



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO

### Nº 7, DE 2011

(Proveniente da Medida Provisória nº 511, de 2010)

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

#### ESTE AVULSO CONTÉM OS SEGUINTE DOCUMENTOS:

	Pág.
- Autógrafo do Projeto de Lei de Conversão .....	02
- Medida Provisória original .....	13
- Mensagem do Presidente da República nº 644, de 2010 .....	15
- Exposição de Motivos nº 165/2010, do Ministro de Estado da Fazenda.....	15
- Ofício nº 69/2011, da Câmara dos Deputados, encaminhando a matéria ao Senado .....	17
- Nota Técnica nº 19, de 2010, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados.....	18
- Parecer sobre a Medida Provisória, em substituição à Comissão Mista, proferido no Plenário da Câmara dos Deputados – Relator: Deputado Carlos Zarattini (PT-SP).....	23
- Folha de sinopse da tramitação da matéria na Câmara dos Deputados .....	66
- Ato do Presidente da Mesa do Congresso Nacional nº 2, de 2011, prorrogando o prazo de vigência da Medida Provisória .....	74
- Calendário de tramitação da Medida Provisória .....	75
- Legislação Citada.....	76

\* Emendas apresentadas perante a Comissão Mista, já publicadas em caderno específico.

**PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 7, DE 2011**  
(Proveniente da Medida Provisória nº 511, de 2010)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

Art. 3º A ETAV tem por objeto planejar e promover o desenvolvimento do transporte ferroviário de alta velocidade

de forma integrada com as demais modalidades de transporte, por meio de estudos, pesquisas, administração e gestão de patrimônio, desenvolvimento tecnológico e atividades destinadas à absorção e transferência de tecnologias.

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

Art. 5º Compete à ETAV:

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

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

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

IV - participar das atividades relacionadas ao transporte ferroviário de alta velocidade, decorrentes de concessões públicas realizadas pela União, nas fases de projeto, fa-

bricação, implantação e operação, visando a garantir a absorção e a transferência de tecnologia;

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

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

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

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

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

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

XI - promover estudos voltados a programas de apoio, modernização e capacitação da indústria nacional, objetivando maximizar a participação desta no fornecimento de bens e equi-

pamentos necessários à expansão do setor de transporte ferroviário de alta velocidade;

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

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

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

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

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

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

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

§ 2º A ETAV poderá atuar de forma articulada:

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

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

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

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

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

Parágrafo único. Nas contratações realizadas pela ETAV para transferência de tecnologia e para licenciamento de direitos de uso ou de exploração de criação protegida, apli-

ca-se o disposto no inciso XXV do art. 24 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

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

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

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

Art. 9º Constituem recursos da ETAV:

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

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

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

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

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

VI - rendimentos de aplicações financeiras que realizar; e

VII - rendas provenientes de outras fontes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Parágrafo único. Para fins deste artigo, as dívidas originais e os novos créditos detidos pela União contra a BNDESPAR ou contra o BNDES deverão ser considerados pelo seu valor de face.

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

do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, e Campinas, Estado de São Paulo.

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

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

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

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

§ 1º A autorização de que trata o caput fica condicionada à verificação de que a receita bruta do TAV referido no art. 21, entre o 1º (primeiro) e o 5º (quinto) ou entre o 6º (sexto) e o 10º (décimo) ano de operação, seja inferior àquela apresentada na proposta econômico-financeira do vencedor da licitação de concessão do TAV ou àquela projetada nos estudos apresentados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT em sede da referida licitação, o que for menor, devendo o Ministro da Fazenda encaminhar, ao final de cada semestre, ao Congresso Nacional relatório indicando o valor efetivamente subvencionado e as razões técnicas e econômico-

financeiras que levaram às divergências entre as projeções de receitas e os valores que estão sendo efetivamente obtidos.

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

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

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

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

Art. 23. Fica a União, a critério do Ministro de Estado da Fazenda, autorizada a abater, até o limite de R\$ 20.000.000.000,00 (vinte bilhões de reais), parte do saldo devedor de operações de crédito firmadas com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, em contrapartida às provisões para crédito de liquidação duvidosa registradas por aquele Banco, relativas a financiamento concedido a investimentos em infraestrutura do País.

§ 1º O disposto no caput aplica-se apenas a financiamento concedido a partir da data de publicação desta Lei, cujo provisionamento decorrente de perda no valor esperado de realização dos créditos resulte em queda do patrimônio de refe-

rência, conforme definição dada pelo Conselho Monetário Nacional, de no mínimo R\$ 8.000.000.000,00 (oito bilhões de reais).

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

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

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

#### **MEDIDA PROVISÓRIA ORIGINAL Nº 511, DE 2010**

Dispõe sobre medidas para assegurar a sustentabilidade econômico-financeira do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, sobre autorização para garantia do financiamento do Trem de Alta Velocidade - TAV, no trecho entre os Municípios do Rio de Janeiro - RJ e Campinas - SP, e dá outras providências.

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

Art. 2º Fica a União autorizada a garantir o financiamento de até R\$ 20.000.000.000,00 (vinte bilhões de reais) entre o BNDES e o concessionário que irá explorar o Trem de Alta Velocidade - TAV, no trecho entre os Municípios do Rio de Janeiro - RJ e Campinas - SP.

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

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

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

Art. 3º Fica a União autorizada a conceder subvenção econômica ao BNDES, limitada a R\$ 5.000.000.000,00 (cinco bilhões de reais), sob a modalidade de equalização de taxas de juros, em operações de financiamento destinadas ao TAV referido no art. 2º.

§ 1º A autorização de que trata o caput fica condicionada à verificação de que a receita bruta do TAV referido no art. 2º, entre o primeiro e o quinto ou entre o sexto e o décimo anos de operação, seja inferior àquela apresentada na proposta econômico-financeira do vencedor da licitação de concessão do citado TAV ou àquela projetada nos estudos apresentados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT em sede da referida licitação, o que for menor.

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

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

§ 4º Cabe ao Ministério da Fazenda disciplinar as demais condições para a concessão da subvenção econômica de que trata este artigo, entre elas a definição da metodologia para o seu pagamento.

Art. 4º Fica a União, a critério do Ministro de Estado da Fazenda, autorizada a abater, até o limite de R\$ 20.000.000.000,00 (vinte bilhões de reais), parte do saldo devedor de operações de crédito firmadas com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, em contrapartida às provisões para crédito de liquidação duvidosa registradas por aquele Banco, relativas a financiamento concedido a investimentos em infraestrutura do País.

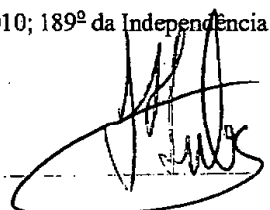
§ 1º O disposto no caput aplica-se apenas a financiamento concedido a partir da data de publicação desta Medida Provisória, cujo provisionamento decorrente de perda no valor esperado de realização dos créditos resulte em queda do patrimônio de referência, conforme definição dada pelo Conselho Monetário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

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

Art. 5º O BNDES restituirá à União os valores que venha a recuperar relativos ao crédito objeto do provisionamento, deduzidos os tributos eventualmente incidentes, até a compensação integral do abatimento referido no art. 4º, devendo adotar todas as providências legais para recuperação do crédito, inclusive executar as garantias do tomador vinculadas à operação, até a sua exaustão.

Art. 6º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 5 de novembro de 2010; 189º da Independência 122º da República.



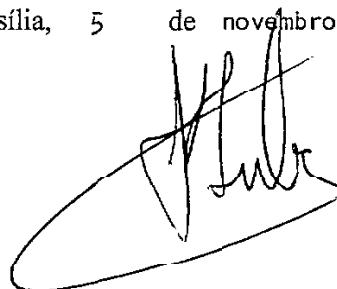
Assinado eletronicamente por: Guido Mantega  
MP-EM 165 MF-TAV(L2)VERSÃO

Mensagem nº 644, de 2010.

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 511, de 5 de novembro de 2010, que “Dispõe sobre medidas para assegurar a sustentabilidade econômico-financeira do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, sobre autorização para garantia do financiamento do Trem de Alta Velocidade - TAV, no trecho entre os Municípios do Rio de Janeiro - RJ e Campinas - SP, e dá outras providências”.

Brasília, 5 de novembro de 2010.



EM nº 165/2010 - MF

Brasília, 21 de outubro de 2010.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

Submeto à consideração de Vossa Excelência proposta de edição de Medida Provisória que autoriza a União a renegociar as operações de crédito firmadas com o BNDES, para compatibilizar seu fluxo de caixa ao da operação de financiamento a projetos de investimento de que trata a própria Medida; a conceder garantia ao financiamento do trecho EF 222, de que trata a Lei nº 11.772, de 17 de setembro de 2008, do Trem de Alta Velocidade – TAV, que ligará Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas; e a abater parte do saldo devedor de operações de crédito firmadas com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, em contrapartida à constituição de provisão para fazer face a crédito de liquidação duvidosa por aquele Banco, decorrente de financiamento concedido a projeto de infraestrutura. .

2. Assim, o art. 1º da Medida Provisória permite que a União, a critério do Ministro da Fazenda, renegocie suas operações de crédito firmadas com o BNDES, respeitado o valor econômico dos créditos renegociados, a fim de que os ativos e passivos do BNDES possam ser gerenciados de forma adequada, uma vez que as condições de financiamento do Banco a projetos de infraestrutura de grande envergadura tendem a exigir prazos de carência e de retorno mais dilatados...

3. Vale esclarecer que desconformidades com o cronograma de obras e de pagamentos, mesmo que temporários, podem gerar redução das margens ou extrapolação de limites operacionais, sobretudo diante do significativo volume de recursos envolvidos em tais empreendimentos, tendo como consequências a restrição ou, até mesmo, a inviabilização da contratação de novas operações de crédito pelo agente financeiro, o que torna necessária a adoção do mecanismo proposto.

4. Em relação ao empreendimento do TAV cujo financiamento por parte do BNDES será objeto de garantia da União, destacam-se, como suas vantagens, a redução de gargalos dos subsistemas de transporte aeroportuário, rodoviário e urbano, o desenvolvimento regional, aliviando áreas de maior densidade urbana; a postergação de investimentos na ampliação e construção de aeroportos e de rodovias; o menor uso do solo comparado à construção ou ampliação de rodovias; a redução de impactos ambientais e emissão de gases poluentes em decorrência do desvio da demanda do transporte aéreo e rodoviário para o TAV; a redução dos tempos de viagem associados à baixa probabilidade de atrasos; entre outros.

5. Por se tratar de empreendimento de grande vulto, que envolve a assunção de diversos riscos, são necessários instrumentos que o tornem viável. Assim, a Medida Provisória estabelece, em seu art. 2, que a União poderá garantir o financiamento entre o BNDES e o concessionário do TAV, no montante de R\$ 20 bilhões. Esta autorização é necessária para que o banco possa financiar o empreendimento, considerando a magnitude dos valores envolvidos e os impactos que teriam sobre a situação financeira e patrimonial do BNDES.

6. Para a União conceder a garantia, de acordo com o art. 40 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF, deve haver prestação de contragarantia, em valor superior ou igual ao da garantia concedida, por parte do concessionário. Por esta razão, é prevista a exigência de contragarantia em favor da União, a qual poderá consistir nas ações da sociedade de propósito específico que celebrará o contrato de concessão do TAV com o Poder Concedente, bem como na vinculação das receitas da concessão, conforme análise do Ministério da Fazenda.

7. Além disso, por se tratar de empreendimento de grande vulto que envolve incertezas por parte dos empreendedores em potencial, faz-se necessário realizar um compartilhamento dos riscos. Em vista disso, a proposta de Medida Provisória, em cumprimento ao que determina o art. 26 da Lei de Responsabilidade Fiscal, autoriza à União a conceder subvenção, limitada a R\$ 5 bilhões, ao empreendimento do TAV. Essa subvenção restringe-se ao caso de frustração de receita bruta por parte do TAV e deve ser concedida ao concessionário por meio dos contratos de financiamento com BNDES, os quais poderão prever mecanismos de redução da taxa de juros. A subvenção será paga pela União ao BNDES por meio do Orçamento Fiscal. Desta forma, são mitigados os riscos do projeto, o que aumenta a probabilidade de retorno adequado do empreendimento e, conseqüentemente, diminui a probabilidade de se acionarem as garantias.

