP não abranger, de forma

direta, os ex-empregados e inativos, estes terão seus direitos garantidos pela redação do art. 23 da MP, que prevê a sucessão pela União dos direitos, obrigações, e aqui se inserem os PDVs e ações judiciais, razão pela qual somos pela rejeição das aludidas emendas.

A Emenda de nº 22 pretende transferir para o DNIT os bens imóveis não-operacionais da Rede Ferroviária Federal S.A. que possam constituir reserva técnica para futura expansão da prestação de serviços públicos de transporte ferroviário, ou seja, imóveis que possuem vocação logística. A esse respeito, cumpre lembrar que, por ocasião da apreciação da Medida Provisória nº 353, de 2007, da qual também fui Relator, estabelecemos uma redação para o atual parágrafo único do art. 16 da Lei nº 11.483, de 2007, dispondo que não seriam alienados os bens imóveis situados na faixa de domínio das ferrovias, cuja ocupação ou utilização por particulares comprometa a segurança ou a eficiência da operação ferroviária.

Tendo sido feita essa reserva, julgamos conveniente que esses imóveis possam, após ter sua vocação logística atestada, não pela ANTT, mas pelo Ministério dos Transportes em conjunto com o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, passar a integrar o patrimônio do DNIT, visando garantir futuras expansões das malhas e instalações adjacentes, bem como melhorias na operação ferroviária.

As Emendas de nºs 26, 27 e 29 envolvem a criação de empregos públicos na VALEC para promover a reestruturação pretendida. Tal medida é de competência do Poder Executivo e, possivelmente, acarretaria implicações de ordem financeira e orçamentária, além das dificuldades para efetivar a alocação dos empregados transferidos na estrutura atual dos quadros de pessoal da VAI FC. Assim, somos pela rejeição dessas emendas.

As Emendas de nºs 28 e 33 tratam de matéria estranha ao conteúdo da medida provisória sob exame. Destarte, entendemos que, em que pese a boa intenção delas, não devam ser tratadas no âmbito desta MP. Ademais, a Emenda nº 28 trata de matéria já regulamentada pela Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, que no art. 31 regula a possibilidade de doação de bens imóveis de domínio da União, mediante ato do Poder Executivo. Já a Emenda nº 33 envolveria a criação dos cargos para recepcionar os empregados da Companhia de Desenvolvimento de Barcarena – CODEBAR, medida esta de competência do Poder Executivo. Assim sendo, somos pela rejeição das Emendas de nºs 28 e 33.

Outras propostas.

Além das propostas recebidas por meio de emendas, recebemos e avaliamos, cuidadosamente, outras contribuições e sugestões relacionadas aos temas da medida provisória, principalmente quanto ao Sistema Nacional de Viação. Adicionalmente, por iniciativa própria, incluímos alguns dispositivos que entendemos relevantes para a logística nacional, os quais explicitamos na sequência.

Primeiramente, por solicitação da própria VALEC, incluímos 2 novas cidades na diretriz da Ferrovia Norte-Sul, São Simão/GO e Estrela D'Oeste/SP, notadamente devido à existência de reservatórios de hidrelétricas no traçado, anteriormente previsto para a ferrovia, fazendo-se necessário esse acréscimo de pontos de passagem na diretriz estabelecida, sem alteração dos demais pontos.

A Estrada de Ferro nº 246, prevista inicialmente para ligar a Ferrovia Norte-Sul, a partir de Uruaçu/GO, ao Município de Vilhena, em Rondônia, passa a ser, em nosso projeto de lei de conversão, uma ferrovia de integração sul-americana, ligando o Oceano

Atlântico, no litoral brasileiro, ao Oceano Pacífico, em portos peruanos, passando por importantes pólos produtivos e logísticos nacionais.

A essa ferrovia, cuja numeração, em função de seu novo posicionamento geográfico, passa a ser Estrada de Ferro nº 354, atribuímos a denominação de Ferrovia Transcontinental, que se interligará, no Estado do Acre, à estrada de ferro peruana denominada Ferrovia Rey Transcontinental Brasil-Peru.

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, vale citar que, semana passada, estive pessoalmente em Lima, no Peru, onde mantivemos reuniões com o Ministério dos Transportes e o Vice-Presidente da República do Peru para sabermos o exato andamento do projeto da ferrovia que cruza os Andes e permite que essa Ferrovia Transcontinental possa acessar os portos do Peru. Vimos que já foi aprovada pelo Congresso peruano a Lei nº 29.207, que declara de necessidade pública e de interesse nacional a construção da Ferrovia Transcontinental Brasil-Peru, cujos regulamentos já estão sendo publicados e cuja concessão estará sendo feita à iniciativa privada dentro de algumas semanas.

Também integrada aos grandes eixos ferroviários, em bitola larga, representados pelas Ferrovias Norte-Sul e Transcontinental, está a ferrovia que liga o litoral baiano à Norte-Sul, no Estado do Tocantins, ferrovia que denominamos Bahia-Oeste. Aliás, já havíamos dado essa denominação quando fomos relatamos uma outra medida provisória.

Quanto às ferrovias destinadas aos Trens de Alta Velocidade — TAV, julgamos apropriada a alteração da numeração da ferrovia, sem ferir o padrão previsto no Plano Nacional de Viação, buscando adotar numeração de mais fácil memorização para a

população em geral, notadamente por se tratarem de ferrovias vinculadas ao transporte de passageiros.

Dessa forma, a ligação entre o Rio de Janeiro e Campinas/SP, passando por São Paulo, passa a ser numerada como EF-222, por ser uma ferrovia transversal. E a denominamos “EXPRESSO 2222” em homenagem a um grande sucesso da música brasileira, cuja letra remete ao transporte ferroviário de passageiros, além de ser uma música composta por um dos maiores artistas nacionais. É uma homenagem à Bahia e ao Ministro Gilberto Gil.

Já a ferrovia entre Belo Horizonte e Curitiba, por ser uma via diagonal, passa a ter a numeração EF-333, número de fácil memorização para os passageiros que utilizarão essa via de integração, em alta velocidade, entre o Sul do País e o Estado de Minas Gerais, passando pelo Estado de São Paulo.

A denominação que atribuímos a essa ferrovia é uma homenagem a uma das maiores personalidades brasileiras, de quem comemoramos, no último dia 27 de junho, data em que estávamos fechando o relatório, o centenário de nascimento. Trata-se do inesquecível João Guimarães Rosa, grande escritor brasileiro que, se não nos tivesse deixado tão prematura e repentinamente, certamente traria ao Brasil uma glória há muito sonhada, o Prêmio Nobel de Literatura.

Adicionalmente, mesmo sem inserir tais trechos no Plano Nacional de Viação, atribuímos à VALEC a responsabilidade pela realização de estudos de viabilidade técnica e econômica para a implantação de sistema ferroviário de bitola larga em, pelo menos, mais 2 trechos, considerados também estratégicos dentro de uma lógica de planejamento da malha ferroviária brasileira. Tais trechos referem-se à expansão da Ferrovia Norte—Sul até o Rio Grande do Sul e um ramal entre Araguaína (TO) e Sorriso (MT), áreas de

grande produção de grãos e minérios, além de enorme potencial de exploração em futuro próximo. Essas 2 opções passam, portanto, a fazer parte das obrigações da VALEC em promover estudos de viabilidade técnica e econômica.

Considerando as alterações oriundas das emendas acatadas, bem como as demais mudanças aqui comentadas, elaboramos um projeto de lei de conversão para a Medida Provisória n.º 427, de 2008.

Conclusão.

Por todo o exposto, lembrando que foram retiradas pelo autor as Emendas de n.ºs 2, 14, 25, 30 e 31, votamos: pela admissibilidade da Medida Provisória n.º 427, de 2008, por estarem presentes os pressupostos de relevância e urgência e por não se incidir em qualquer das vedações temáticas dispostas no art. 62, § 1.º, da Constituição Federal, bem como pela sua constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e adequação orçamentária e financeira; no mérito, pela sua aprovação, nos termos do projeto de lei de conversão anexo; pela inadmissibilidade das Emendas de n.ºs 4, 5, 6, 7, 8, 9, 26, 27, 28, 29 e 33, por não preencherem os requisitos de constitucionalidade, juridicidade e adequação financeira e orçamentária; pela admissibilidade, por cumprirem tais requisitos, das Emendas de n.ºs 1, 3, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 e 32; no mérito, pela aprovação das Emendas de n.ºs 1, 3, 10, 11, 12, 13, 15, 22 e 32, nos termos do projeto de lei de conversão anexo, e pela rejeição das Emendas de n.ºs 4, 5, 6, 7, 8, 9, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 29 e 33.

É o parecer.

PARECER ESCRITO ENCAMINHADO À MESA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 427, DE 2008
(MENSAGEM Nº 28, de 2008-CN)

Acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, reestrutura a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, altera as Leis nºs 9.060, de 14 de junho de 1995, e 11.297, de 9 de maio de 2006, e dá outras providências.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado JAIME MARTINS

I – RELATÓRIO

A Medida Provisória nº 427, de 9 de maio de 2008, altera a legislação que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, reestrutura a VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S. A., encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, e dá outras providências. As leis alteradas nesse sentido são as seguintes:

a) Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

b) Lei nº 9.060, de 14 de junho de 1995, que inclui ligações ferroviárias na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

c) Lei nº 11.297, de 9 de maio de 2006, que acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação; revoga o art. 3º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001; e dá outras providências.

d) Lei nº 6.346, de 6 de julho de 1976, que inclui ligação ferroviária de Mato Grosso na relação descritiva das ferrovias do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Alterações na Lei nº 5.917, de 1973

A MP altera a Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação – PNV, e a Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, itens 3.2.2 e 4.2 constantes do Anexo da Lei.

Promove a inclusão de novas ferrovias no PNV: Estradas de Ferro EF-246 (Uruaçu/GO – Vilhena/RO), EF-267 (Panorama/SP – Porto Murtinho/MS), EF-280 (Herval D'Oeste/SC – Itajaí/SC), EF-451 (São Francisco do Sul/SC – Imbituba/SC) e EF-484 (Maracaju/MS – Cascavel/PR).

Promove a alteração das diretrizes, ampliação de traçado, ou ambas, nas Estradas de Ferro EF-151 (Belém/PA – Panorama/SP), EF-232 (Recife/PE – Estreito/MA), EF-271 (Rio de Janeiro/RJ – Campinas/SP), EF-364 (Santos – Culabá), EF-381 (Belo Horizonte/MG – Curitiba/PR), EF-334 (Ilhéus/BA – Alvorada/TO) e EF-485 (Porto União/SC – São Francisco do Sul/SC).

Alterações na Lei nº 9.060, de 1995

A MP modifica o traçado da Ferrovia Transnordestina, EF-232, por meio de sua extensão até a cidade de Estreito, no Maranhão, onde faz conexão com a Ferrovia Norte-Sul.

Alterações na Lei nº 11.297, de 2006

A MP modifica o trecho ferroviário de competência da VALEC para a construção, uso e gozo da Estrada de Ferro Norte-Sul (EF-151), que passa a ser o entre os Municípios de Belém, no Estado do Pará, e Panorama, no Estado de São Paulo. Também promove revogações de dispositivos que dispõem sobre traçados de ferrovias, haja vista a vigência do Anexo I da MP.

Alterações na Lei nº 6.346, de 1976

Revoga integralmente a aludida lei, tendo em conta o novo traçado da ferrovia EF-364.

Reestruturação da VALEC

A MP amplia e atualiza as atribuições da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. Nesse sentido, adota as seguintes providências:

- concessão de outorga à VALEC para a construção, uso e gozo das ferrovias EF-246, EF-267 e EF-334;
- transformação da VALEC em empresa pública, vinculada ao Ministério dos Transportes; e
- definição das competências da empresa, constituição do patrimônio, origem de recursos, composição da administração, constituição dos quadros de pessoal, regime jurídico de pessoal e sujeição de fiscalização.

Encerramento do Processo de Liquidação e Extinção do GEIPOT

Determina que a União seja a sucessora do GEIPOT nos direitos, obrigações e ações judiciais em que este for autor, réu, assistente, oponente ou terceiro Interessado, ressalvadas as ações judiciais trabalhistas de empregados ativos que serão transferidas para a VALEC.

Transfere para a VALEC os empregados ativos, que serão alocados em quadro especial, cujos cargos serão extintos à medida em que ficarem vagos. Em consequência, são transferidas também as ações trabalhistas em que o GEIPOT seja autor, réu, oponente ou terceiro interessado.

Emendas

À Medida Provisória nº 427, de 2008, foram apresentadas trinta e três emendas, sendo que, em virtude da vedação regimental ao exercício da relatoria pelo próprio autor da proposição, este relator solicitou, por meio do Requerimento nº 2.926, de 2008, a retirada das Emendas de nºs 2, 14, 25, 30 e 31. As demais emendas são as seguintes:

Nº	AUTOR	SÍNTESE
1	Dep. Edinho Bez	Acrescenta parágrafo ao art. 1º da MP, para incluir no PNV a ligação ferroviária entre Forquilha e o entroncamento com a EF-488, no Estado de Santa Catarina, ligação já existente e em operação, porém sem identificação.
3	Dep. Carlos Santana	Modifica a redação do inciso VI do art. 7º da MP para alterar a competência da VALEC, para que a empresa promova também o desenvolvimento do sistema de transporte de passageiros sobre trilhos.
4	Dep. Gorete Pereira	Inclui artigo para alterar a Lei nº 10.233, de 2001. Embora elenque diversos artigos a serem alterados, a única alteração é no art. 118, com o objetivo de transferir da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes as competências listadas nos incisos I e II. As demais pretendidas alterações já foram contempladas na Lei nº 11.483, de 2007.
5	Dep. Arnaldo Faria de Sá	Modifica a redação do inciso II do art. 17 da MP, para alterar a constituição inicial do quadro de pessoal da VALEC.
6	Senador Mário Couto	Conteúdo idêntico ao da Emenda nº 5.
7	Dep. João Dado	Conteúdo similar ao da Emenda nº 5, entretanto não inclui os ferroviários abrangidos pela Lei nº 2.061, de 1953, do Rio Grande do Sul e o termo de Acordo Lei nº 3.887, de 1961 e Decreto Legislativo nº 1.400/60/RS.
8	Dep. Gorete Pereira	Conteúdo idêntico ao da Emenda nº 5.
9	Senador Flávio Ams	Conteúdo idêntico ao da Emenda nº 7.
10	Dep. Carlos Santana	Altera a redação do art. 19 da MP, retirando a expressão "pública federal", sob o argumento de que a entidade fechada de previdência complementar pública federal se constitui em ente inexistente no atual sistema legal.
11	Senador Gim Argello	Conteúdo idêntico ao da Emenda nº 10.
12	Senador José Agripino	Conteúdo idêntico ao da Emenda nº 10.
13	Dep. Ademir Camilo	Acrescenta parágrafo ao art. 19 da MP para autorizar à VALEC patrocinar planos de benefícios sociais e de saúde operado pelo Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF.
15	Dep. Gorete Pereira	Conteúdo idêntico ao da Emenda nº 13.
16	Dep. Félix Mendonça	Altera o § 5º do art. 24 da MP, para transferir para a VALEC também as ações judiciais de ex-empregados do GEIPOT.
17	Senador Eliseu Resende	Altera o § 5º do art. 24 da MP, para transferir para a VALEC também as ações judiciais de inativos e ex-empregados do GEIPOT.
18	Dep. Carlos Santana	Conteúdo similar ao da Emenda nº 16.

Nº	AUTOR	SÍNTESE
19	Senador César Borges	Conteúdo idêntico ao da Emenda nº 16, diferindo-se apenas a justificção.
20	Dep. Tadeu Filipelli	Altera § 5º do art. 24 da MP e inclui o § 7º ao mesmo artigo. A alteração do § 5º tem o mesmo conteúdo da Emenda nº 19. A inclusão do § 7º transfere para a VALEC a responsabilidade sobre o Plano de Desligamento Voluntário dos servidores do GEIPOT que se encontra em andamento.
21	Dep. Felix Mendonça	Inclui o § 7º ao art. 24 da MP para transferir para a VALEC a responsabilidade sobre o Plano de Desligamento Voluntário dos empregados do GEIPOT que se encontra em andamento. Estipula prazo para a conclusão do PDV e estabelece que a VALEC deve cumprir a Portaria que instituiu o PDV.
22	Dep. Aline Corrêa	Inclui dois artigos à MP, que alteram a Lei nº 11.483, de 2007. O primeiro transfere para o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transporte – DNIT – bens imóveis não operacionais da RFFSA que possam ser aproveitados para expansão dos serviços de transporte ferroviário. O segundo altera o art. 2º da Lei nº 11.483, de 2007, em razão da transferência já comentada.
23	Senador César Borges	Possui o mesmo objetivo da Emenda nº 21.
24	Senador Eliseu Resende	Inclui o § 7º ao art. 24 da MP para transferir para a VALEC a responsabilidade sobre o Plano de Desligamento Voluntário dos empregados do GEIPOT que se encontra em andamento.
26	Dep. Amaldo Faria de Sá	Acrescenta artigo à MP, para determinar que o Quadro de Pessoal da VALEC seja reestruturado com efetiva integração ao Quadro da Empresa.
27	Senador Mário Couto	Conteúdo idêntico ao da Emenda nº 26.
28	Senadora Lúcia Vânia	Inclui artigo à MP, para autorizar a devolução ao Estado de Goiás de área doada à União no Município de Anápolis.
29	Dep. Gorete Pereira	Conteúdo idêntico ao da Emenda nº 26.
32	Dep. Edinho Bez	Embora possua objetivo idêntico ao da Emenda nº 1, a inclusão no PNV da ligação ferroviária entre Forquilha e o entroncamento com a EF-488 é proposto por meio de inclusão no Anexo I da MP.
33	Dep. Paulo Rocha	Inclui artigo à MP, para determinar o aproveitamento dos empregados da Companhia de Desenvolvimento de Barcarena – CODEBAR (empresa em liquidação) na Administração Pública Federal, em quadro em extinção.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Esta Medida Provisória, que hoje temos a honra de relatar, representa o coroamento de um processo de revitalização da infra-estrutura ferroviária brasileira, processo no qual o Congresso Nacional assumiu um papel preponderante, representando, legitimamente, os interesses de vários segmentos da população brasileira, contribuindo com idéias nos debates e com inclusões e alterações relevantes em todos os processos de elaboração de normas sobre o setor ferroviário que por aqui passaram.

Sempre ligado às questões ferroviárias, e atualmente como Presidente da Frente Parlamentar Ferroviária, posso afirmar que esta Câmara dos Deputados não foi coadjuvante no processo de recuperação ferroviária que, hoje, avança mais um importante passo.

Desde a Medida Provisória nº 274, de 2005, que aqui relatamos e que se converteu na Lei nº 11.297, de 9 de maio de 2006, alterações essenciais foram operadas nesta Casa, no sentido de se aprimorar o Sistema Nacional de Viação e de se dar um novo rumo ao planejamento do setor de transportes.

Uma das principais mudanças que este Congresso Nacional realizou na MP nº 274, de 2005, por meio de nossa relatoria, foi a inclusão no Plano Nacional de Viação, pela primeira vez na história, de ferrovias destinadas ao transporte de passageiros em alta velocidade, representadas pelos trens de alta velocidade ligando as capitais Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e Curitiba.