8. O art. 5º, por seu turno, objetiva viabilizar o apoio financeiro do BNDES a investimento em infraestrutura no país, cujo provisionamento decorrente de perda no valor esperado resulte em queda do patrimônio de referência, conforme definição dada pelo Conselho Monetário Nacional, seja de no mínimo R\$ 8 bilhões de reais. Cabe mencionar que referido abatimento de crédito da União com o BNDES está limitado ao montante de R\$ 20 bilhões (vinte bilhões de reais) e não poderá exceder a noventa por cento do valor provisionado por aquele banco para operação de financiamento a projeto de investimento, sendo que a União deverá ser ressarcida dos valores que venham a ser recuperados.

9. A relevância da proposta evidencia-se, pois propiciará a implantação de empreendimentos de interesse estratégico da União, ao mesmo tempo em que assegurará a sustentabilidade econômico-financeira do BNDES, principal agente financeiro federal de operações de longo prazo atuando no setor. Ao mesmo tempo, a singularidade do projeto TAV requer

medidas para assegurar sua viabilidade e atratividade da licitação. A urgência justifica-se em decorrência da proximidade da realização da licitação que concederá o empreendimento, cujo edital foi publicado em 14 de julho de 2010, estando previsto o recebimento das propostas pela comissão de avaliação em 29 de novembro de 2010. Os participantes do certame devem saber, de antemão, as condições estabelecidas na Medida Provisória, a fim de formularem suas propostas. Adicionalmente, o BNDES necessitará assinar em breve contratos de financiamento dos projetos enquadrados nesta Medida Provisória.

Estas são as razões que nos levam a submeter à elevada deliberação de Vossa Excelência a anexa proposta de Medida Provisória.

Respeitosamente,

*Assinado por: Guido Mantega*

Of. n. 69/11/PS-GSE

Brasília, 6, de abril de 2011.

A Sua Excelência o Senhor  
Senador CÍCERO LUCENA  
Primeiro-Secretário do Senado Federal

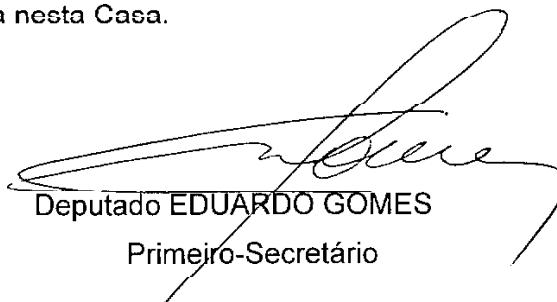
**Assunto: Envio de PLv para apreciação**

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 07, de 2011 (Medida Provisória nº 511, de 2010), do Poder Executivo, aprovado na Sessão Plenária do dia 06.04.11, que "Autoriza a criação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. – ETAV; estabelece medidas voltadas a assegurar a sustentabilidade econômico-financeira do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES; dispõe sobre a autorização para garantia do financiamento do Trem de Alta Velocidade - TAV, no trecho entre os Municípios do Rio de Janeiro - RJ e Campinas – SP; e dá outras providências.", conforme o disposto no art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001.

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

Atenciosamente,



Deputado EDUARDO GOMES  
Primeiro-Secretário

## **Nota Técnica nº 19 / 2010**

**Assunto:** Subsídios para a apreciação da Medida Provisória nº 511, de 5 de novembro de 2010, que "Dispõe sobre medidas para assegurar a sustentabilidade econômico-financeira do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, sobre autorização para garantia do financiamento do Trem de Alta Velocidade - TAV, no trecho entre os Municípios do Rio de Janeiro - RJ e Campinas - SP, e dá outras providências."

### **1. INTRODUÇÃO**

A presente nota técnica atende a determinação do art. 19 da Resolução n.º 1, de 2002-CN, 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 da medida provisória"*.

Com base no art. 62, da Constituição Federal, o Presidente da República submete ao Congresso Nacional a Medida Provisória nº 511, de 5 de novembro de 2010, que "Dispõe sobre medidas para assegurar a sustentabilidade econômico-financeira do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, sobre autorização para garantia do financiamento do Trem de Alta Velocidade - TAV, no trecho entre os Municípios do Rio de Janeiro - RJ e Campinas - SP, e dá outras providências."

### **2. SÍNTESE DA MEDIDA PROVISÓRIA**

Segundo os elementos contidos na Exposição de Motivos (EM) nº 165/2010 – MF, de 21/10/2010, a Medida Provisória (MP) nº 511, de 2010, autoriza a União a renegociar as operações de crédito firmadas com o BNDES, para compatibilizar seu fluxo de caixa ao da operação de financiamento a projetos de investimento de que trata a MP em tela; a conceder garantia ao financiamento do Trem de Alta Velocidade – TAV, que ligará Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas; e a abater parte do saldo devedor de operações de crédito firmadas com o BNDES, em contrapartida à constituição de provisão para fazer face a crédito de liquidação duvidosa por aquela instituição financeira, decorrente de financiamento concedido a projeto de infra-estrutura.

Nesse sentido, o art. 1º da MP permite que a União, a critério do Ministro da Fazenda, renegocie suas operações de crédito firmadas com o BNDES, respeitada a equivalência econômica dos créditos renegociados, a fim de que, nos termos da EM, os ativos e passivos do BNDES possam ser gerenciados de forma compatível aos prazos de carência e de retorno exigidos por projetos de infra-estrutura de grande envergadura.

A EM esclarece que a adoção do mecanismo proposto seria necessária, uma vez que desconformidades com o cronograma de obras e de pagamentos, mesmo que temporários, poderiam gerar redução das margens ou extrapolação de limites operacionais, sobretudo diante do significativo volume de recursos envolvidos em tais empreendimentos do BNDES, tendo como consequência a restrição ou, até mesmo, a inviabilização da contratação de novas operações de crédito pelo agente financeiro.

Quanto ao empreendimento do TAV, cujo financiamento por parte do BNDES será objeto de garantia da União, a EM destaca, entre outras, as seguintes vantagens: a redução de gargalos dos subsistemas de transporte aeroportuário, rodoviário e urbano; o desenvolvimento regional, aliviando áreas de grande densidade urbana; a possibilidade de postergação de investimentos na ampliação e construção de aeroportos e de rodovias; o menor uso do solo comparado à construção ou ampliação de rodovias; a redução de impactos ambientais e emissão de gases poluentes em decorrência do deslocamento da demanda por transporte aéreo e rodoviário para o ferroviário (TAV); e a redução dos tempos de viagem associados à baixa probabilidade de atrasos.

A MP estabelece, em seu art. 2º, que a União poderá garantir o financiamento entre o BNDES e o concessionário do TAV, no montante de até R\$ 20 bilhões. Esta autorização seria necessária para que o banco pudesse financiar o empreendimento, considerando a magnitude dos valores e dos riscos envolvidos e os impactos que ocorreriam sobre a situação financeira e patrimonial do BNDES.

De acordo com a EM, para a União conceder a garantia, nos termos do art. 40 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF, deve haver prestação de contragarantia, em valor igual ou superior ao da garantia concedida e à adimplência do concessionário que a pleitear, relativamente a suas obrigações junto à União e às entidades por ela controladas. Por esta razão, é prevista a exigência de contragarantia em favor da União, a qual poderá consistir nas ações da sociedade de propósito específico que celebrar o contrato de concessão do TAV com o Poder Concedente, bem como na vinculação das receitas da concessão, conforme análise do Ministério da Fazenda.

Ainda segundo a EM, por se tratar de empreendimento de grande vulto que envolve incertezas por parte dos empreendedores em potencial, faz-se necessário realizar um compartilhamento dos riscos. Em vista disso, a MP autoriza a União a conceder subvenção econômica ao BNDES, limitada a R\$ 5 bilhões, sob a modalidade de equalização de taxas de juros, em operações de financiamento destinadas ao TAV. Essa subvenção restringe-se ao caso de verificação de que a receita líquida do TAV, entre o primeiro e o quinto ou entre o sexto e o décimo anos de operação, seja inferior àquela apresentada na proposta econômico-financeira do vencedor da licitação de concessão do citado TAV ou àquela projetada nos estudos apresentados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, o que for menor, e deve ser concedida ao concessionário por meio dos contratos de financiamento com BNDES, os quais poderão prever mecanismos de redução da taxa de juros.

Pelo § 2º do artigo 3º da MP, a equalização de juros corresponderá à diferença entre o encargo do mutuário final e a Taxa de Juros de Longo Prazo - TJLP, acrescida de um por cento.

De acordo com os §§ 3º e 4º do mesmo artigo, a referida subvenção será realizada por meio de dotações específicas consignadas no Orçamento Geral da União, cabendo ao Ministério da Fazenda disciplinar as demais condições para a sua concessão, entre elas a definição da metodologia para o seu pagamento.

O art. 4º da MP, por seu turno, objetiva viabilizar o apoio financeiro do BNDES a investimentos em infra-estrutura no país, mediante a autorização à União para abater parte do saldo devedor de operações de crédito firmadas com o BNDES em contrapartida às provisões para créditos de liquidação duvidosa, que resultem em queda do patrimônio de referência, conforme definição dada pelo Conselho Monetário Nacional, de no mínimo R\$ 8 bilhões.

A EM salienta que referido abatimento de crédito da União com o BNDES está limitado ao montante de R\$ 20 bilhões; aplica-se apenas a financiamento concedido a partir da data de publicação da MP em análise e não poderá exceder a noventa por cento do valor provisionado por aquele banco para operação de financiamento a projeto de investimento, devendo a União ser ressarcida dos valores que venham a ser recuperados, deduzidos os tributos eventualmente incidentes, até a compensação integral do abatimento referido, devendo o BNDES adotar todas as providências legais para recuperação do crédito, inclusive executar as garantias do tomador vinculadas à operação, até a sua exaustão.

### **3. 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 de 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, a lei do plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária da União.”

A Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF (Lei Complementar nº 101/2000), no seu art. 16, §1º, estabeleceu os seguintes conceitos sobre adequação e compatibilidade financeira e orçamentária:

*“§ 1º Para os fins desta Lei Complementar, considera-se:*

*I - adequada com a lei orçamentária anual, a despesa objeto de dotação específica e suficiente, ou que esteja abrangida por crédito genérico, de forma que somadas todas as despesas da mesma espécie, realizadas e a realizar, previstas no programa de trabalho, não sejam ultrapassados os limites estabelecidos para o exercício;*

*II - compatível com o plano plurianual e a lei de diretrizes orçamentárias, a despesa que se conforme com as diretrizes, objetivos, prioridades e metas previstos nesses instrumentos e não infrinja qualquer de suas disposições.”*

O art. 2º da MP em comento trata da autorização à União para garantir o financiamento entre o BNDES e o concessionário que vier a explorar o TAV. Verifica-se que o dispositivo atende ao disposto no artigo 40 da LRF, que assim dispõe:

*Art. 40. Os entes poderão conceder garantia em operações do crédito internas ou externas, observados o disposto neste artigo, as normas do art. 32 e, no caso da União, também os limites e as condições estabelecidos pelo Senado Federal.*

*§ 1º A garantia estará condicionada ao oferecimento de contragarantia, em valor igual ou superior ao da garantia a ser concedida, e à adimplência da entidade que a pleitear relativamente a suas obrigações junto ao garantidor e as entidades por este controladas, (...)*

Já o artigo 26 da LRF, ao tratar da destinação de recursos públicos ao setor privado, assim dispõe:

*“Art. 26. A destinação de recursos para, direta ou indiretamente, cobrir necessidades de pessoas físicas ou débitos de pessoas jurídicas deverá ser autorizada por lei específica, atender às condições estabelecidas na lei de diretrizes orçamentárias e estar prevista no orçamento ou em seus créditos adicionais.*

*§ 1º O disposto no caput aplica-se a toda a administração indireta, inclusive fundações públicas e empresas estatais, exceto, no exercício de suas atribuições próprias, as instituições financeiras e o Banco Central do Brasil.*

*§ 2º Compreende-se incluída a concessão de empréstimos, financiamentos e refinanciamentos, inclusive as respectivas prorrogações e a composição de dívidas, a concessão de subvenções e a participação em constituição ou aumento de capital.*

*(...)”*

Percebe-se que o artigo 3º da MP em análise estabelece o limite da autorização de subvenção econômica a ser concedida pela União ao BNDES em ato específico, no caso mediante edição de Medida Provisória.

De outra parte, no que concerne às despesas decorrentes da equalização de juros, estas não se verificarão de imediato, restringindo-se ao caso de verificação de que a receita bruta do TAV, entre o primeiro e o quinto ou entre o sexto e o décimo anos de operação, seja inferior àquela apresentada na proposta econômico-financeira do vencedor da licitação de concessão do citado TAV ou àquela projetada nos estudos apresentados pela ANTT, o que for menor.

O § 3º do artigo 3º da MP em tela estabelece que a referida subvenção será realizada por meio de dotações específicas consignadas no Orçamento Geral da União. Assim, as despesas relativas à equalização de juros, se ocorrerem, deverão estar contempladas em dotação específica e suficiente para tanto, em conformidade com as normas fixadas pela LDO vigente e pelos artigos 16 e 17 da LRF que assim dispõem:

*"Art. 16. A criação, expansão ou aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento da despesa será acompanhado de:*

*I - estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subseqüentes;*

*II - declaração do ordenador da despesa de que o aumento tem adequação orçamentária e financeira com a lei orçamentária anual e compatibilidade com o plano plurianual e com a lei de diretrizes orçamentárias.*

*(...)*

*§ 2º A estimativa de que trata o inciso I do caput será acompanhada das premissas e metodologia de cálculo utilizadas.*

*(...).*

*Art. 17. Considera-se obrigatória de caráter continuado a despesa corrente derivada de lei, medida provisória ou ato administrativo normativo que fixem para o ente a obrigação legal de sua execução por um período superior a dois exercícios.*

*§ 1º Os atos que criarem ou aumentarem despesa de que trata o caput deverão ser instruídos com a estimativa prevista no inciso I do art. 16 e demonstrar a origem dos recursos para seu custeio.*

*§ 2º Para efeito do atendimento do § 1º, o ato será acompanhado de comprovação de que a despesa criada ou aumentada não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo referido no § 1º do art. 4º, devendo seus efeitos financeiros, nos períodos seguintes, ser compensados pelo aumento permanente de receita ou pela redução permanente de despesa.*

*(...)."*

Esses são os subsídios.

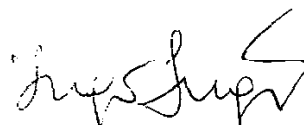
Brasília, 12 de novembro de 2010.



Edson Tubaki  
Consultor de Orçamento e  
Fiscalização Financeira



Flávio Leitão Tavares  
Consultor de Orçamento e  
Fiscalização Financeira



Ingo Antonio Luger  
Consultor de Orçamento e  
Fiscalização Financeira

**PARECER DO RELATOR, PELA COMISSÃO MISTA, À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 511,  
DE 2010, E ÀS EMENDAS A ELA APRESENTADAS. (PROJETO DE LEI DE  
CONVERSÃO.)**

**O SR. CARLOS ZARATTINI (PT-SP.** Para emitir parecer. Sem revisão do orador.)

- Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, vamos iniciar a leitura completa do relatório, conforme solicitação do Deputado Vanderlei Macris.

O relatório diz o seguinte:

“A Medida Provisória nº 511, editada em 5 de novembro de 2010, cria uma “engenharia financeira” a ser implementada pelo Governo Federal em conjunto com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), para viabilizar o financiamento da implantação do Trem de Alta Velocidade (TAV), no trecho entre os Municípios do Rio de Janeiro e Campinas.

Nesse sentido, autoriza a União a garantir o financiamento de até R\$20 bilhões a ser concedido pelo BNDES ao concessionário que irá explorar o TAV no referido trecho. A garantia está condicionada a contragarantia em valor igual ou superior dada pelo concessionário que irá explorar o TAV e que poderá consistir em ações da sociedade de propósito específico que celebrar o contrato de concessão.

A MP também autoriza a União a conceder subsídio, sob a modalidade de equalização de taxa de juros, de até R\$5 bilhões em operações de financiamento do TAV Rio-Campinas. Esta subvenção econômica corresponderá à diferença entre o encargo do mutuário final — no caso, o concessionário do TAV — e a taxa de juros de longo prazo, acrescida de 1%. Esse subsídio está condicionado à verificação de que a receita bruta do

TAV, entre o primeiro e o quinto ou entre o sexto e o décimo anos de operação, seja inferior àquela apresentada na proposta econômico-financeira do vencedor da licitação de concessão do citado TAV ou àquela projetada nos estudos apresentados pela ANTT, o que for menor. Isso significa que só haverá subsídio se houver uma receita do concessionário do TAV menor do que a prevista quando da sua constituição. Esse subsídio será viabilizado por intermédio de dotação específica a ser consignada no Orçamento da União. O Ministério da Fazenda disciplinará as demais condições para a concessão do subsídio e a metodologia a ser adotada.

Por fim, autoriza a União a abater, até o limite de R\$20 bilhões, parte do saldo devedor de operações de crédito firmadas com o BNDES, em contrapartida às provisões para créditos de liquidação duvidosa registrados pela referida instituição financeira, relativas a financiamentos concedidos a investimentos em infraestrutura a partir da data de publicação desta MP.

A proposição original, nos termos regimentais, foram apresentadas 7 emendas com o seguinte teor:

As Emendas nºs 1 e 2, ambas de autoria do nobre Deputado Ivan Valente, pretendem suprimir os arts. 1º, 2º e 3º da MP. Esses dispositivos têm por objetivo autorizar a União a renegociar as operações de crédito firmadas com o BNDES, visando compatibilizar seu fluxo de caixa ao das operações de financiamento a projetos de investimento até R\$20 bilhões, no caso de inadimplemento dos beneficiários — art. 1º —, bem como autorizar a União a garantir o financiamento de até R\$20 bilhões entre o BNDES e o concessionário, e a conceder subvenção econômica ao BNDES, limitada a R\$5 bilhões, sob a modalidade de equalização de taxas de juros — arts. 2º e 3º.

A Emenda nº 3, de autoria do ilustre Deputado Paulo Bornhausen, pretende suprimir os arts. 2º, 3º e 4º da proposição em epígrafe, retirando do projeto, além das autorizações para garantia e subsídio ao financiamento e aos encargos das empresas que irão construir e operar o TAV, o dispositivo que autoriza a União a abater, até o limite de R\$20 bilhões, parte do saldo devedor de operações de crédito firmadas com o BNDES, em contrapartida às provisões para crédito de liquidação duvidosa registradas por aquele banco, relativas a financiamentos concedidos para investimentos em infraestrutura do País.

As Emendas nºs 04 e 05, de autoria do Senador Alvaro Dias e do Deputado Vanderlei Macris, respectivamente, pretendem suprimir e reduzir o benefício consistente na subvenção de até R\$5 bilhões, prevista no art. 3º da MP, já mencionado acima.

A Emenda nº 06, também de autoria do Deputado Vanderlei Macris, tem por objetivo alterar a redação do § 1º do art. 3º, de modo a determinar ao Ministro da Fazenda o encaminhamento ao Congresso Nacional, ao final de cada semestre, de um relatório indicando o valor efetivamente subvencionado e as razões técnicas e econômico-financeiras que levaram às diferenças entre as projeções de receita e os valores que estiverem sendo efetivamente obtidos.

Finalmente, a Emenda nº 07, de autoria do nobre Deputado Ivan Valente, pretende suprimir os art. 4º e 5º da proposição ora relatada. O objetivo da emenda é proibir o abatimento do saldo devedor e a eventual não restituição pelo BNDES à União dos valores devidos pelos beneficiários inadimplentes.

É o relatório.

**VOTO DO RELATOR**

Antes de apreciar o mérito, devemos nos manifestar sobre a constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa, compatibilidade e adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória nº 511, de 2010, e das emendas a ela apresentadas.

#### **Da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa**

Quanto aos pressupostos de relevância e urgência impostos pelo art. 62 do texto constitucional, somos de opinião que, tendo em vista a necessidade de realização urgente das licitações indispensáveis para o início da implementação do TAV, o requisito está plenamente atendido.

Não se observam quaisquer vícios por inconstitucionalidade, injuridicidade ou má técnica legislativa no texto da proposição principal nem das emendas apresentadas.

#### **Da compatibilidade e adequação orçamentária e financeira**

Do ponto de vista orçamentário e financeiro, é necessário ressaltar um aspecto importante. Como se sabe, a Lei de Responsabilidade Fiscal estabeleceu regras para a concessão de garantias em operações de crédito, como é o caso que agora examinamos. Além dos limites e condições definidos pelo Senado Federal para o concedente, o § 1º da referida Lei Complementar determina que a garantia estará condicionada ao oferecimento de contragarantia, em valor igual ou superior ao da garantia a ser concedida, e à adimplência da entidade que a pleitear relativamente a suas obrigações junto ao garantidor e às entidades por este controladas. Os dois requisitos estão plenamente atendidos, tanto em relação aos limites de endividamento, como em relação à prestação de contragarantia, que é exigida pelo § 1º do art. 2º da MP.

No que se refere à subvenção econômica, ela está condicionada à frustração da receita prevista pela operadora vencedora da licitação do TAV. Só haverá subsídio, que

exigirá dotação orçamentária, após a implantação do TAV e somente em condições especiais. Portanto, *a priori*, a matéria não gera criação de despesa para a União.

Quanto às emendas apresentadas, nada temos a obstar do ponto de vista orçamentário e financeiro, tendo em vista que nenhuma delas cria despesas ou suprime receitas públicas.

### **Do mérito**

O financiamento do TAV, por se tratar de projeto de grande vulto, envolve a assunção de diversos riscos. Nesse contexto, a MP prevê a possibilidade de a União garantir o financiamento entre o BNDES e o concessionário do TAV, assim como poderá conceder subsídio caso haja frustração de receita bruta por parte do TAV.

Esses mecanismos objetivam mitigar os riscos do projeto, o que, segundo a Exposição de Motivos que acompanha a MP, *...aumenta a probabilidade de retorno adequado do empreendimento e, conseqüentemente, diminui a probabilidade de se acionarem as garantias*. Nessa linha também, a possibilidade de abatimento de parte do saldo devedor de dívida do BNDES com a União, em contrapartida a provisão para créditos de liquidação duvidosa, visa manter a capacidade operacional do BNDES como o principal agente financiador de investimentos de longo prazo no País.

Em relação ao empreendimento do TAV propriamente dito, valem algumas observações.

A implantação do Trem de Alta Velocidade —TAV— é fundamental para a solução do transporte de passageiros entre as principais cidades da região Sudeste do Brasil. Essa região formada por três grandes metrópoles, São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, é ainda o centro econômico do País e enfrenta sérios problemas de infraestrutura de transporte.

As estradas já se encontram próximas do esgotamento da sua capacidade, em especial a Via Dutra, que apresenta congestionamentos diários nas regiões da capital paulista, São José dos Campos e Rio. O sistema aeroportuário, da mesma forma, opera no limite da sua capacidade. São frequentes e mais do que conhecidos os problemas que afligem os passageiros nos principais aeroportos dessas cidades.

Portanto, a implantação do TAV se apresenta como solução para resolver esses problemas de deslocamento, fundamental para o desenvolvimento da região Sudeste e de todo o país.

O TAV é um sistema moderno de transporte de passageiros que pode recuperar esse importante modal de transporte abandonado após a privatização das ferrovias brasileiras no Governo FHC.

Não é uma novidade no mundo. A primeira linha iniciou seu funcionamento em 1964, no Japão. Em 1981 iniciaram a operação as primeiras linhas na Europa. Hoje temos no mundo todo 15 mil quilômetros de ferrovias de alta velocidade. Nove mil quilômetros estão em implantação e 17 mil quilômetros estão em projeto.

Em 2024, estima-se que 40 mil quilômetros estarão em funcionamento no globo. Até os EUA, que priorizaram durante décadas o transporte rodoviário e aeroviário, estão agora com milhares de quilômetros de TAV em implantação e em projeto.