Na sequência, com a Medida Provisória nº 353, de 2007, da qual também fui relator, conseguimos passar com sucesso por um dos mais delicados processos de reestruturação da malha ferroviária brasileira de todos os tempos, que foi a extinção da RFFSA.

Nessa MP, nosso trabalho foi pautado pelo diálogo com as diversas classes envolvidas, e nossa orientação básica foi a de não permitir a

supressão de direitos legitimamente adquiridos pela classe dos ferroviários, bem como de garantir o melhor aproveitamento do patrimônio operacional e não-operacional da RFFSA, além de proporcionar condições para a melhoria do planejamento e para o renascimento do transporte ferroviário no Brasil.

Ao fim daquele trabalho, acreditamos ter conseguido reverter, mais uma vez nesta Casa, o processo inicial que tratava da simples extinção da RFFSA, em uma norma legal que passou a dispor sobre uma importante etapa do processo de revitalização do setor ferroviário brasileiro.

Retomando à MP nº 427, de 2008, vislumbramos uma terceira fase do processo de revolução na logística nacional, pelo qual sempre lutamos, desta vez com a transformação da VALEC em uma grande empresa pública ferroviária, responsável pela gestão ferroviária, pela construção de novos eixos estratégicos, pelo planejamento e pelos estudos relacionados, principalmente, à nova malha, em bitola larga, com ferrovias mais modernas e produtivas.

Essa empresa assume papel importante e complementar ao da Diretoria Ferroviária do DNIT, que permanece responsável pela resolução de problemas e gargalos dos antigos ramais em bitola estreita, devendo promover significativas melhorias nesses trechos, especialmente no cruzamento de grandes áreas metropolitanas.

Também as alterações inseridas no PNV, tanto pela medida provisória original quanto pelo projeto de lei de conversão que propomos, permitirão não apenas a integração dos sistemas existentes e a criação de uma nova lógica de transportes no Brasil, mas também a criação de corredores bi-oceânicos, ligando diversos portos do litoral brasileiro a portos do oceano Pacífico, no Peru e no Chile. /

Dessa forma, acreditamos que as mudanças que podemos obter nesta Medida Provisória possuem caráter histórico, representando um importante passo em direção a um desenvolvimento pleno de nossa infraestrutura ferroviária, preservado o respeito ao patrimônio histórico ferroviário, aos direitos dos trabalhadores e ao meio ambiente.

Sabemos, no entanto, que a luta não acaba aqui. Embora muito já tenha sido feito, há, ainda, vários ajustes e debates a serem conduzidos. Temas como o direito de passagem, a propriedade dos leitos ferroviários, a ampliação da proteção do patrimônio ferroviário e o aprimoramento das regras de concessão e de fiscalização também ensejam uma ampla discussão no âmbito do Congresso Nacional, devendo ser objeto de uma etapa seguinte.

Passemos, agora, à análise propriamente dita da Medida Provisória nº 427, de 2008.

Admissibilidade da Medida Provisória

Com fulcro no art. 62 da Constituição Federal, em 9 de maio de 2008, o Chefe do Poder Executivo adotou a Medida Provisória nº 427. Em 12 de maio de 2008, a Medida provisória foi publicada e recebida pelo Congresso Nacional, juntamente com a Mensagem Presidencial e da Exposição de Motivos Interministerial nº 00003/MT/MP/MF. Verifica-se, portanto, que foi cumprida a exigência prevista no § 1º do art. 2º da Resolução nº 1, de 2002-CN.

A Medida Provisória trata de matéria não vedada pelo § 1º do art. 62 da Constituição Federal e não contém qualquer vício de constitucionalidade.

O País experimenta um contínuo crescimento econômico. A modernização, ampliação e adequação da malha ferroviária se impõem como condições essenciais para que não se interrompa esse processo, o que prejudicaria diversos setores da sociedade. Inegável, portanto, a relevância e urgência da matéria.

No que concerne à adequação orçamentária e financeira, a Nota Técnica nº 11/2008, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira desta Câmara dos Deputados, destaca que a sucessão, pela União, do extinto GEIPOT, não deverá ter reflexos sobre a receita ou despesa pública da União, como um todo, tendo em vista que o capital social do GEIPOT era inteiramente pertencente à União.

Da mesma forma, a transferência dos empregados ativos do GEIPOT para a VALEC também não implica em reflexos sobre a despesa ou receita pública da União, posto que a VALEC é uma empresa pública, cujo único acionista é a própria União.

Quanto às novas atribuições assumidas pela VALEC, faz-se necessário estarem autorizadas na próxima lei orçamentária aprovada pelo Congresso, ou mesmo em créditos adicionais supervenientes, para que possam, então, ser executadas, em períodos oportunos posteriores.

Assim sendo, concluímos pela adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória sob parecer.

Ante o exposto, julgamos estarem cumpridas todas as exigências quanto à admissibilidade da MP nº 427, de 2008.

Mérito da Medida Provisória

A atual lei que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, Lei nº 5.917, de 1973, já com quase 35 anos de edição, apresenta vários pontos desatualizados ou superados. Enquanto não há uma revisão ampla, alguns ajustes são necessários. No que concerne ao transporte ferroviário, a Medida Provisória traz dispositivos que promovem ajustes positivos e permitem uma maior integração na malha férrea planejada, contribuindo para a continuidade do desenvolvimento e do aprimoramento deste modal de transporte no País.

A alteração no Plano Nacional de Viação, com a inclusão de novas ferrovias e a ampliação de traçado de ferrovias já existentes, bem como a reestruturação da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., empresa estatal detentora de concessão para a exploração de ferrovias, será importante para atender as demandas atual e futura da logística de transportes, haja vista a necessidade de escoamento da produção agrícola, de minérios e de outros bens para o atendimento aos mercados interno e externo. Além disso, será um passo importante para dotar o País de uma malha ferroviária compatível com o desenvolvimento econômico sustentável que se deseja, assim como ocorre em outros países de dimensões continentais como as do Brasil.

O encerramento do processo de liquidação e a extinção do GEIPOT é uma necessidade natural, consequência do processo iniciado em 2001, com o advento da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que reestruturou os transportes aquaviário e terrestre e criou órgãos gestores da política de transportes. O conseqüente aproveitamento do quadro de pessoal daquela

empresa, com a sua transferência para a VALEC, é medida relevante, pois evita desperdiçar os conhecimentos e as experiências adquiridos ao longo de vários anos de trabalho e pesquisas sobre o desenvolvimento dos sistemas de transportes no Brasil.

É importante ressaltar, que a MP nº 427, de 2008, traz, em seu texto, diversos aprimoramentos na legislação, frutos do processo de discussão, no Congresso Nacional, da MP nº 353, de 2007, que tratou dos direitos dos empregados da extinta RFFSA. Tais dispositivos atuam no sentido de se buscar maior tranquilidade, respeito e garantia dos direitos dos trabalhadores ativos e inativos das empresas extintas, inclusive com a incorporação dos empregados ativos pela VALEC.

Passamos, agora, à análise das emendas apresentadas à MP nº 427, de 2008, para, na sequência, discorrermos sobre outras alterações que julgamos necessárias para o aprimoramento do texto da MP, no sentido de buscarmos, sempre, o desenvolvimento da logística de transportes brasileira.

Admissibilidade das Emendas

Antes de adentrar no mérito das emendas apresentadas à MP nº 427, de 2008, é necessário apreciá-las sob os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Assim, verifica-se que as Emendas de nºs 4, 5, 6, 7, 8, 9, 26, 27, 29 e 33 violam a reserva de iniciativa do Presidente da República, disposta no art. 61, § 1º, II, da Constituição.

As Emendas de nºs 4, 5, 6, 7, 8, 9, 26, 27 e 29 incorrem em inconstitucionalidade por contrariar o disposto no art. 63, I, da Constituição, que veda o aumento da despesa prevista.

As Emendas de nºs 4, 5, 6, 7, 8, 9, 26, 27 e 29 também ferem o art. 169, § 1º, I e II, da Constituição Federal, bem como os arts. 16 e 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, haja vista a ausência de estimativa da despesa e de demonstração da existência de prévia dotação orçamentária e de autorização específica na lei de diretrizes orçamentárias.

Finalmente, as Emendas de nº 28 e 33 tratam de matéria estranha ao objeto da Medida Provisória, cuja vedação é dada pelo art. 7º, II, da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que *"Dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona"*, e pelo art. 4º, § 4º, da Resolução nº 1, de 2002-CN, que *"Dispõe sobre a apreciação, pelo Congresso Nacional, das Medidas Provisórias a que se refere o art. 62 da Constituição Federal, e dá outras providências"*.

Mérito das Emendas

As Emendas de nº 1 e 32 possuem, embora com redação diferente, idêntico propósito, qual seja, incluir o ramal Forquilha – EF-488, nas proximidades de Criciúma, em Santa Catarina, no PNV. Trata-se, realmente, de um ramal existente e em operação, integrante da Ferrovia Tereza Cristina, e optamos por integrá-lo à relação do PNV por meio de alteração na diretriz prevista para a própria EF-488, de forma a englobar o referido ramal.

Já quanto à Emenda nº 3, entendemos ser oportuna a modificação proposta na redação do inciso VI do art. 7º da MP, de forma a incluir na competência da VALEC não apenas a promoção do desenvolvimento dos sistemas de transportes de cargas sobre trilhos, mas também o de passageiros. Essa inclusão mostra-se ainda mais oportuna quando observamos o inciso V do mesmo art. 7º da MP, que atribui à VALEC a competência para promover os estudos para implantação de Trens de Alta Velocidade, os quais realizam o transporte de passageiros. Dessa forma, optamos por atender à Emenda por meio de inclusão de parágrafo ao referido artigo.