O sistema TAV distingue-se dos demais sistemas de transporte por ser de alta capacidade. Enquanto automóveis, ônibus rodoviários e aviões transportam poucas pessoas, o TAV transporta muito mais. No Japão, a linha Tokyo-Osaka transporta 400 mil passageiros diariamente. Na França, a linha Paris-Lyon transporta por ano 25 milhões de passageiros. Estima-se que a linha Rio-São Paulo-Campinas vá atender a 18 milhões de passageiros.

Além dessa característica de transporte de massa, o TAV também apresenta um alto índice de eficiência energética. Se considerarmos todos os sistemas de transporte convertidos para apenas uma unidade energética, verificaremos que o TAV transporta 170 passageiros por quilômetro, enquanto o ônibus transporta 54 passageiros, o automóvel 39 passageiros e o avião apenas 20 passageiros por unidade energética.

Do ponto de vista ambiental, o TAV é ainda mais vantajoso. Considerando-se uma viagem de 600 quilômetros, o transporte aéreo despeja 80 quilos de CO<sup>2</sup> na atmosfera por passageiro, enquanto o TAV emite apenas 13 quilos por passageiro.

O projeto do TAV Rio-São Paulo-Campinas, além de fazer a interligação dessas cidades com estações em áreas centrais, realizará a interligação dos principais aeroportos do País — Galeão, Guarulhos e Viracopos — e terá acessibilidade pelo sistema rodoviário principal da Região Sudeste.

É um sistema que também registra pouquíssimos acidentes, nenhum de grandes proporções. Com isso, podemos também ver reduzida a verdadeira guerra do trânsito no Brasil, que produz mais de 35 mil mortes por ano. Portanto, vai colaborar com a saúde dos brasileiros, seja pelo aspecto ambiental, seja pela redução de acidentes.

O TAV traz também um importante salto tecnológico para a nossa indústria ferroviária. No edital de licitação está previsto que deverá haver transferência de tecnologia para a indústria nacional. Isso deverá ser realizado através da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. — ETAV. A ETAV, além de ser o receptáculo tecnológico que capacitará a indústria e a engenharia nacional para expandir o sistema para outras cidades e regiões do Brasil, deverá fazer o planejamento dessa expansão e dos subsistemas necessários ao desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros.

Por fim, é fundamental afirmar o quanto poderemos ter de desenvolvimento regional com o TAV. A implantação das estações será um importante fator de renovação urbana em áreas centrais consolidadas. Exemplos desse desenvolvimento são os planos diretores em desenvolvimento para as regiões centrais do Rio de Janeiro e Campinas, elaborados pelas Prefeituras dessas cidades.

Além disso, poderemos ter bairros novos desenvolvidos a partir da implantação de novas estações. São possibilidades que darão um novo desenho urbano para as áreas de influência do TAV, onde as distâncias não serão medidas mais em quilômetros, mas, sim, em minutos.

Quanto ao volume de recursos previstos neste PLV para aporte ao BNDES com a finalidade de financiamento ao TAV, é importante observar que, mantido o calendário previsto no Plano de Aceleração de Crescimento (PAC), com o leilão sendo realizado em abril de 2011, o primeiro desembolso de R\$3,5 bilhões se dará em 2012 e prosseguirá anualmente até 2016. A ETAV deverá aportar R\$3,4 bilhões até 2016, sendo a maior parte em desapropriações, e os investidores privados deverão entrar com aproximadamente R\$10 bilhões.

Os recursos previstos para a possibilidade de frustração de receita do empreendimento não serão desembolsados diretamente, mas, sim, através da redução dos juros no financiamento do BNDES ao concessionário, com um impacto bastante baixo em termos orçamentários.

Não resta dúvida, portanto, de que estamos diante de um projeto altamente meritório e importante para a modernização da infraestrutura de transportes no Brasil.

Contudo, fazem-se necessárias alterações para o aprimoramento do disposto na MP.

Inicialmente, de acordo com solicitação da área econômica do Governo, propomos a inclusão de dispositivo que ajusta os mecanismos dos financiamentos do BNDES.

Conforme entendimento do Ministério da Fazenda, por intermédio da Secretaria do Tesouro Nacional — STN e da Procuradoria Geral da Fazenda Nacional — PGFN, o conceito de “equivalência econômica”, embutido para ressarcir a União sobre os créditos concedidos ao BNDES, significa que o referido ressarcimento será corrigido pela taxa SELIC. No entanto, o financiamento do BNDES ao concessionário se dará em condições de TJLP+1%. Assim, sem a qualificação do significado de “equivalência econômica”, há o risco de serem afetadas suas condições de fluxo de caixa e rentabilidade, além da própria disposição do Banco de conceder refinanciamento, o que lhe causaria perda financeira, caso seja necessário conceder alongamento do prazo de crédito ao concessionário sem que o BNDES tenha como se ressarcir do custo distinto.

No caso do TAV, sempre houve a pressuposição de que o refinanciamento, se houvesse, seria nas condições da captação da União ao BNDES. Logo, a mudança proposta estaria esclarecendo a intenção original do Governo.

No caso da captação que excede ao TAV, trata-se de definir que, no caso da Lei nº 11.948, se um dia os créditos sob o seu amparo forem refinanciados, isto acontecerá sob as taxas já contratadas, não sob as condições de taxa SELIC.

Outro ponto importante, também solicitado pelo Poder Executivo, refere-se à alteração do art. 2º originalmente da MP.

No art. 2º da MP nº 511, havia a autorização para que a União concedesse financiamento de até R\$20 bilhões para suporte ao projeto do Trem de Alta Velocidade, o qual deverá fazer a ligação entre os Municípios de Rio de Janeiro e Campinas.

O projeto em questão é altamente complexo e envolve significativa soma de recursos, os quais poderão ser objeto de desembolsos pelo BNDES após a comprovação da execução físico/financeira das diversas etapas previstas à realização do mesmo. Estima-se, em função da previsão do período de duração das obras e da realização dos investimentos pelo concessionário, que o período provável de desembolsos durará cerca de 6 anos.

Mesmo com o controle inflacionário que o País vem desfrutando desde o Plano Real e a implementação do sistema de meta de inflação, a definição de um valor nominal não corrigido configura-se um risco para o prazo em questão de 6 anos. Com a finalidade de evitar riscos à capacidade de o BNDES suprir o volume necessário de recursos à execução do projeto, torna-se importante a preservação do valor real da garantia a ser oferecida pela União ao financiamento a ser concedido pelo BNDES.

Em função disto, propomos que o valor da garantia do financiamento de até R\$20 bilhões possa ser atualizado pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo — IPCA acumulada a partir da data de dezembro de 2008, configurando-se como medida redutora dos riscos relativos ao projeto.

Tomou-se a variação do índice de preços a partir de dezembro de 2008, pois o valor do financiamento do projeto em questão foi avaliado a preços correntes daquela época.

Entretanto, para que seja possível viabilizar o disposto na MP sob comento, faz-se necessário incluir, por meio de projeto de lei de conversão, o conteúdo integral do Projeto de Lei nº 7.673, de 2010, que autoriza a criação da ETAV.

Valc salientar que a ETAV terá por objeto planejar e promover o desenvolvimento do transporte ferroviário de alta capacidade de forma integrada com as demais

modalidades de transporte, por meio de estudos, pesquisas, administração e gestão de patrimônio, desenvolvimento tecnológico e atividades destinadas à absorção e transferência de tecnologias.

Tem como um dos principais objetivos a absorção da tecnologia, bem assim de sua transferência às instituições de pesquisa e à indústria nacional de todo o acervo e conhecimento técnico que vier a ser transferido pelos vencedores da licitação, conforme exigência constante no edital.

Nesse sentido, a incorporação do projeto de lei de criação da ETAV decorre do fato de a dinâmica do processo de implantação do TAV não poder ser dissociada da criação da ETAV, como demonstraremos a seguir.

Senão vejamos: a ETAV será uma empresa pública que deterá participação minoritária no capital da Sociedade de Propósito Específico — SPE, a ser formada em conjunto com o consórcio vencedor do certame, responsável pela implementação, operação e manutenção do TAV Brasil.

Está em curso o processo de licitação para a concessão do serviço público ferroviário de passageiros por Trem de Alta Velocidade — TAV — entre as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas, com previsão de entrega das propostas para o dia 11 de abril e o leilão para seleção da oferta mais competitiva para o dia 29 de abril. A previsão de assinatura do contrato de concessão é para o início do segundo semestre.

A adjudicatária da licitação deverá firmar Acordo de Acionista com a empresa pública federal antes da assinatura do contrato de concessão, e ambas constituirão uma sociedade de propósito específico para exploração da concessão.

Para tanto, a ETAV deverá estar constituída e com os seus órgãos de administração superior, Conselho de Administração e Diretoria de Executiva, em pleno

funcionamento, com razoável antecedência à data prevista para assinatura do contrato para estabelecer negociações com o grupo vencedor da licitação tendo em vista a execução do contrato.

Há que se considerar, ainda, o prazo necessário para a edição dos atos administrativos para criação e instalação da ETAV e os procedimentos junto aos órgãos federais e estaduais para obtenção dos devidos registros — CNPJ, alvará de funcionamento, entre outros.

Quanto antes for constituída e instalada a empresa, maior tranquilidade será garantida ao processo de licitação e aos potenciais investidores.

Nesse contexto, faz-se necessário incorporar o projeto de lei que cria a ETAV, ora em tramitação no Congresso Nacional, por meio do PLV da Medida Provisória nº 511.

Ao projeto da ETAV acrescentamos também uma pequena mas importante alteração, que prevê escritórios nas cidades de Campinas e do Rio de Janeiro, pelo fato de essas cidades serem, além da origem e o destino do primeiro TAV brasileiro, polos de desenvolvimento científico e tecnológico.

### **Das Emendas**

Partindo-se do princípio de que o projeto do TAV precisa não apenas ser aprovado como sobretudo viabilizado do ponto de vista financeiro e econômico, infelizmente não podemos acatar as Emendas nº 1, 2, 3, 4, 5 e 7. Todas elas, ao suprimirem as mais importantes fontes de financiamento do projeto, teriam como consequência, caso aprovadas, a verdadeira inviabilização do TAV, com o que não podemos concordar.

Quanto à Emenda nº 6, vale salientar que já existe mecanismo de transparência que propicia o controle do Congresso Nacional sobre as operações de crédito geridas no âmbito do BNDES, inclusive com relatórios disponibilizados no sítio daquela instituição.

## **Conclusão**

Diante do exposto, votamos pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa, compatibilidade e adequação orçamentária e financeira da MP nº 511, de 2010, e de todas as emendas. No mérito, votamos pela aprovação da MP nº 511, de 2010, pela rejeição das demais Emendas de nºs 1 a 7, na forma do Projeto de Lei de Conversão em anexo.”

### **“Projeto de Lei de Conversão**

#### **Medida Provisória nº 511, de 5 de novembro de 2010**

.....

O Congresso Nacional decreta:

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

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

Parágrafo único. A ETAV terá sede e foro em Brasília, Distrito Federal, e dois escritórios, em Campinas – SP e no Rio de Janeiro – RJ, podendo estabelecer escritórios em outras unidades da Federação.

Art. 3º A ETAV tem por objeto planejar e promover o desenvolvimento do transporte ferroviário de alta velocidade de forma integrada com as demais modalidades

de transporte, por meio de estudos, pesquisas, administração e gestão de patrimônio, desenvolvimento tecnológico e atividades destinadas à absorção e transferência de tecnologias.

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

Art. 5º Compete à ETAV:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 2º A ETAV poderá atuar de forma articulada:

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

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

§ 3º Em caráter excepcional, poderá a ETAV operar serviço de transporte ferroviário de alta velocidade (...).

§ 4º A ETAV poderá constituir subsidiária integral, bem como participar como sócia ou acionista minoritária em outras sociedades (...).

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

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

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

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

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

Art. 9º Constituem recursos da ETAV:

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

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

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

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

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

VI - rendimentos de aplicações financeiras que realizar; e

VII - rendas provenientes de outras fontes.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 14 O regime jurídico do pessoal da ETAV será o da Consolidação das Leis do Trabalho e legislação complementar, condicionada a contratação à prévia aprovação em concurso público de provas ou de provas e títulos.

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

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

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

§ 3º O prazo das contratações a que se refere o § 1º será de 36 meses, prorrogável por até 24 meses.

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

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

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

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

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

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

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

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

II – renegociações de operações de crédito previstas no art. 19 desta lei.

Parágrafo único. Para fins do presente artigo, as dívidas originais e os novos créditos detidos pela União contra a BNDESPAR ou contra o BNDES deverão ser considerados pelo seu valor de face.

Art. 21 Fica a União autorizada a garantir o financiamento de até R\$20 bilhões, atualizados pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA,

acumulada a partir da data base de dezembro de 2008, entre o BNDES e o concessionário que irá explorar o Trem de Alta Velocidade — TAV, no trecho entre os Municípios do Rio de Janeiro - RJ e Campinas - SP.

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

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

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

Art. 22 Fica a União autorizada a conceder subvenção econômica ao BNDES, limitada a R\$5 bilhões, sob a modalidade de equalização de taxas de juros, em operações de financiamento destinadas ao TAV referido no art. 21.

§ 1º A autorização de que trata o *caput* fica condicionada à verificação de que a receita bruta do TAV referido no art. 21, entre o primeiro e o quinto ou entre o sexto e o décimo anos de operação, seja inferior àquela apresentada na proposta econômico-financeira do vencedor da licitação de concessão do citado TAV ou àquela projetada nos estudos apresentados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT em sede da referida licitação, o que for menor.

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

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

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

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

Art. 23 Fica a União, a critério do Ministro de Estado da Fazenda, autorizada a abater, até o limite de R\$ 20 bilhões, parte do saldo devedor de operações de crédito firmadas com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social — BNDES, em contrapartida às provisões para crédito de liquidação duvidosa registradas por aquele Banco, relativas a financiamento concedido a investimentos em infraestrutura do País.

§ 1º O disposto no *caput* aplica-se apenas a financiamento concedido a partir da data de publicação desta lei, cujo provisionamento decorrente de perda no valor esperado de realização dos créditos resulte em queda do patrimônio de referência, conforme definição dada pelo Conselho Monetário Nacional, de no mínimo R\$8 bilhões.

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

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

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

Esse é o nosso relatório, Sr. Presidente.

Muito obrigado.

PARECER ESCRITO ENCAMINHADO À MESA

*Parecer proferido em Plenário, às 18h39 min.*  
*[Assinatura]*

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 511, DE 2010**  
**(Mensagem Nº 644, de 2010, da Presidência da República)**

Dispõe sobre medidas para assegurar a sustentabilidade econômico-financeira do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, sobre autorização para garantia do financiamento do Trem de Alta Velocidade - TAV, no trecho entre os Municípios do Rio de Janeiro - RJ e Campinas - SP, e dá outras providências.

**Autor:** PODER EXECUTIVO  
**Relator:** Deputado CARLOS ZARATTINI

**I - RELATÓRIO**

A Medida Provisória nº 511, editada em 5 de novembro de 2010, cria uma "engenharia financeira" a ser implementada pelo Governo Federal em conjunto com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), para viabilizar o financiamento da implantação do Trem de Alta Velocidade (TAV), no trecho entre os municípios do Rio de Janeiro e Campinas.

Nesse sentido, autoriza a União a garantir o financiamento de até R\$ 20 bilhões a ser concedido pelo BNDES ao concessionário que irá explorar o TAV no referido trecho. A garantia está condicionada a contragarantia em valor igual ou superior dada pelo concessionário que irá explorar o TAV e que poderá consistir em ações da sociedade de propósito específico que celebrar o contrato de concessão.

A MP também autoriza a União a conceder subsídio, sob a modalidade de equalização de taxa de juros, de até R\$ 5 bilhões em operações de financiamento do TAV Rio-Campinas. Esta subvenção econômica corresponderá à diferença entre o encargo do mutuário final (no caso, o concessionário do TAV) e a taxa de juros de longo prazo (TJLP), acrescida de um

por cento. Este subsídio está condicionado à verificação de que a receita bruta do TAV, entre o primeiro e o quinto ou entre o sexto e o décimo anos de operação, seja inferior àquela apresentada na proposta econômico-financeira do vencedor da licitação de concessão do citado TAV ou àquela projetada nos estudos apresentados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o que for menor. Isto significa que só haverá subsídio se houver uma receita do concessionário do TAV menor do que a prevista quando da sua constituição. Esse subsídio será viabilizado por intermédio de dotação específica a ser consignada no Orçamento da União. O Ministério da Fazenda disciplinará as demais condições para a concessão do subsídio e a metodologia a ser adotada.

Por fim, autoriza a União a abater, até o limite de R\$ 20 bilhões, parte do saldo devedor de operações de crédito firmadas com o BNDES, em contrapartida às provisões para créditos de liquidação duvidosa registrados pela referida instituição financeira, relativas a financiamentos concedidos a investimentos em infraestrutura a partir da data de publicação desta MP.

À proposição original e, nos termos regimentais, foram apresentadas 7 emendas, com o seguinte teor:

As emendas nºs 01 e 02, ambas de autoria do nobre Deputado Ivan Valente, pretendem suprimir os arts. 1º, 2º e 3º da MP. Esses dispositivos têm por objetivo autorizar a União a renegociar as operações de crédito firmadas com o BNDES, visando compatibilizar seu fluxo de caixa ao das operações de financiamento a projetos de investimento, até vinte bilhões de reais, no caso de inadimplemento dos beneficiários – art. 1º –, bem como autorizar a União a garantir o financiamento de até vinte bilhões de reais entre o BNDES e o concessionário, e a conceder subvenção econômica ao BNDES, limitada a cinco bilhões de reais, sob a modalidade de equalização de taxas de juros – arts. 2º e 3º.

A emenda nº 03, de autoria do ilustre Deputado Paulo Bornhausen, pretende suprimir os arts. 2º, 3º e 4º da proposição em epígrafe, retirando do projeto, além das autorizações para garantia e subsídio ao

financiamento e aos encargos da(s) empresa(s) que irá(ão) construir e operar o TAV, o dispositivo que autoriza a União a abater, até o limite de vinte bilhões de reais, parte do saldo devedor de operações de crédito firmadas com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, em contrapartida às provisões para crédito de liquidação duvidosa registradas por aquele Banco, relativas a financiamentos concedidos para investimentos em infra-estrutura do País.

As emendas nºs 04 e 05, de autoria do Senador Álvaro Dias e do Deputado Vanderlei Macris, respectivamente, pretendem suprimir e reduzir o benefício consistente na subvenção de até 5 bilhões de reais, prevista no art. 3º da MP, já mencionado acima.

A emenda nº 06, também de autoria do Deputado Vanderlei Macris, tem por objetivo alterar a redação do § 1º, do art. 3º, de modo a determinar ao Ministro da Fazenda o encaminhamento ao Congresso Nacional, ao final de cada semestre, de um relatório indicando o valor efetivamente subvencionado e as razões técnicas e econômico-financeiras que levaram às diferenças entre as projeções de receita e os valores que estiverem sendo efetivamente obtidos.

Finalmente, a emenda nº 07, de autoria do nobre Deputado Ivan Valente, pretende suprimir os art. 4º e 5º da proposição ora relatada. O objetivo da emenda é proibir o abatimento do saldo devedor e a eventual não-restituição pelo BNDES à União dos valores devidos pelos beneficiários inadimplentes.

É o relatório.

## **I - VOTO DO RELATOR**

Antes de apreciar o mérito, devemos nos manifestar sobre a constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa, compatibilidade e adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória nº 511, de 2010, e das emendas a ela apresentadas.

### **Da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa**

Quanto aos pressupostos de relevância e urgência impostos pelo art. 62 do Texto Constitucional, somos de opinião que, tendo em vista a necessidade de realização urgente das licitações indispensáveis para o início da implementação do TAV, o requisito está plenamente atendido.

Não se observam quaisquer vícios por inconstitucionalidade, injuridicidade ou má técnica legislativa no texto da proposição principal, nem das emendas apresentadas.

### **Da compatibilidade e adequação orçamentária e financeira**

Do ponto de vista orçamentário e financeiro, é necessário ressaltar um aspecto importante. Como se sabe, a Lei de Responsabilidade Fiscal estabeleceu regras para a concessão de garantias em operações de crédito, como é o caso que agora examinamos. Além dos limites e condições definidos pelo Senado Federal para o concedente, o § 1º da referida Lei Complementar determina que a garantia estará condicionada ao oferecimento de contragarantia, em valor igual ou superior ao da garantia a ser concedida, e à adimplência da entidade que a pleitear relativamente a suas obrigações junto ao garantidor e às entidades por este controladas. Os dois requisitos estão plenamente atendidos, tanto em relação aos limites de endividamento, como em relação à prestação de contragarantia, que é exigida pelo § 1º do art. 2º da MP.

No que se refere à subvenção econômica, ela está condicionada à *frustração da receita prevista pela operadora vencedora da licitação do TAV*. Só haverá subsídio, que exigirá dotação orçamentária, após a implantação do TAV e somente em condições especiais. Portanto, *a priori*, a matéria não gera criação de despesa para a União.

Quanto às emendas apresentadas, nada temos a obstar do ponto de vista orçamentário e financeiro, tendo em vista que nenhuma delas cria despesas ou suprime receitas públicas.

## Do mérito

O financiamento do TAV, por se tratar de projeto de grande vulto, envolve a assunção de diversos riscos. Nesse contexto, a MP prevê a possibilidade de a União garantir o financiamento entre o BNDES e o concessionário do TAV, assim como poderá conceder subsídio caso haja frustração de receita bruta por parte do TAV. Esses mecanismos objetivam mitigar os riscos do projeto, o que, segundo a Exposição de Motivos que acompanha a MP, *...aumenta a probabilidade de retorno adequado do empreendimento e, conseqüentemente, diminui a probabilidade de se acionarem as garantias*. Nessa linha também, a possibilidade de abatimento de parte do saldo devedor de dívida do BNDES com a União, em contrapartida a provisão para créditos de liquidação duvidosa, visa manter a capacidade operacional do BNDES como o principal agente financiador de investimentos de longo prazo no País.

Em relação ao empreendimento do TAV propriamente dito, valem aqui algumas observações.

A implantação do Trem de Alta Velocidade (TAV) é fundamental para a solução do transporte de passageiros entre as principais cidades da região Sudeste do Brasil. Essa região formada por três grandes metrópoles (São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte) é ainda o centro econômico do país e enfrenta sérios problemas de infraestrutura de transporte.

As estradas já se encontram próximas do esgotamento da sua capacidade, em especial a Via Dutra que apresenta congestionamentos diários nas regiões da capital paulista, São José dos Campos e Rio. O sistema aeroportuário, da mesma forma, opera no limite da sua capacidade. São freqüentes e mais do que conhecidos os problemas que afligem os passageiros nos principais aeroportos dessas cidades.

Portanto, a implantação do TAV se apresenta como solução para resolver esses problemas de deslocamento, fundamental para o desenvolvimento da região Sudeste e de todo país.

O TAV é um sistema moderno de transporte de passageiros que pode recuperar esse importante modal de transporte abandonado após a privatização das ferrovias brasileiras no governo FHC.

Não é uma novidade no mundo. A primeira linha iniciou seu funcionamento em 1964 no Japão. Em 1981 iniciaram a operação as primeiras

linhas na Europa. Hoje temos no mundo todo 15 mil km de ferrovias de alta velocidade. Nove mil quilômetros estão em implantação e 17 mil km estão em projeto. Em 2024 estima-se que 40 mil km estarão em funcionamento no globo. Até os EUA que priorizaram durante décadas o transporte rodoviário e aeroviário estão agora com milhares de quilômetros de TAV em implantação e em projeto.

O sistema TAV distingue-se dos demais sistemas de transporte por ser de alta capacidade. Enquanto automóveis, ônibus rodoviários e aviões transportam poucas pessoas, o TAV transporta muito mais. No Japão a linha Tóquio – Osaka transporta 400 mil passageiros diariamente, na França a linha Paris – Lyon transporta por ano 25 milhões de passageiros. A linha Rio – São Paulo – Campinas estima-se que vá atender 18 milhões de passageiros.