As alterações pretendidas pela Emenda nº 4 já estão, em parte, contempladas pela legislação vigente, nos termos da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, resultante da conversão em lei da Medida Provisória nº 353, de 2007. As reais inovações pretendidas pela emenda, na verdade, pretendem que as competências estabelecidas nos incisos I e II do art. 18, da Lei nº 10.233, de 5

de junho de 2001, sejam do Ministério dos Transportes e não do Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão.

A alteração promovida pela Medida Provisória nº 353, de 2007, que culminou com a Lei retrocitada, foi objeto de minuciosos estudos por parte do Poder Executivo e de intensas discussões nesta Casa Legislativa. A atribuição das competências elencadas no art. 18, da Lei nº 10.233, de 2001, para o Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão, é decorrente da natureza da matéria estar intimamente ligada às competências institucionais dessa pasta, conforme se pode constatar da leitura das disposições contidas na Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que *"Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências"*. Portanto, sou pela rejeição da emenda.

As Emendas de nºs 5, 6, 7, 8 e 9 têm o objetivo comum de garantir ao quadro de pessoal agregado oriundo da Ferrovia Paulista – FEPASA – a condição de ferroviário e os direitos assegurados na legislação vigente. A FEPASA foi incorporada pela Rede Ferroviária Federal S. A. – RFFSA, em 1998. A lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, que dispõe sobre a complementação de aposentadoria de ferroviários e dá outras providências, garantiu o benefício aos ferroviários admitidos até 31 de outubro de 1969, na RFFSA. A Lei nº 10.478, de 28 de junho de 2002, por sua vez, estendeu o benefício aos ferroviários admitidos até 21 de maio de 1991 pela RFFSA. Portanto, as duas leis não alcançam os empregados oriundos da FEPASA, haja vista que foram incorporados aos quadros de empregados da RFFSA somente em 1998. Destarte, somos pela rejeição das aludidas emendas.

Quanto às Emendas de nºs 10, 11 e 12 somos por acolhê-las tendo em conta que a atual redação do art. 19 da MP não garante aos empregados do quadro original da VALEC os mesmos direitos que já possuem os empregados oriundos da RFFSA e da GEIPOT. A expressão "pública federal", em nosso entender, remete ao Projeto de Lei nº 1.992, de 2007, em tramitação nesta Casa, que autoriza a criação de entidade fechada de previdência complementar denominada Fundação de Previdência Complementar do Servidor Público Federal – FUNPRESP, e dá outras providências.

Essa proposta visa regulamentar o art. 40, §§ 14, 15 e 16. Entretanto, nesse caso, o plano de benefícios será destinado aos servidores públicos titulares de cargo efetivo da União, suas autarquias e fundações, não alcançando empregados públicos, como é o caso dos empregados da VALEC. A previdência complementar de empregados públicos é matéria tratada, na Constituição Federal, no art. 202, regulamentado pela Leis Complementares nº 108 e 109, ambas de 29 de maio de 2001, e não no art. 40 da Carta Magna.

Desse modo, entendemos que a entidade de previdência a que o artigo deve se referir é a tratada nas Leis Complementares nº 108 e 109, de 2001, que são as entidades de previdência complementar patrocinadas pelo Poder Público e suas empresas, o que atende ao pleito das referidas Emendas.

Da mesma forma, somos por acatar as Emendas de nº 13 e 15 por considerá-las benéficas, na medida em que estende aos atuais empregados da VALEC os benefícios sociais e de saúde já garantidos aos empregados oriundos da Rede Ferroviária Federal, consoante os termos da Lei nº 11.483, de 2007. Optamos, no entanto, por estender a possibilidade de se patrocinar os benefícios do SESEF também para os funcionários oriundos do GEIPOT.

Quanto às questões tratadas nas Emendas de nº 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23 e 24, entendemos que, apesar da redação do §5º do art. 24 da MP não abranger, de forma direta, os ex-empregados e inativos, estes terão seus direitos garantidos pela redação do art. 23 da MP, que prevê a sucessão pela União dos direitos, obrigações, e aqui se inserem os PDVs, e ações judiciais, razão pela qual somos pela rejeição das aludidas emendas.

A Emenda nº 22 pretende transferir para o DNIT os bens imóveis não operacionais da RFFSA, que possam constituir reserva técnica para futura expansão da prestação de serviços públicos de transporte ferroviário, ou seja, imóveis que possuem vocação logística. A esse respeito, cumpre lembrar que, por ocasião da apreciação da Medida Provisória nº 353, de 2007, da qual também fui relator, estabelecemos uma redação para o atual parágrafo único do art. 16 da Lei nº 11.483, de 2007, dispondo que não seriam alienados os bens

imóveis situados na faixa de domínio das ferrovias, cuja ocupação ou utilização por particulares comprometa a segurança ou eficiência da operação ferroviária.

Tendo sido feita essa reserva, julgamos conveniente que esses imóveis possam, após ter sua vocação logística atestada, não pela ANTT, mas pelo Ministério dos Transportes em conjunto com o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, passar a integrar o patrimônio do DNIT, visando garantir futuras expansões das malhas e instalações adjacentes, bem como melhorias na operação ferroviária.

As Emendas de nº 26, 27 e 29 envolvem a criação de empregos públicos na VALEC para promover a reestruturação pretendida. Tal medida é de competência do Poder Executivo e, possivelmente, acarretaria implicações de ordem financeira e orçamentária, além das dificuldades para efetivar a alocação dos empregados transferidos na estrutura atual dos quadros de pessoal da VALEC. Assim, somos pela rejeição dessas emendas.

As Emendas de nº 28 e 33, tratam de matéria estranha ao conteúdo da Medida Provisória sob exame. Destarte, entendemos que, em que pese a boa intenção delas, não devam ser tratadas no âmbito desta MP. Ademais, a Emenda nº 28 trata de matéria já regulamentada pela Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, que no art. 31 regula a possibilidade de doação de bens imóveis de domínio da União, mediante ato do Poder Executivo. Já a Emenda nº 33 envolveria a criação dos cargos para recepcionar os empregados da Companhia de Desenvolvimento de Barcarena – CODEBAR, medida esta de competência do Poder Executivo. Assim sendo, somos pela rejeição das Emendas de nº 28 e 33.

Outras Propostas

Além das propostas recebidas por meio de emendas, recebemos e avaliamos, cuidadosamente, outras contribuições e sugestões relacionadas aos temas da MP, principalmente quanto ao Sistema Nacional de Viação. Adicionalmente, por iniciativa própria, incluímos alguns dispositivos que

entendemos relevantes para a logística nacional, os quais explicitamos na sequência.

Primeiramente, por solicitação da própria VALEC, incluímos duas novas cidades na diretriz da Ferrovia Norte-Sul, São Simão/GO e Estrela D'Oeste/SP, notadamente devido à existência de reservatórios de hidrelétricas no traçado anteriormente previsto para a ferrovia, fazendo-se necessário esse acréscimo de pontos de passagem na diretriz estabelecida, sem alteração dos demais pontos.

Quanto à EF-246, prevista inicialmente para ligar a Ferrovia Norte-Sul, a partir de Uruaçu/GO, ao Município de Vilhena/RO, passa a ser, em nosso projeto de lei de conversão, uma ferrovia de integração sul-americana, ligando o oceano Atlântico, no litoral brasileiro, até o oceano Pacífico, em portos peruanos, passando por importantes pólos produtivos e logísticos nacionais.

A essa ferrovia, cuja numeração passa a ser, em função de seu novo posicionamento geográfico, EF-354, atribuímos a denominação FERROVIA TRANSCONTINENTAL, a qual se interligará, no Estado do Acre, com a estrada de ferro peruana denominada *Ferrovía Rey Transcontinental Brasil – Peru*.

Também integrada aos grandes eixos ferroviários, em bitola larga, representados pelas Ferrovias Norte-Sul e Transcontinental, está a Ferrovia que liga o litoral baiano à Norte-Sul, no Estado do Tocantins, ferrovia que denominamos BAHIA-OESTE.

Quanto às ferrovias destinadas aos Trens de Alta Velocidade – TAV, julgamos apropriada a alteração da numeração da ferrovia, sem ferir o padrão previsto no Plano Nacional de Viação, buscando adotar numeração de mais fácil memorização para a população em geral, notadamente por se tratarem de ferrovias vinculadas ao transporte de passageiros.

Dessa forma, a ligação entre o Rio de Janeiro e Campinas/SP, passando por São Paulo, passa a ser numerada como EF-222, por ser uma ferrovia transversal, e a denominamos como "EXPRESSO 2222", como

homenagem a um grande sucesso da música brasileira, cuja letra remete ao transporte ferroviário de passageiros, além de ser uma música composta por um dos maiores artistas nacionais, Gilberto Gil.

Já a ferrovia entre Belo Horizonte e Curitiba, por ser uma via diagonal, passa a ter a numeração EF-333, número de fácil memorização para os passageiros que utilizarão essa via de integração, em alta velocidade, entre a Região Sul do País e o Estado de Minas Gerais, passando pelo Estado de São Paulo.

A denominação que atribuímos a essa ferrovia é uma homenagem a uma das maiores personalidades brasileiras, de quem comemoramos, no último dia 27 de junho, o centenário de nascimento. Trata-se do inesquecível João Guimarães Rosa, grande escritor brasileiro que, se não tivesse nos deixado tão prematura e repentinamente, certamente traria ao Brasil uma glória há muito sonhada, o Prêmio Nobel de Literatura.