Além dessa característica de transporte de massa, o TAV também apresenta um alto índice de eficiência energética. Se considerarmos todos os sistemas de transporte convertidos para apenas uma unidade energética verificamos que o TAV transporta 170 passageiros por km, enquanto o ônibus transporta 54 passageiros, o automóvel 39 passageiros e o avião apenas 20 passageiros por unidade energética.

Do ponto de vista ambiental o TAV é ainda mais vantajoso. Considerando-se uma viagem de 600 km, o transporte aéreo despeja 80 kg de CO<sub>2</sub> na atmosfera por passageiro, enquanto com o TAV apenas 13 kg por passageiro são emitidos.

O projeto do TAV Rio- São.Paulo – Campinas além da interligação dessas cidades com estações em áreas centrais realizará a interligação dos principais aeroportos do país: Galeão, Guarulhos e Viracopos e terá acessibilidade pelo sistema rodoviário principal da região Sudeste.

É um sistema que também registra pouquíssimos acidentes, nenhum de grandes proporções. Com isso podemos também ver reduzida a verdadeira guerra do trânsito no Brasil que produz mais de 35 mil mortes por ano. Portanto, vai colaborar com a saúde dos brasileiros, seja pelo aspecto ambiental, seja pela redução de acidentes.

O TAV traz também um importante salto tecnológico para a nossa indústria ferroviária. No edital de licitação está previsto que deverá haver

transferência de tecnologia para a indústria nacional. Isso deverá ser realizado através da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. ( ETAV). A ETAV, além de ser o receptáculo tecnológico que capacitará a indústria e a engenharia nacional para expandir o sistema para outras cidades e regiões do Brasil, deverá fazer o planejamento dessa expansão e dos subsistemas necessários ao desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros.

Por fim é fundamental afirmar o quanto poderemos ter de desenvolvimento regional com o TAV. A implantação das estações será um importante fator de renovação urbana em áreas centrais consolidadas. Exemplos desse desenvolvimento são os planos diretores em desenvolvimento para as regiões centrais do Rio de Janeiro e Campinas, elaborados pelas Prefeituras dessas cidades.

Além disso, poderemos ter bairros novos desenvolvidos a partir da implantação de novas estações. São possibilidades que darão um novo desenho urbano para as áreas de influência do TAV , onde as distâncias não serão medidas mais em quilômetros mas sim em minutos.

Quanto ao volume de recursos previstos neste PLV para aporte ao BNDES com a finalidade de financiamento ao TAV, é importante observar que mantido o calendário previsto no Plano de Aceleração de Crescimento (PAC), com o leilão sendo realizado em abril de 2011, o primeiro desembolso de R\$ 3,5 bilhão se dará em 2012 e prosseguirá anualmente até 2016. A ETAV deverá aportar R\$ 3,4 bilhões até 2016, sendo a maior parte em desapropriações e os investidores privados deverão entrar com aproximadamente R\$ 10 bilhões.

Os recursos previstos para a possibilidade de frustração de receita do empreendimento não serão desembolsados diretamente, mas sim através da redução dos juros no financiamento do BNDES ao concessionário, com um impacto bastante baixo em termos orçamentários.

Não resta dúvida, portanto, de que estamos diante de um projeto altamente meritório e importante para a modernização da infraestrutura de transportes no Brasil.

Contudo, fazem-se necessárias alterações para o aprimoramento do disposto na MP.

Inicialmente, de acordo com solicitação da área econômica do Governo, propomos a inclusão de dispositivo que ajusta os mecanismos dos financiamentos do BNDES.

Conforme entendimento do Ministério da Fazenda por intermédio da Secretaria do Tesouro Nacional (STN) e da Procuradoria Geral da Fazenda Nacional (PGFN), o conceito de "equivalência econômica", embutido para ressarcir a União sobre os créditos concedidos ao BNDES, significa que o referido ressarcimento será corrigido pela taxa Selic. No entanto, o financiamento do BNDES ao concessionário se dará em condições de TJI.P+1%. Assim, sem a qualificação do significado de "equivalência econômica", há o risco de serem afetadas suas condições de fluxo de caixa e rentabilidade, além da própria disposição do Banco de conceder refinanciamento, o que lhe causaria perda financeira, caso seja necessário conceder alongamento do prazo de crédito ao concessionário sem o que o BNDES tenha como se ressarcir do custo distinto.

No caso do TAV, sempre houve a pressuposição de que o refinanciamento, se houvesse, seria nas condições da captação da União ao BNDES. Logo, a mudança proposta estaria esclarecendo a intenção original do Governo.

No caso da captação que excede ao TAV, trata-se de definir que, no caso da Lei nº 11.948, se um dia os créditos sob o seu amparo forem refinanciados, isto acontecerá sob as taxas já contratadas, não sob as condições de taxa Selic.

Outro ponto importante, também solicitado pelo Poder Executivo, se refere alteração do artigo 2º originalmente da MP.

No artigo 2º da MP 511, havia a autorização para que a União concedesse financiamento de até R\$ 20 bilhões para suporte ao projeto do Trem de Alta Velocidade, o qual deverá fazer a ligação entre os municípios de Rio de Janeiro (RJ) e Campinas (SP).

O projeto em questão é altamente complexo e envolve significativa soma de recursos, os quais poderão ser objeto de desembolsos pelo BNDES após a comprovação da execução físico/financeira das diversas etapas previstas à realização do mesmo. Estima-se, em função da previsão do período de duração das obras e da realização dos investimentos pelo concessionário, que o período provável de desembolsos durará cerca de 06 anos.

Mesmo com o controle inflacionário que o País vem desfrutando desde o Plano Real e a implementação do sistema de meta de inflação, a definição de um valor nominal não corrigido configura-se um risco para o prazo em questão de 06 anos. Com a finalidade de evitar riscos à capacidade de o BNDES suprir o volume necessário de recursos à execução do projeto, torna-se importante a preservação do valor real da garantia a ser oferecida pela União ao financiamento a ser concedido pelo BNDES.

Em função disto, propomos que o valor da garantia do financiamento de até R\$ 20 bilhões possa ser atualizado pela variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA acumulada a partir da data base de dezembro de 2008, configurando-se como medida redutora dos riscos relativos ao projeto.

Tomou-se a variação do índice de preços a partir de dezembro de 2008, pois o valor do financiamento do projeto em questão foi avaliado a preços correntes daquela época.

Entretanto, para que seja possível viabilizar o disposto na MP sob comento, faz-se necessário incluir, por meio de Projeto de Lei de Conversão (PLV), o conteúdo integral do Projeto de Lei nº 7.673/2010, que autoriza a criação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. (ETAV).

Vale salientar que a ETAV terá por objeto planejar e promover o desenvolvimento do transporte ferroviário de alta velocidade de forma integrada com as demais modalidades de transporte, por meio de estudos, pesquisas, administração e gestão de patrimônio, desenvolvimento tecnológico e atividades destinadas à absorção e transferência de tecnologias.

Tem como um dos principais objetivos a absorção da tecnologia, bem assim de sua transferência às instituições de pesquisa e à indústria nacional de todo o acervo e conhecimento técnico que vier a ser transferido pelos vencedores da licitação, conforme exigência constante no edital.

Nesse sentido, a incorporação do Projeto de lei de criação da ETAV decorre do fato de a dinâmica do processo de implantação do TAV não poder ser dissociada da criação da ETAV como demonstraremos a seguir.

Senão vejamos, a ETAV será uma empresa pública que deterá participação minoritária no capital da Sociedade de Propósito Específico - SPE, a ser formada em conjunto com o consórcio vencedor do certame, responsável pela implementação, operação e manutenção do TAV Brasil.

Está em curso o processo de licitação para a concessão do serviço público ferroviário de passageiros por Trem de Alta Velocidade (TAV) entre as cidades do Rio de Janeiro – São Paulo - Campinas, com previsão de entrega das propostas para o dia 11 de abril e o leilão para seleção da oferta mais competitiva para o dia 29 de abril. A previsão de assinatura de contrato de concessão é para o início do segundo semestre.

A adjudicatária da licitação deverá firmar Acordo de Acionista com a empresa pública federal (ETAV) antes da assinatura do contrato de concessão e ambas constituirão uma sociedade de propósito específico para exploração da concessão.

Para a tanto, a ETAV deverá estar constituída e com os seus órgãos de administração superior, Conselho de Administração e Diretoria de Executiva, em pleno funcionamento, com razoável antecedência à data prevista para assinatura do contrato para estabelecer negociações com o grupo vencedor da licitação tendo em vista a execução do contrato.

Há que se considerar, ainda, o prazo necessário para a edição dos atos administrativos para criação e instalação da ETAV e os procedimentos junto aos órgãos federais e estaduais para obtenção dos devidos registros – CNPJ, Alvará de funcionamento, entre outros.

Quanto antes for constituída e instalada a empresa maior tranquilidade será garantida ao processo de licitação e aos potenciais investidores.

Nesse contexto, faz-se necessário incorporar o Projeto de Lei que cria a ETAV, ora em tramitação no Congresso Nacional, por meio do PLV da MP 511.

Ao Projeto da ETAV acrescentamos também uma pequena mas importante alteração, que prevê escritórios nas cidades de Campinas – SP e do Rio de Janeiro - RJ pelo fato destas cidades serem, além da origem e o destino do primeiro TAV brasileiro, polos de desenvolvimento científico e tecnológico.

### **Das Emendas**

Partindo-se do princípio de que o projeto do TAV precisa não apenas ser aprovado como sobretudo viabilizado do ponto de vista financeiro e econômico, infelizmente não podemos acatar as emendas nºs 01, 02, 03, 04, 05 e 07. Todas elas, ao suprimirem as mais importantes fontes de financiamento do projeto, teriam como consequência, caso aprovadas, a verdadeira inviabilização do TAV, com o que não podemos concordar.

Quanto à emenda nº 06, vale salientar que já existe mecanismo de transparência que propiciam o controle do Congresso Nacional sobre as operações de crédito geridas no âmbito do BNDES, inclusive com relatórios disponibilizados no sítio daquela instituição.

### **Conclusão**

Diante do exposto, votamos **pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa, compatibilidade e adequação orçamentária e financeira** da Medida Provisória nº 511, de 2010, e de todas as emendas. **No mérito, votamos pela aprovação** da Medida Provisória nº 511, de 2010, pela rejeição das demais emendas de 1 a 7, na forma do Projeto de Lei de Conversão em anexo.

Sala da Comissão, em        de        de 2011.

Deputado **CARLOS ZARATTINI**  
Relator

## PLENÁRIO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

**PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº      , DE 2011**  
**MEDIDA PROVISÓRIA nº 511, DE 5 DE NOVEMBRO DE 2010.**

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

O Congresso Nacional Decreta:

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

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

Parágrafo único. A ETAV terá sede e foro em Brasília, Distrito Federal e dois escritórios, em Campinas – SP e no Rio de Janeiro - RJ, podendo estabelecer escritórios em outras unidades da Federação.

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

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

Art. 5º Compete à ETAV:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§2º A ETAV poderá atuar de forma articulada:

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

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

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

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

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

desenvolvimento e sociedades nacionais que serão parte nos processos de transferência, desenvolvimento e absorção de tecnologias e licenciamento de patentes, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

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

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

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

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

Art. 9º Constituem recursos da ETAV:

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

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

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

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

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

VI - rendimentos de aplicações financeiras que realizar; e

VII - rendas provenientes de outras fontes.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 14. O regime jurídico do pessoal da ETAV será o da Consolidação das Leis do Trabalho e legislação complementar, condicionada a contratação à prévia aprovação em concurso público de provas ou de provas e títulos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Parágrafo único. Para fins do presente artigo, as dívidas originais e os novos créditos detidos pela União contra a BNDESPAR ou contra o BNDES deverão ser considerados pelo seu valor de face.

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

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

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

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

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

§ 1º A autorização de que trata o **caput** fica condicionada à verificação de que a receita bruta do TAV referido no art. 21, entre o primeiro e o quinto ou entre o sexto e o décimo anos de operação, seja inferior àquela apresentada na proposta econômico-financeira do vencedor da licitação de concessão do citado TAV ou àquela projetada nos estudos apresentados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT em sede da referida licitação, o que for menor.

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

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

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

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

Art. 23. Fica a União, a critério do Ministro de Estado da Fazenda, autorizada a abater, até o limite de R\$ 20.000.000.000,00 (vinte bilhões de reais), parte do saldo devedor de operações de crédito firmadas com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, em contrapartida às provisões para crédito de liquidação duvidosa registradas por aquele Banco, relativas a financiamento concedido a investimentos em infraestrutura do País.

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

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

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

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

Sala das Sessões, em                      de                      de 2011.

  
Deputado **CARLOS ZARATTINI**  
Relator

Resultado da pesquisa Projeto de Lei e Outras Proposições

## Consulta Tramitação das Proposições

**Proposição:** MPV-511/2010 Avulso

**Autor:** Poder Executivo

**Data de Apresentação:** 08/11/2010

**Apreciação:** Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

**Regime de tramitação:** Urgência

**Situação:** PLEN: Aguardando Deliberação.

**Ementa:** Dispõe sobre medidas para assegurar a sustentabilidade econômico-financeira do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, sobre autorização para garantia do financiamento do Trem de Alta Velocidade - TAV, no trecho entre os Municípios do Rio de Janeiro - RJ e Campinas - SP, e dá outras providências.

**Indexação:** Autorização, União Federal, garantia, financiamento, renegociação, abatimento, saldo devedor, operação de crédito, projeto, investimento, infraestrutura, BNDES, concessionária, Trem de Alta Velocidade (TAV), Rio de Janeiro, (RJ), Campinas, (SP), condição, contragarantia, valor, adimplência, Ministério da Fazenda, definição, metodologia, subvenção econômica, pagamento, modalidade, equalização de taxas de juros, proposta, vencedor, licitação, (ANTT), encargo, mutuário, (TJLP).

### Despacho:

23/11/2010 - Publique-se. Submeta-se ao Plenário. Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário Regime de Tramitação: Urgência

### PLEN (PLEN )

MSC 644/2010 (Mensagem) - Poder Executivo

Legislação Citada

### Emendas

#### MPV51110 (MPV51110)

EMC 1/2010 MPV51110 (Emenda Apresentada na Comissão) - Ivan Valente

EMC 2/2010 MPV51110 (Emenda Apresentada na Comissão) - Ivan Valente

EMC 3/2010 MPV51110 (Emenda Apresentada na Comissão) - Paulo Bornhausen

EMC 4/2010 MPV51110 (Emenda Apresentada na Comissão) - Alvaro Dias

EMC 5/2010 MPV51110 (Emenda Apresentada na Comissão) - Vanderlei Macris

EMC 6/2010 MPV51110 (Emenda Apresentada na Comissão) - Vanderlei Macris

EMC 7/2010 MPV51110 (Emenda Apresentada na Comissão) - Ivan Valente

### Pareceres, Votos e Redação Final

#### MPV51110 (MPV51110)

PPP 1 MPV51110 (Parecer Proferido em Plenário) - Carlos Zarattini

### Originadas

#### MPV51110 (MPV51110)

PLV 7/2011 MPV51110 (Projeto de Lei de Conversão) - Carlos Zarattini

### Última Ação:

Data
<b>23/11/2010</b> - Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA) - Publique-se. Submeta-se ao Plenário. Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário Regime de Tramitação: Urgência (Íntegra)
<b>29/3/2011</b> - PLENÁRIO (PLEN) - Matéria não apreciada em face do cancelamento da Ordem do Dia.

## Andamento

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

Data	
8/11/2010	<b>CONGRESSO NACIONAL (CN)</b> Prazo para Emendas: 09/11/2010 a 14/11/2010. Comissão Mista: 08/11/2010 a 21/11/2010. Câmara dos Deputados: 22/11/2010 a 05/12/2010. Senado Federal: 06/12/2010 a 19/12/2010. Retorno à Câmara dos Deputados (se houver): 20/12/2010 a 22/12/2010. Sobrestar Pauta: a partir de 02/02/2011. Congresso Nacional: 08/11/2010 a 16/02/2011. Prorrogação pelo Congresso Nacional: 17/02/2011 a 17/04/2011.
8/11/2010	<b>COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP)</b> Publicação inicial no DCD do dia 09/11/10 PÁG 41657 COL 01.(publicação)
8/11/2010	<b>Poder Executivo (EXEC)</b> Publicação da Medida Provisória no Diário Oficial da União.(íntegra)
22/11/2010	<b>Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)</b> Recebido o OF. nº 471/2010, do Congresso Nacional, que encaminha o processado da Medida Provisória nº 511/2010. Informa, ainda, que à Medida foram oferecidas 7 (Sete) emendas e que a Comissão Mista referida no caput do art. 2º da Resolução nº 1 de 2002-CN não se instalou / não emitiu parecer.(íntegra)
22/11/2010	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Apresentação da Mensagem n. 644/2010, pelo Poder Executivo, que: "Submete à apreciação do Congresso Nacional o texto da Medida Provisória nº 511/2010, que 'Dispõe sobre medidas para assegurar a sustentabilidade econômico-financeira do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, sobre autorização para garantia do financiamento do Trem de Alta Velocidade - TAV, no trecho entre os Municípios do Rio de Janeiro - RJ e Campinas - SP, e dá outras providências".(íntegra)
23/11/2010	<b>Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)</b> Publique-se. Submeta-se ao Plenário. Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário Regime de Tramitação: Urgência (íntegra)
23/11/2010	<b>COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP)</b> Encaminhada à publicação. Avulso inicial.
23/11/2010	<b>COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP)</b> Publicação do despacho no DCD do dia 24/11/10 PÁG 46602 COL 01.(publicação)
24/11/2010	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Discussão em turno único.
24/11/2010	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Matéria não apreciada por acordo dos Srs. Líderes.
30/11/2010	<b>Presidência da Câmara dos Deputados (PRESI)</b> Designado Relator, Dep. Carlos Zarattini (PT-SP), para proferir parecer em plenário pela Comissão Mista a esta medida provisória e às emendas apresentadas.
30/11/2010	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Discussão em turno único.
30/11/2010	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Matéria não apreciada em face do encerramento da Sessão.
1/12/2010	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Discussão em turno único.
1/12/2010	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b>

	Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 501/10, com prazo encerrado.	7
8/12/2010	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Discussão em turno único (Sessão Ordinária - 14:00).	
8/12/2010	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Matéria não apreciada por acordo dos Srs. Líderes.	
21/12/2010	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Matéria não apreciada em face do cancelamento da Ordem do Dia, mediante acordo Srs. Líderes.	
8/2/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Discussão em turno único.	
8/2/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV n.º 504, de 2010, com prazo encerrado.	
9/2/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Discussão em turno único.	
9/2/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Matéria não apreciada por acordo dos Srs. Líderes.	
22/2/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Discussão em turno único.	
22/2/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 502/10, com prazo encerrado.	
23/2/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Discussão em turno único.	
23/2/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Matéria não apreciada em face da não conclusão da apreciação da MPV 503/10, item 01 da pauta, com prazo encerrado.	
23/2/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Discussão em turno único.	
23/2/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Matéria não apreciada por acordo dos Srs. Líderes.	
1/3/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Discussão em turno único.	
1/3/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Matéria não apreciada em face do encerramento da Sessão.	
2/3/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Matéria não apreciada em face do cancelamento da Ordem do Dia, mediante acordo.	
15/3/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Discussão em turno único.	
15/3/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Matéria não apreciada por acordo dos Srs. Líderes.	
16/3/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Discussão em turno único.	
16/3/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Matéria não apreciada por acordo dos Srs. Líderes.	

22/3/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Discussão em turno único.
22/3/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Matéria não apreciada por acordo dos Srs. Líderes.
23/3/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Matéria não apreciada por acordo dos Srs. Líderes.
29/3/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Matéria não apreciada em face do cancelamento da Ordem do Dia.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Discussão em turno único.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Votação do Requerimento do Dep. Onyx Lorenzoni, na qualidade de Líder do DEM, que solicita a retirada de pauta desta Medida Provisória.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Encaminharam a Votação: Dep. Onyx Lorenzoni (DEM-RS) e Dep. Carlos Zarattini (PT-SP).
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Verificação da votação do requerimento, solicitada pelos Deputados Vanderlei Macris, Eduardo Cunha, Carlos Zarattini e Onyx Lorenzoni, na qualidade de Líderes do PSDB, PMDB, PT e DEM respectivamente, em razão do resultado proclamado pela Mesa: "Rejeitado o Requerimento", passando-se à sua votação pelo processo nominal.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Rejeitado o Requerimento. Sim: 07; não: 248; abstenção: 02; total: 257.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Parecer proferido em Plenário e entregue à Mesa pelo Relator, Dep. Carlos Zarattini (PT-SP), 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; e, no mérito, pela aprovação desta Medida Provisória, na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado, e pela rejeição das Emendas de n.ºs 1 a 7.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Votação do Requerimento do Dep. Pauderney Avelino, na qualidade de Líder do DEM, solicitando - nos termos do § 4º do artigo 185 do RICD - verificação da votação, antes do decurso do interstício de uma hora, para o Requerimento que solicita concessão de prazo, até a sessão ordinária seguinte, para apreciação desta Medida Provisória.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Encaminhou a Votação o Dep. Pauderney Avelino (DEM-AM).
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Prejudicado o Requerimento em face do decurso do interstício de uma hora.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Votação do Requerimento do Dep. Onyx Lorenzoni, na qualidade de Líder do DEM, que solicita a concessão de prazo, até a sessão ordinária seguinte, para a apreciação desta Medida Provisória.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Encaminharam a Votação: Dep. Onyx Lorenzoni (DEM-RS) e Dep. Paulo Teixeira (PT-SP).
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Verificação da votação do requerimento, solicitada pelos Deputados Vanderlei Macris, na qualidade de Líder do PSDB, Onyx Lorenzoni, na qualidade de Líder do DEM e Eduardo Cunha, na qualidade de Líder do PMDB, em razão do resultado proclamado pela Mesa: "Rejeitado o Requerimento", passando-se à sua votação pelo processo nominal.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Rejeitado o Requerimento. Sim: 12; não: 298; abstenção: 04; total: 314.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Votação do Requerimento do Dep. Vanderlei Macris, na qualidade de Líder do PSDB, que solicita o adiamento da discussão por duas sessões.

5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Encaminhou a Votação o Dep. Vanderlei Macris (PSDB-SP).
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Rejeitado o Requerimento.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Votação do Requerimento do Dep. Onyx Lorenzoni, na qualidade de Líder do DEM, que solicita o adiamento da discussão por uma sessão.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Encaminharam a Votação: Dep. Onyx Lorenzoni (DEM-RS) e Dep. Carlos Zarattini (PT-SP).
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Prejudicada a verificação da votação em face do encerramento da sessão.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Adiada a discussão em face do encerramento da sessão.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Votação do Requerimento do Dep. XXX, Líder do XXX, solicitando - nos termos do § 4º do artigo 185 do RICD - verificação da votação, antes do decurso do interstício de uma hora, para o Requerimento que solicita XXX.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Discussão, em turno único, da Medida Provisória n.º 511, de 2010. (Sessão Extraordinária - 20:02).
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Votação do Requerimento do Dep. Antonio Imbassahy, na qualidade de Líder do PSDB, que solicita a retirada de pauta desta Medida Provisória.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Encaminhou a Votação o Dep. Marcus Pestana (PSDB-MG).
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Verificação da votação do requerimento, solicitada pelos Deputados Duarte Nogueira, Líder do PSDB, Felipe Maia e Eduardo Cunha, na qualidade de Líderes do DEM e do PMDB respectivamente, em razão do resultado proclamado pela Mesa: "Rejeitado o Requerimento", passando-se à sua votação pelo processo nominal.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Rejeitado o Requerimento. Sim 07; não: 267; abstenção: 04; total: 278.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Prejudicado o Requerimento do Dep. Pauderney Avelino, na qualidade de Líder do DEM, que solicita a retirada de pauta desta Medida Provisória.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Votação do Requerimento do Dep. Pauderney Avelino, na qualidade de Líder do DEM, solicitando - nos termos do § 4º do artigo 185 do RICD - verificação da votação, antes do decurso do interstício de uma hora, para o Requerimento que solicita que a discussão seja feita por grupo de artigos.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Encaminharam a Votação: Dep. Pauderney Avelino (DEM-AM) e Dep. Silvio Costa (PTB-PE).
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b>
	Rejeitado o Requerimento.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Votação do Requerimento do Dep. Onyx Lorenzoni, na qualidade de Líder do DEM, que solicita que a discussão seja feita por grupo de artigos.