Adicionalmente, mesmo sem inserir tais trechos no Plano Nacional de Viação, atribuímos à VALEC a responsabilidade pela realização de estudos de viabilidade técnica e econômica para a implantação de sistema ferroviário de bitola larga em três trechos considerados também estratégicos dentro de uma lógica de planejamento da malha ferroviária brasileira. Tais trechos referem-se à expansão da Ferrovia Norte-Sul até o Rio Grande do Sul e um ramal entre Araguaína/TO e Sorriso/MT, áreas de grande produção de grãos e minérios, além de enorme potencial de exploração em futuro próximo.

Por fim, em decorrência de solicitação do Ministério dos Transportes, inserimos na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, um trecho rodoviário de 14,4 km, entre a rodovia BR-158, em Aparecida do Taboado/MS, e a ponte rodoferroviária sobre o Rio Paraná.

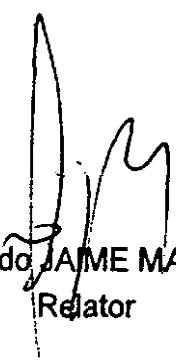
Considerando as alterações oriundas das emendas acatadas, bem como as demais mudanças aqui comentadas, elaboramos um projeto de lei de conversão para a MP nº 427, de 2008.

Conclusão

Por todo o exposto, lembrando que foram retiradas pelo autor as Emendas de nº 2, 14, 25, 30 e 31, votamos:

- pela admissibilidade da Medida Provisória nº 427, de 2008, por estarem presentes os pressupostos de relevância e urgência e por não se incidir em qualquer das vedações temáticas dispostas no art. 62, § 1º, da Constituição Federal, bem como pela sua constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e adequação orçamentária e financeira;
- no mérito, pela sua aprovação, nos termos do projeto de lei de conversão anexo;
- pela inadmissibilidade das Emendas de nº 4, 5, 6, 7, 8, 9, 26, 27, 28, 29 e 33, por não preencherem os requisitos de constitucionalidade, juridicidade e adequação financeira e orçamentária.
- pela admissibilidade, por cumprirem tais requisitos, das Emendas de nº 1, 3, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 e 32.
- no mérito, pela aprovação das Emendas de nº 1, 3, 10, 11, 12, 13, 15, 22 e 32, nos termos do projeto de lei de conversão anexo, e pela rejeição das Emendas de nº 4, 5, 6, 7, 8, 9, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 29 e 33.

Sala das Sessões, em de de 2008.


Deputado JAIME MARTINS
Relator

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 18, DE 2008

Acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, reestrutura a VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, altera as Leis nºs 9.060, de 14 de junho de 1995, 11.297, de 9 de maio de 2006, e 11.483, de 31 de maio de 2007, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações constantes do Anexo I a esta Lei.

Art. 2º 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 com a alteração constante do Anexo II a esta Lei.

Art. 3º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de

setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da rodovia de ligação constante do Anexo III a esta Lei.

Art. 4º O inciso II do art. 1º da Lei nº 9.060, de 14 de junho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º II
- EF-232 – Recife - Salgueiro - Trindade - Araripina - Eliseu
Martins - Ribeiro Gonçalves - Balsas - Estreito, nos Estados
de Pernambuco, Piauí e Maranhão, denominada Ferrovia
Transnordestina;
....." (NR)

Art. 5º O art. 8º da Lei nº 11.297, de 9 de maio de 2006,
passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 8º A construção, uso e gozo da EF-151, denominada
Ferrovia Norte-Sul, de titularidade da VALEC - Engenharia,
Construções e Ferrovias S.A., dar-se-ão no trecho ferroviário
que liga os Municípios de Belém, no Estado do Pará, e
Panorama, no Estado de São Paulo." (NR)

Art. 6º Ficam outorgadas à VALEC – Engenharia,
Construções e Ferrovias S.A. a construção, uso e gozo das seguintes ferrovias:

I - EF-267;

II - EF-334; e

III - EF-354.

Parágrafo único. As outorgas deverão ser formalizadas
mediante contrato de concessão com a Agência Nacional de Transportes
Terrestres – ANTT.

Art. 7º As ferrovias seguintes, constantes da Relação
Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, ficam assim denominadas:

I - EF-222: Expresso 2222;

II - EF-333: Expresso Guimarães Rosa;

III - EF-334: Ferrovia Bahia-Oeste; e

IV - EF-354: Ferrovia Transcontinental.

Art. 8º A VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A, sociedade por ações controlada pela União, fica transformada em empresa pública, sob a forma de sociedade por ações, vinculada ao Ministério dos Transportes, nos termos previstos nesta Lei.

§ 1º A função social da VALEC é a construção e exploração de infra-estrutura ferroviária.

§ 2º A VALEC terá sede e foro na Capital Federal e prazo de duração indeterminado, podendo estabelecer escritórios ou dependências em outras unidades da Federação.

§ 3º A VALEC sujeitar-se-á ao regime jurídico próprio das empresas privadas, inclusive quanto aos direitos e obrigações civis, comerciais, trabalhistas e tributários.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 1º No exercício das competências previstas neste artigo, caberá à VALEC realizar estudos de viabilidade técnica e econômica para a implantação de sistema ferroviário de bitola larga nos seguintes trechos:

I - Expansão da Ferrovia Norte-Sul, entre Panorama, no Estado de São Paulo, e Rio Grande, no Estado do Rio Grande do Sul; e

II - Ramal entre Araguaína, no Estado do Tocantins, e Sorriso, no Estado do Mato Grosso, passando por Santana do Araguaia, no Estado do Pará.

§ 2º Mediante autorização específica do Poder Executivo, poderá a VALEC também promover o desenvolvimento de sistemas de transportes de passageiros sobre trilhos.

Art. 10º Ato do Poder Executivo aprovará o estatuto da VALEC.

Art. 11. O patrimônio da VALEC é constituído dos bens móveis e imóveis, direitos e valores que atualmente a integram.

Art. 12. Constituem receita da VALEC:

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

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

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

IV - produto de operações de crédito, juros e venda de bens patrimoniais ou de materiais inservíveis;

V - doações, legados, subvenções e outros recursos que lhe forem destinados por pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado; e

VI - rendas provenientes de outras fontes.

Art. 13. A VALEC será administrada por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, e por uma Diretoria-Executiva, e na sua composição contará ainda com um Conselho Fiscal.

Art. 14. O Conselho de Administração, eleito pela assembléia geral de acionistas, será constituído:

I - de um Presidente, indicado pelo Ministro de Estado dos Transportes;

II - do Diretor-Presidente da VALEC;

III - de um Conselheiro, indicado pelo Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão; e

IV - de três Conselheiros, indicados conforme o estatuto.

§ 1º O Conselho de Administração reunir-se-á, ordinariamente, a cada mês e, extraordinariamente, sempre que convocado pelo seu Presidente ou por dois terços dos seus membros.

§ 2º As decisões do Conselho de Administração serão tomadas por maioria simples, cabendo ao Presidente o voto de qualidade, em caso de empate.

§ 3º O quorum de deliberação é o de maioria absoluta de seus membros.

Art. 15. A Diretoria-Executiva será constituída de um Diretor-Presidente e de até quatro diretores.

§ 1º Os membros da Diretoria-Executiva serão eleitos pelo Conselho de Administração, com prazo de gestão de três exercícios anuais, podendo ser reeleitos.

§ 2º Os diretores são responsáveis pelos atos praticados em desconformidade com a lei, com o estatuto da VALEC e com as diretrizes institucionais emanadas do Conselho de Administração.

Art. 16. O Conselho Fiscal, eleito pela assembléia geral de acionistas, será constituído de três membros, e respectivos suplentes.

§ 1º O Conselho Fiscal deve se reunir, ordinariamente, uma vez por mês e sempre que for convocado por seu Presidente.

§ 2º As decisões do Conselho Fiscal serão tomadas por maioria simples, cabendo ao presidente o voto de qualidade, em caso de empate.

§ 3º As reuniões do Conselho Fiscal só terão caráter deliberativo se contarem com a presença do presidente e de pelo menos um membro.

Art. 17. As competências do Conselho de Administração, da Diretoria-Executiva e do Conselho Fiscal da VALEC, bem como as hipóteses de destituição e substituição de seus respectivos integrantes, serão estabelecidas no estatuto.

Art. 18. A contratação de obras, serviços, compras e alienações será precedida de procedimento licitatório, na forma da legislação em

vigor, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, eficiência e isonomia, bem como da vinculação ao instrumento convocatório, da economicidade, do julgamento objetivo e dos que lhes são correlatos.

Art. 19. Os quadros de pessoal da VALEC serão inicialmente constituídos:

I - com os atuais empregados da empresa;

II - com o pessoal da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, observado o disposto na Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007; e

III - com o pessoal da extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, observado o disposto nesta Lei.

Parágrafo único. O regime jurídico do pessoal da VALEC será o da Consolidação das Leis do Trabalho e respectiva legislação complementar.

Art. 20. A contratação de pessoal da VALEC far-se-á por meio de concurso público de provas ou de provas e títulos, observadas as normas específicas editadas pelo Conselho de Administração.

Art. 21. Fica autorizada a VALEC a patrocinar, para os empregados referidos no inciso I do art. 19, bem assim para os novos que vierem a ser contratados, planos de benefícios operados por entidade fechada de previdência complementar patrocinada pelo Poder Público e suas empresas, já constituída, nos termos da legislação vigente.

Parágrafo único. Os empregados de que trata o art. 19 poderão participar de plano de benefícios sociais e de saúde operado pelo Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, nos termos do inciso III, do art. 17 da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.

Art. 22. A VALEC sujeitar-se-á à fiscalização do Ministério dos Transportes e entidades a ele vinculadas, da Controladoria-Geral da União e do Tribunal de Contas da União.

Art. 23. Fica encerrado o processo de liquidação e extinta a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT e encerrado o mandato do Liquidante e dos membros do Conselho Fiscal.

Art. 24. Os bens, direitos e obrigações do extinto GEIPOT serão inventariados em processo que se realizará sob a coordenação e supervisão do Ministério dos Transportes.

Parágrafo único. Ato do Poder Executivo disporá sobre a estrutura e o prazo de duração do processo de Inventariança, bem como sobre as atribuições do inventariante.

Art. 25. A partir do dia 12 de maio de 2008 a União sucederá o extinto GEIPOT nos direitos, obrigações e ações judiciais em que este seja autor, réu, assistente, oponente ou terceiro interessado, ressalvadas as ações de que trata o § 5º do art. 26 desta Lei.

Parágrafo único. Os advogados que representavam judicialmente o extinto GEIPOT deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos que a União sofrer, em relação às ações a que se refere o *caput* deste artigo:

I - peticionar em juízo, comunicando a extinção do GEIPOT e requerendo que todas as citações e intimações passem a ser dirigidas à Advocacia-Geral da União; e

II - repassar às unidades da Advocacia-Geral da União as respectivas informações e documentos.

Art. 26. Ficam transferidos para a VALEC os empregados ativos do GEIPOT, que serão alocados em quadro especial.

§ 1º A transferência de que trata este artigo dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual.

§ 2º Os empregados transferidos na forma deste artigo terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido nos respectivos planos de

cargos e salários, não se comunicando, em qualquer hipótese, com o plano de cargos e salários da VALEC.

§ 3º Em caso de demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do empregado, fica extinto o emprego por ele ocupado.

§ 4º Os empregados de que trata este artigo, excetuados aqueles que se encontram cedidos para outros órgãos ou entidades da administração pública, ficarão à disposição da Inventariança, enquanto necessários para a realização dos trabalhos ou até que o inventariante decida pela sua disponibilidade à VALEC.

§ 5º Ficam transferidas para a VALEC as ações judiciais relativas aos empregados a que se refere este artigo em que o extinto GEIPOT seja autor, réu, assistente, oponente ou terceiro interessado.

§ 6º Os advogados que representavam judicialmente o extinto GEIPOT nas ações a que se refere o § 5º deste artigo deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos causados:

I - peticionar em juízo, comunicando a extinção do GEIPOT e a transferência dos contratos de trabalho para a VALEC, requerendo que todas as citações e intimações passem a ser dirigidas a esta empresa; e

II - repassar à VALEC as respectivas informações e documentos sobre as ações de que trata o § 5º deste artigo.

Art. 27. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora do plano de benefícios administrado pelo Instituto GEIPREV de Seguridade Social, na condição de sucessora trabalhista do extinto GEIPOT, em relação aos empregados referidos no art. 26.

§ 1º O disposto no *caput* deste artigo aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do *caput* do art. 26, cujo conjunto constituirá massa fechada.

§ 2º Fica a VALEC responsável pelas obrigações assumidas pelo extinto GEIPOT relativas aos compromissos junto ao plano do GEIPREV, decorrentes dos Programas de Desligamento Voluntário que porventura ainda estejam em execução no dia 12 de maio de 2008.

Art. 28. A União, por intermédio do Ministério dos Transportes, disponibilizará à VALEC os recursos orçamentários e financeiros necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes do disposto nos arts. 26 e 27 desta Lei. “

Parágrafo único. As despesas decorrentes do trabalho de inventariança serão atendidas à conta das dotações orçamentárias atribuídas ao Ministério dos Transportes.

Art. 29. As atribuições referentes à aprovação das demonstrações contábeis e financeiras do balanço de extinção serão exercidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.

Art. 30. A Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“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 desta Lei.
.....” (NR)

“Art.

8º IV - os bens imóveis não operacionais, com finalidade de constituir reserva técnica necessária à expansão e ao aumento da capacidade de prestação do serviço público de transporte ferroviário, ressalvados os destinados ao FC, devendo a vocação logística desses imóveis ser avaliada em conjunto pelo Ministério dos Transportes e pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, conforme dispuser ato do Presidente da República.” (NR)

Art. 31. Ficam revogados a Lei nº 6.346, de 6 de julho de 1976, o inciso I do art. 1º da Lei nº 9.060, de 14 de junho de 1995, os arts. 4º, 6º e o parágrafo único do art. 8º da Lei nº 11.297, de 9 de maio de 2006, bem como seu art. 5º nas partes referentes à EF-140 e à EF-Bahia-Oeste.

Art. 32. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

ANEXO I

FF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				EF	km
151	Belém – Açailândia – Porto Franco – Araguaína – Colinas do Tocantins – Guaraí – Porto Nacional – Alvorada – Porangatu – Uruaçu – Ouro Verde de Goiás – Anápolis – Rio Verde – São Simão – Estrela D'Oeste – Santa Fé do Sul – Aparecida do Taboado – Panorama	PA - MA - TO - GO - MG - MS - SP	2.760	–	–
232	Recife – Salgueiro – Trindade – Araripina – Eliseu Martins – Ribeiro Gonçalves – Balsas – Estreito	PE - PI - MA	1.770	–	–
354	Litoral Norte Fluminense – Muriaé – Ipatinga – Paracatu – Brasília – Uruaçu – Cocalinho – Ribeirãoascalheira – Lucas do Rio Verde – Vilhena – Porto Velho – Rio Branco – Cruzeiro do Sul – Fronteira Brasil-Peru (Boqueirão da Esperança)	RJ - MG - GO - DF - MT - RO - AC	4.400	–	–
267	Panorama – Maracaju – Porto Murtinho	SP - MS	750	–	–
222	Rio de Janeiro – Nova Iguaçu – Barra Mansa – Resende – Cruzeiro – Guaratinguetá – São José dos Campos – Mogi das Cruzes – São Paulo – Campinas	RJ - SP	550	381	100
280	Herval D'Oeste – Santa Cecília – Itajaí	SC	330	–	–
334	Ilhéus – Brumado – Ibotirama – Barreiras – Luiz Eduardo Magalhães – Alvorada	BA - TO	1.500	–	–
364	Santos – São Paulo – Campinas – Araraquara – Rubinéia – Aparecida do Taboado – Rondonópolis – Cuiabá	SP - MS - MT	1724	151	5
333	Belo Horizonte – Divinópolis – Varginha – Poços de Caldas – Campinas – São Paulo – Sorocaba – Itapetininga – Apiaí – Curitiba	MG - SP - PR	1.150	271	100
451	São Francisco do Sul – Itajaí – Imbituba	SC	270	485	25
484	Maracaju – Dourados – Mundo Novo – Guaira – Toledo – Cascavel	PR - MS	500	–	–
485	Porto União – Mafra – São Francisco do Sul	SC	460	451	25
488	Imbituba – Tubarão – Criciúma – Forquilha – Treviso	SC	148	–	–

ANEXO II

Nº de Ordem	Denominação	UF	Localização
107	Irlanduba	AM	Rio Solimões

ANEXO III

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
436	Entroncamento com a BR-158 (Aparecida do Taboado) – Ponte rodoferroviária sobre o Rio Paraná	MS	14,4	-	-

Sala das Sessões, em de de 2008.


 Deputado JAIME MARTINS
 Relator

Consulta Tramitação das Proposições

[Cadastrar para Acompanhamento](#)

[Nova Pesquisa](#)

Proposição: [MPV-427/2008](#) 

Autor: Poder Executivo

Data de Apresentação: 12/05/2008

Apreciação: Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Regime de tramitação: Urgência

Situação: PLEN: Aguardando Encaminhamento; MESA: Aguardando Recebimento.

Ementa: Acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, reestrutura a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, altera as Leis nºs 9.060, de 14 de junho de 1995, e 11.297, de 9 de maio de 2006, e dá outras providências.

Explicação da Ementa: Inclui novas ferrovias no PNV: EF-246, EF-267, EF-280, EF-451, EF-484; amplia o traçado e a concessão das seguintes: EF-151, EF-232, EF-271, EF-381 (trem de alta velocidade), EF-334, EF-364, EF-485, EF-107, EF-246, EF-267 e EF-334. Revoga a Lei nº 6.346, de 6 de julho de 1976.

Indexação: Alteração, Lei do PNV, Relação Descritiva de Ferrovias, inclusão, trecho ferroviário, transporte ferroviário, pontos de passagem, Município, Belém, Açailândia, Porto Franco, Araguaína, Colinas do Tocantins, Guaraí, Porto Nacional, Alvorada, Porangatu, Uruaçu, Ouro Verde de Goiás, Anápolis, Rio Verde, Aparecida do Taboado, Santa Fé do Sul, Panorama, Recife, Salgueiro, Trindade, Araripina, Eliseu Martins, Ribeiro Gonçalves, Balsas, Estreito, Uruaçu, Ribeirão Cascalheira, Lucas do Rio Verde, Vilhena, Maracajú, Porto Murtinho, Rio de Janeiro, Nova Iguaçu, Barra Mansa, Resende, Cruzeiro, Guaratinguetá, São José dos Campos, Mogi das Cruzes, São Paulo, Campinas, Herval D'Oeste, Santa Cecília, Itajaí, Ilhéus, Brumado, Ibotirama, Barreiras, Luiz Eduardo Magalhães, Santos, Araraquara, Rubinéia, Rondonópolis, Cuiabá, Belo Horizonte, Divinópolis, Varginha, Poços de Caldas, Sorocaba, Itapetininga, Apiaí, Curitiba, São Francisco do Sul, Imbituba, Dourados, Mundo Novo, Guairá, Toledo, Cascavel, Porto União, Mafra, São Francisco do Sul, estado, (PA), (MA), (TO), (GO), (MS), (SP), (PE), (PI), (MT), (RO), (RJ), (SC), (BA), (MG), (PR), Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, Iradutuba, Rio Solimões, (AM), construção, utilização, gozo, Ferrovia Transnordestina, Ferrovia Norte Sul, ampliação, concessão, (VALEC), transformação, empresa pública, vinculação, Ministério dos Transportes, infra-estrutura, rede ferroviária, administração, conselho administrativo, diretoria executiva, conselho fiscal, sede, Cidade, Brasília, (DF), regime jurídico, empresa privada, (CLT), competência, recursos financeiros, recursos orçamentários, sucessão trabalhista, quadro de pessoal, aproveitamento, companhia extinta, (RFFSA), liquidação, extinção, (GEIPOT).

Despacho:

27/5/2008 - Publique-se. Submeta-se ao Plenário. Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário Regime de Tramitação: Urgência

- PLEN (PLEN)

[M9C 250/2008 \(Mensagem\) - Poder Executivo](#) 

Legislação Citada

Emendas

- MPV42708 (MPV42708)

[EMC 1/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Edinho Bez](#) 

[EMC 2/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Jaime Martins](#) 

[EMC 3/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Carlos Santana](#) 

[EMC 4/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Gorete Pereira](#) 

[EMC 5/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Arnaldo Faria de Sá](#) 

[EMC 6/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Mário Couto](#) 

[EMC 7/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - João Dado](#) 

[EMC 8/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Gorete Pereira](#) 

[EMC 9/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Flávio Arns](#) 

[EMC 10/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Carlos Santana](#) 

[EMC 11/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Gim Argello](#) 

[EMC 12/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - José Agripino](#) 

[EMC 13/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Ademir Camilo](#) 

[EMC 14/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Jaime Martins](#) 

[EMC 15/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Gorete Pereira](#) 

[EMC 16/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Félix Mendonça](#) 

[EMC 17/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Eliseu Resende](#) 

[EMC 18/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Carlos Santana](#) 

[EMC 19/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - César Borges](#) 

[EMC 20/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Tadeu Filippelli](#) 

[EMC 21/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Félix Mendonça](#)
[EMC 22/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Aline Corrêa](#)
[EMC 23/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - César Borges](#)
[EMC 24/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Eliseu Resende](#)
[EMC 25/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Jaime Martins](#)
[EMC 26/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Arnaldo Faria de Sá](#)
[EMC 27/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Mário Couto](#)
[EMC 28/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Lúcia Vânia](#)
[EMC 29/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Gorete Pereira](#)
[EMC 30/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Jaime Martins](#)
[EMC 31/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Jaime Martins](#)
[EMC 32/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Edinho Bez](#)
[EMC 33/2008 MPV42708 \(Emenda Apresentada na Comissão\) - Paulo Rocha](#)

Pareceres, Votos e Redação Final

- MPV42708 (MPV42708)
[PPP 1 MPV42708 \(Parecer Proferido em Plenário\) - Jaime Martins](#)

Originadas

- PLEN (PLEN)
[PLV 18/2008 \(Projeto de Lei de Conversão\) - Jaime Martins](#) --> [Legislação Citada](#)

Requerimentos, Recursos e Offícios

- PLEN (PLEN)
[REQ 2926/2008 \(Requerimento de Retirada de proposição de iniciativa individual\) - Jaime Martins](#)

Última Ação:

- 27/5/2008** - Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) - Publique-se. Submeta-se ao Plenário. Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário Regime de Tramitação: Urgência
12/6/2008 - Presidência da Câmara dos Deputados (PRESI) - Designado Relator, Dep. Jaime Martins (PR-MG), para proferir parecer em Plenário pela Comissão Mista a esta medida provisória e às 33 emendas.
1/7/2008 - PLENÁRIO (PLEN) - A Matéria vai ao Senado Federal, incluindo o processado. (MPV 427-A/08) (PLV 18/08)

Obs.: o andamento da proposição fora desta Casa Legislativa não é tratado pelo sistema, devendo ser consultado nos órgãos respectivos.

Andamento:	
12/5/2008	Poder Executivo (EXEC) Publicação da Medida Provisória no Diário Oficial da União.
12/5/2008	CONGRESSO NACIONAL (CN) Prazo para Emendas: 13/05/2008 a 19/05/2008. Comissão Mista: 12/05/2008 a 25/05/2008. Câmara dos Deputados: 26/05/2008 a 08/06/2008. Senado Federal: 09/06/2008 a 22/06/2008. Retorno à Câmara dos Deputados (se houver): 23/06/2008 a 25/06/2008. Sobrestar Pauta: a partir de 26/06/2008. Congresso Nacional: 12/05/2008 a 10/07/2008. Prorrogação pelo Congresso Nacional: 11/07/2008 a 22/09/2008.
26/5/2008	PLENÁRIO (PLEN) Apresentação da MSC 1098/2008, do Poder Executivo, que "submete à apreciação do Congresso Nacional o texto da Medida Provisória 427, de 9 de maio de 2008, que "Acrescenta e altera dispositivos da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, reestrutura a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento e Transportes - GEIPOT, altera as Leis nºs 9.060, de 14 de junho de 1995, de 11.927, de 9 de maio de 2006, e dá outras providências."
26/5/2008	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) Recebido Ofício nº 292/2008 (CN) que encaminha o processado da Medida Provisória nº 427, de 2008, que "Acrescenta e altera dispositivos da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, reestrutura a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento e Transportes - GEIPOT, altera as Leis nºs 9.060, de 14 de junho de 1995, de 11.927, de 9 de maio de 2006, e dá outras providências."
27/5/2008	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) Publique-se. Submeta-se ao Plenário. Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário Regime de Tramitação:

	Urgência 
27/5/2008	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) Encaminhamento de Despacho de Distribuição à CCP para publicação.
28/5/2008	COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP) Encaminhada à publicação. Publicação Inicial no DCD de 29/5/2008.
28/5/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único.
28/5/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face do encerramento da Sessão.
4/6/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único. (Sessão Extraordinária - 9:00)
4/6/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face do encerramento da Sessão.
10/6/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único. (Sessão Ordinária - 14:00)
10/6/2008	PLENÁRIO (PLEN) Designado Relator, Dep. Arnaldo Faria de Sá (PTB-SP), para proferir parecer em plenário pela Comissão Mista a esta Medida Provisória e as 33 emendas a ela apresentadas.
10/6/2008	PLENÁRIO (PLEN) Deferida pela Presidência a solicitação de prazo feita pelo Relator, Dep. Arnaldo Faria de Sá (PTB-SP), para proferir seu parecer, nos termos do artigo 6º, § 2º da Resolução nº 01, de 2002-CN.
12/6/2008	Presidência da Câmara dos Deputados (PRESI) Designado Relator, Dep. Jaime Martins (PR-MG), para proferir parecer em Plenário pela Comissão Mista a esta medida provisória e às 33 emendas.
17/6/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único. (Sessão Ordinária - 14:00)
17/6/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 425/08, item 01 da pauta, com prazo encerrado.
17/6/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único. (Sessão Extraordinária - 20:05)
17/6/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada por acordo dos Srs. Líderes.
19/6/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único. (Sessão Extraordinária - 9:00).
19/6/2008	PLENÁRIO (PLEN) Retirada de pauta de Ofício, por acordo.
19/6/2008	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) Apresentação do REQ 2926/2008, pelo Dep. Jaime Martins, que "requer a retirada das emendas de nº 2, 14, 25, 30 e 31 apresentadas à MPV 427/2008."
23/6/2008	Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) Retiradas as Emendas nºs. 2, 14, 25, 30 e 31, em face do deferimento do requerimento REQ 2926/2008.
24/6/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único.
24/6/2008	PLENÁRIO (PLEN) Matéria não apreciada por acordo dos Srs. Líderes.
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discussão em turno único.
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Início da leitura do Parecer em Plenário pelo Relator, Dep. Jaime Martins (PR-MG), pela Comissão Mista.
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Votação do Requerimento do Dep. Antonio Carlos Magalhães Neto, Líder do DEM, que solicita a retirada de

pauta desta MPV.

1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Encaminharam a Votação: Dep. José Genofino (PT-SP) e Dep. Antonio Carlos Magalhães Neto (DEM-BA).
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Verificação da votação do Requerimento, solicitada pelo Dep. Emanuel Fernandes, na qualidade de Líder do PSDB; pelo Dep. Efraim Filho, na qualidade de Líder do DEM; e pelo Dep. Colbert Martins, na qualidade de Líder do Bloco PMDB, PTC, em razão do resultado proclamado pela Mesa: "Rejeitado o Requerimento", passando-se à sua votação pelo processo nominal.
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Rejeitado o Requerimento. Sim: 5; Não: 254; Abstenção: 1; Total: 260.
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Finalização da leitura do Parecer em Plenário pelo Relator, Dep. Jaime Martins (PR-MG), pela Comissão Mista, que conclui pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência; pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa; pela adequação financeira e orçamentária; pela admissibilidade das Emendas de nºs 1, 2, 10 a 13, 15 a 24 e 32; pela inadmissibilidade das Emendas de nºs 4 a 9, 26 a 29 e 33; e, no mérito, pela aprovação desta MPV e das Emendas de nºs 1, 3, 10 a 13, 15, 22 e 32, na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado, e pela rejeição das Emendas de nºs 4 a 9, 16 a 21, 23, 24, 26 a 29 e 33.
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Apresentação do PLV 18/2008, pelo Dep. Jaime Martins, que "acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, reestrutura a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, altera as Leis nºs 9.060, de 14 de junho de 1995, 11.297, de 9 de maio de 2006, e 11.483, de 31 de maio de 2007, e dá outras providências."
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Retirados pelos Autores: o Requerimento do Dep. Ronaldo Caiado, na qualidade de Líder do DEM, que solicita o adiamento da discussão por duas sessões; o Requerimento do Dep. Bruno Araújo, na qualidade de Líder do PSDB, que solicita o adiamento da discussão por uma sessão; o Requerimento do Dep. Antonio Carlos Magalhães Neto, Líder do DEM, que solicita discussão por grupo de artigos; o Requerimento do Dep. Antonio Carlos Magalhães Neto, Líder do DEM, que solicita o adiamento da votação por duas sessões; o Requerimento do Dep. Bruno Araújo, na qualidade de Líder do PSDB, que solicita o adiamento da votação por uma sessão; o Requerimento do Dep. Antonio Carlos Magalhães Neto, Líder do DEM, que solicita votação artigo por artigo.
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Discutiram a Matéria: Dep. Arnaldo Jardim (PPS-SP), Dep. Ricardo Barros (PP-PR) e Dep. Duarte Nogueira (PSDB-SP).
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Encerrada a discussão.
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Prejudicado o Requerimento de Srs. Líderes que solicita o encerramento da discussão e do encaminhamento da votação.
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Retirado pelo Autor o Destaque da bancada do PSDB para votação em separado da expressão "não se comunicando, em qualquer hipótese, com o plano de cargos e salários da VALEC", constante do § 2º do art. 24 da MPV 427/08.
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Votação preliminar em turno único.
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Aprovado, em apreciação preliminar, o Parecer do Relator, na parte em que manifesta opinião favorável quanto ao atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência e de sua adequação financeira e orçamentária, nos termos do artigo 8º da Resolução nº 01, de 2002-CN.
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Encaminharam a Votação: Dep. Antonio Carlos Pannunzio (PSDB-SP) e Dep. Maurício Rands (PT-PE).
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Aprovado, em apreciação preliminar, o Parecer do Relator, na parte em que manifesta opinião pela inadmissibilidade das Emendas de nºs 4 a 9, 26 a 29 e 33, nos termos do artigo 8º da Resolução nº 01, de 2002-CN.
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Em consequência, as as Emendas de nºs 4 a 9, 26 a 29 e 33 deixam de ser submetidas a voto, quanto ao mérito, nos termos do § 6º do artigo 189 do RICD.

1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Prejudicado o Destaque da bancada do PSDB para votação em separado da Emenda nº 7.
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Votação, quanto ao mérito, em turno único.
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Aprovada a Medida Provisória nº 427, de 2008, na forma do Projeto de Lei de Conversão nº 18, de 2008.
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Votação da Redação Final.
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) Aprovada a Redação Final assinada pelo Relator, Dep. Jaime Martins (PR-MG).
1/7/2008	PLENÁRIO (PLEN) A Matéria vai ao Senado Federal, incluindo o processado. (MPV 427 A/08) (PLV 18/08)

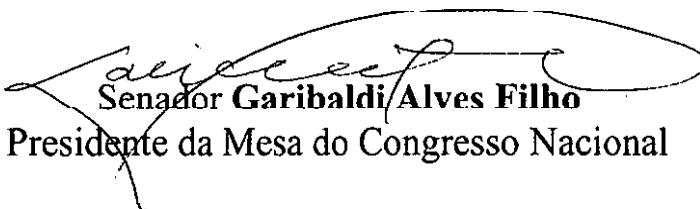
Cadastrar para Acompanhamento

NovaPesquisa

**ATO DO PRESIDENTE DA MESA DO
CONGRESSO NACIONAL Nº 30, DE 2008**

O Presidente da Mesa do Congresso Nacional, cumprindo o que dispõe o § 1º do art. 10 da Resolução nº 1, de 2002-CN, faz saber que, nos termos do § 7º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001, a **Medida Provisória nº 427, de 9 de maio de 2008**, que “Acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, reestrutura a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., encerra o processo de liquidação e extingue a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, altera as Leis nºs 9.060, de 14 de junho de 1995, e 11.297, de 9 de maio de 2006, e dá outras providências”, terá sua vigência prorrogada pelo período de sessenta dias, a partir de 11 de julho de 2008, tendo em vista que sua votação não foi encerrada nas duas Casas do Congresso Nacional.

Congresso Nacional, 1º de julho de 2008.


Senador Garibaldi Alves Filho
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

LEI Nº 6.346, DE 6 DE JULHO DE 1976.

(Revogado pela Medida Provisória nº 427, de 2008) ~~Inclui ligação ferroviária de Mato Grosso na relação descritiva das ferrovias do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei número 5.917, de 10 de setembro de 1973.~~

Texto para impressão

LEI Nº 9.060, DE 14 DE JUNHO DE 1995.

Inclui ligações ferroviárias na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Art. 1º São incluídas, na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, as seguintes ligações ferroviárias, com os respectivos pontos de passagem:

I - ~~Salgueiro - Araripina, no Estado de Pernambuco, denominada Ferrovia do Gesso;~~
(Revogado pela Medida Provisória nº 427, de 2008)

II - ~~Crato - Araripina - Canto do Buriti - Eliseu Martins - Ribeiro Gonçalves - Balsas - Carolina - Araguaína, nos Estados do Ceará, Pernambuco, Piauí, Maranhão e Tocantins, denominada Ferrovia Transnordestina;~~

II - EF - 232 - Recife - Salgueiro - Trindade - Araripina - Eliseu Martins - Ribeiro Gonçalves - Balsas - Estreito, nos Estados de Pernambuco, Piauí e Maranhão, denominada Ferrovia Transnordestina; (Redação dada pela Medida Provisória nº 427, de 2008)

LEI Nº 11.297, DE 9 DE MAIO DE 2006.

Acrescenta e altera dispositivos na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação; revoga o art. 3º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001; e dá outras providências.

Art. 4º O item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da estrada de ferro longitudinal a seguir descrita:

"3.2.2 -

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (KM)	Superposição BR/km
150	Belém - Açailândia - Porto Franco - Araguaína - Colinas do Tocantins - Guaraí - Porto Nacional - Gurupi - Porangatu - Uruaçu - Anápolis	PA - MA - TO - GO	1.980	-

....."

Art. 5º O item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido das seguintes ferrovias:

"3.2.2 -

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (KM)	Superposição BR/km
102	Vitória - Ponta do Ubu - Cachoeiro do Itapemirim	ES	157	-
140	Araquari - Imbituba	SC	236	-
278	Paranaguá - Alexandra - Pinhais	PR	100	-
411	Parnamirim - Petrolina	PE	192	-
416	Suaape - Cabo - Moreno	PE	48	-
431	Camaçari - Araújo Lima	BA	22	-
483	Ipiranga - Guarapuava	PR	150	-
Bahia-Oeste	Porto de Campinhos - Ipiatã - Iboitama - Barreiras - Luís Eduardo Magalhães	BA	976	-

....."

Art. 6º Para fins de implantação da linha férrea destinada à operação de trens de alta velocidade interligando as capitais do Estado do Rio de Janeiro e do Estado de São Paulo e entre as cidades de Belo Horizonte, São Paulo e Curitiba, o item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido das seguintes ferrovias, a serem numeradas pelo órgão competente do Poder Executivo:

“3.2.2 -

EF	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (KM)	Superposição BR/km
-	Rio de Janeiro - Nova Iguaçu - Barra Mansa - Resende - Cruzeiro - Guaratinguetá - São José dos Campos Mogi das Cruzes - São Paulo	RJ - SP	-	-
-	Belo Horizonte - Divinópolis - Varginha - Poços de Caldas - Bragança Paulista - São Paulo Sorocaba - Itapetininga - Apiaí - Curitiba	MG - SP - PR	-	-

.....”

Art. 6º A construção, uso e gozo da Estrada de Ferro Norte-Sul, de titularidade da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., dar-se-ão no trecho ferroviário que liga os Municípios de Belém, no Estado do Pará, e Senador Canedo, no Estado de Goiás.

Parágrafo único. Caso a VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. seja privatizada antes da conclusão das obras mencionadas no caput deste artigo, tal conclusão deverá integrar o rol de obrigações da futura concessionária.

.....

LEI Nº 11.483, DE 31 DE MAIO DE 2007.

Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

.....

Art. 2º A partir de 22 de janeiro de 2007:

I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, oponente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do caput do art. 17 desta Lei; e

II - os bens imóveis da extinta RFFSA ficam transferidos para a União, ressalvado o disposto no inciso I do art. 8º desta Lei.

Parágrafo único. Os advogados ou escritórios de advocacia que representavam judicialmente a extinta RFFSA deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos que a União sofrer, em relação às ações a que se refere o inciso I do caput deste artigo:

I - peticionar em juízo, comunicando a extinção da RFFSA e requerendo que todas as citações e intimações passem a ser dirigidas à Advocacia-Geral da União; e

II - repassar às unidades da Advocacia-Geral da União as respectivas informações e documentos.

.....

Art. 8º Ficam transferidos ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT:

I - a propriedade dos bens móveis e imóveis operacionais da extinta RFFSA;

II - os bens móveis não-operacionais utilizados pela Administração Geral e Escritórios Regionais da extinta RFFSA, ressalvados aqueles necessários às atividades da Inventariança; e

III - os demais bens móveis não-operacionais, incluindo trilhos, material rodante, peças, partes e componentes, almoxarifados e sucatas, que não tenham sido destinados a outros fins, com base nos demais dispositivos desta Lei.

.....

Art. 17. Ficam transferidos para a Valec:

.....

III - o Serviço Social das Estradas de Ferro - SESEF, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, e transferido para a extinta RFFSA por força do disposto no art. 3º da Lei nº 6.171, de 9 de dezembro de 1974, mantidas suas finalidades e vedada a assunção de passivo ou déficit de qualquer natureza e o aporte de novos recursos a qualquer título, ressalvados os repasses de valores descontados dos funcionários a título de consignação e a remuneração por serviços que vierem a ser prestados.

.....

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 18/7/2008.