5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Encaminharam a Votação: Dep. Darcísio Perondi (PMDB-RS) e Dep. Jilmar Tatto (PT-SP).
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Rejeitado o Requerimento.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Votação do Requerimento do Dep. Rubens Bueno, Líder do PPS, que solicita que a discussão seja feita emenda por emenda.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Indeferido, de ofício, o Requerimento.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> O autor do Requerimento recorre ao Plenário da decisão da presidência.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Rejeitado o recurso.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Discutiram a Matéria: Dep. Domingos Sávio (PSDB-MG), Dep. Maurício Quintella Lessa (PR-AL), Dep. Nelson Marchezan Junior (PSDB-RS), Dep. Jilmar Tatto (PT-SP), Dep. Darcísio Perondi (PMDB-RS) e Dep. Edson Santos (PT-RJ).
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Votação do Requerimento dos Srs. Líderes que solicita o encerramento da discussão e do encaminhamento da votação.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Encaminharam a Votação: Dep. Carlos Zarattini (PT-SP) e Dep. Antonio Imbassahy (PSDB-RS)
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Verificação da votação do requerimento, solicitada pelos Deputados Pauderney Avelino e Eduardo Cunha, na qualidade de Líderes do DEM e do PMDB respectivamente, em razão do resultado proclamado pela Mesa: "Aprovado o Requerimento", passando-se à sua votação pelo processo nominal.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Aprovado o Requerimento. Sim: 271; não: 11; abstenção: 01; total: 283.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Encerrados a discussão e o encaminhamento da votação.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Votação preliminar em turno único.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Votação do Requerimento do Dep. Antonio Carlos Magalhães Neto, Líder do DEM, solicitando - nos termos do § 4º do artigo 185 do RICD - verificação da votação, antes do decurso do interstício de uma hora, para o Requerimento que solicita o adiamento da votação por duas sessões.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Encaminharam a Votação: Dep. Antonio Carlos Magalhães Neto (DEM-BA) e Dep. Jilmar Tatto (PT-SP).
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Retirado de ofício o Requerimento.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Retirados de ofício os Requerimentos do Deputado Onyx Lorenzoni, na qualidade de Líder do DEM, que solicitam o adiamento da votação por uma sessão, que a votação seja feita artigo por artigo e que as emendas sejam votadas uma a uma.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Retirado de ofício o Requerimento do Deputado Vanderlei Macris, na qualidade de Líder do PSDB, que solicita o adiamento da votação por duas sessões.

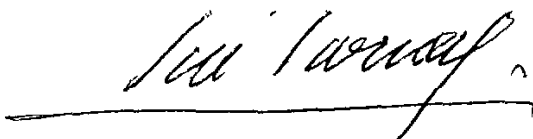
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Aprovado, em apreciação preliminar, o Parecer do Relator, na parte em que manifesta opinião favorável quanto ao atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência e de sua adequação financeira e orçamentária, nos termos do artigo 8º da Resolução nº 01, de 2002-CN.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Votação, quanto ao mérito, em turno único.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Aprovada a Medida Provisória n.º 511, de 2010, na forma do Projeto de Lei de Conversão, ressalvados os destaques.
5/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Adiada a votação por acordo dos Srs. Líderes.
6/4/2011	<b>Dispõe sobre medidas para assegurar a sustentabilidade econômico-financeira do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, sobre autorização para garantia do financiamento do Trem de Alta Velocidade - TAV, no trecho entre os Municípios do Rio de Janeiro - RJ e Campinas - SP, e dá outras providências. (MPV51110)</b> Apresentação do Projeto de Lei de Conversão n. 7/2011, pelo Deputado Carlos Zarattini (PT-SP), que: "Autoriza a criação da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S.A. - ETAV". (íntegra)
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Continuação da votação, em turno único, da Medida Provisória n.º 511-A, de 2010 (Sessão Ordinária - 14:00).
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Votação da expressão "autoriza a União a criar a Empresa de Transporte Ferroviário S.A - ETAV", constante do art. 1.º do Projeto de Lei de Conversão, objeto do Destaque para votação em separado da bancada do PSDB.
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Encaminharam a Votação: Dep. Vanderlei Macris (PSDB-SP), Dep. Carlos Zarattini (PT-SP), Dep. Otavio Leite (PSDB-RJ) e Dep. Alberto Mourão (PSDB-SP).
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Verificação da votação do requerimento, solicitada pelos Deputados Otavio Leite e Mendes Ribeiro Filho, na qualidade de Líderes do PSDB e do PMDB respectivamente, em razão do resultado proclamado pela Mesa: "Mantida a expressão", passando-se à sua votação pelo processo nominal.
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Mantida a expressão. Sim: 213; não: 68; total: 281.
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Votação do artigo 2º, do Projeto de Lei de Conversão, objeto do Destaque para votação em separado da bancada do PSDB.
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Encaminharam a Votação: Dep. Vanderlei Macris (PSDB-SP), Dep. Jilmar Tatto (PT-SP), Dep. Antonio Imbassahy (PSDB-BA) e Dep. Arnaldo Faria de Sá (PTB-SP).
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Mantido o art. 2.º do Projeto de Lei de Conversão.
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Votação do art. 22 do Projeto de Lei de Conversão, objeto do Destaque para votação em separado da bancada do DEM.

6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Encaminharam a Votação: Dep. Antonio Carlos Magalhães Neto (DEM-BA), Dep. Carlos Zarattini (PT-SP), Dep. Pauderney Avelino (DEM-AM) e Dep. Jilmar Tatto (PT-SP).
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Mantido o art. 22 do Projeto de Lei de Conversão.
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Prejudicado o Destaque de Bancada do PPS, para votação em separado da Emenda de n.º 4.
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Votação da Emenda de n.º 6, objeto do Destaque para votação em separado da bancada do PSDB.
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Encaminhou a Votação o Dep. Vanderlei Macris (PSDB-SP).
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Aprovada a Emenda de n.º 6.
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Votação do art. 23 do Projeto de Lei de Conversão, objeto do Destaque para votação em separado da bancada do DEM.
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Encaminharam a Votação: Dep. Ronaldo Caiado (DEM-GO), Dep. Jonas Donizette (PSB-SP), Dep. Mendonça Filho (DEM-PE) e Dep. Arnaldo Faria de Sá (PTB-SP).
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Verificação da votação do destaque, solicitada pelos Deputados Otavio Leite, Mendonça Filho e José Guimarães, na qualidade de Líderes do PSDB, DEM e PT respectivamente, em razão do resultado proclamado pela Mesa: "Mantido o art. 23 do Projeto de Lei de Conversão", passando-se à sua votação pelo processo nominal.
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Mantido o art. 23 do Projeto de Lei de Conversão. Sim: 203; não: 68; total: 271.
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Votação da Redação Final.
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Aprovada a Redação Final assinada pelo Relator, Dep. Carlos Zarattini (PT-SP).
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> A matéria vai ao Senado Federal, incluindo o processado (MPV 511-B/10) (PLV 7/11).
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Mantida a expressão. Sim: 213; não: 68; total: 281.
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Votação do artigo 2º, constante Projeto de Lei de Conversão, objeto do Destaque para votação em separado da bancada do PSDB.
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Mantido o art. 23 do Projeto de Lei de Conversão. Sim: 203; não: 68; total: 271.
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Aprovada a Redação Final assinada pelo Relator, Dep. Carlos Zarattini (PT-SP).
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> A matéria vai ao Senado Federal, incluindo o processado (MPV 511-B/10) (PLV 11/11).
6/4/2011	<b>PLENÁRIO (PLEN)</b> Aprovada a Redação Final assinada pelo Relator, Dep. Carlos Zarattini (PT-SP).

**ATO DO PRESIDENTE DA MESA DO  
CONGRESSO NACIONAL Nº 2, DE 2011**

**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 511, de 5 de novembro de 2010**, que “Dispõe sobre medidas para assegurar a sustentabilidade econômico-financeira do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, sobre autorização para garantia do financiamento do Trem de Alta Velocidade - TAV, no trecho entre os Municípios do Rio de Janeiro - RJ e Campinas - SP, e dá outras providências”, tem sua vigência prorrogada pelo período de sessenta dias.

Congresso Nacional, em 7 de fevereiro de 2011.

  
Senador José Sarney  
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

<b>MPV Nº 511</b>	
Publicação no DO	8-11-2010
Designação Prevista da Comissão	9-11-2010
Instalação Prevista da Comissão	10-11-2010
Emendas	até 14-11-2010
Prazo na Comissão	8-11-2010 a 21-11-2010 (14º dia)
Remessa do Processo à CD	21-11-2010
Prazo na CD	22-11-2010 a 5-12-2010 (15º ao 28º dia)
Recebimento previsto no SF	5-12-2010
Prazo no SF	6-12-2010 a 19-12-2010 (42º dia)
Se modificado, devolução à CD	19-12-2010
Prazo para apreciação das modificações do SF, pela CD	20-12-2010 a 22-12-2010 (43º ao 45º dia)
Regime de urgência, obstruindo a pauta a partir de	2-2-2011 (46º dia)
Prazo final no Congresso	16-2-2011 (60 dias)
(*) Prazo final prorrogado	17-4-2011
(*) Prazo prorrogado por Ato do Presidente da Mesa do Congresso Nacional nº 2, de 2011 – DOU (Seção 1) de 8-2-2011	

<b>MPV Nº 511</b>	
Votação na Câmara dos Deputados	6-04-2011
Leitura no Senado Federal	
Votação no Senado Federal	

## LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

### **DECRETO-LEI N.º 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943**

Vide texto compilado

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

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

Texto compilado

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

Mensagem de veto

Art. 24. É dispensável a licitação:

XXV - na contratação realizada por Instituição Científica e Tecnológica - ICT ou por agência de fomento para a transferência de tecnologia e para o licenciamento de direito de uso ou de exploração de criação protegida. (Incluído pela Lei nº 10.973, de 2004)

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

Vide texto compilado  
(Vide ADIN 2380, de 2000)  
Regulamento

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Parágrafo único. A inobservância do disposto neste artigo importará na rescisão do contrato nos casos dos incisos I e II, ou na declaração da sua insubsistência, no caso do inciso III, sem prejuízo da responsabilidade administrativa das autoridades envolvidas na transgressão.

.....

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

I - pelo término do prazo contratual;

II - por iniciativa do contratado.

III - pela extinção ou conclusão do projeto, definidos pelo contratante, nos casos da alínea *h* do inciso VI do art. 2º. (Incluído pela Lei nº 10.667, de 2003)

§ 1º A extinção do contrato, nos casos dos incisos II e III, será comunicada com a antecedência mínima de trinta dias. (Redação dada pela Lei nº 10.667, de 2003)

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

.....

#### **LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995.**

Mensagem de veto

Texto compilado

(Vide Lei nº 9.074, de 1995)

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências.

.....

#### **Capítulo X DA EXTINÇÃO DA CONCESSÃO**

Art. 35. Extingue-se a concessão por:

I - advento do termo contratual;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação; e

VI - falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.

.....

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

Regulamento

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

.....

**LEI Nº 11.948, DE 16 DE JUNHO DE 2009.**

Conversão da Medida Provisória nº 453, de 2008 Constitui fonte adicional de recursos para ampliação de limites operacionais do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES e dá outras providências.

.....

Art. 1º Fica a União autorizada a conceder crédito ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, no montante de até R\$ 180.000.000.000,00 (cento e oitenta bilhões de reais), em condições financeiras e contratuais a serem definidas pelo Ministro de Estado da Fazenda. (Redação dada pela Medida Provisória nº 472, de 2009) (Produção de efeito)

.....

§ 4º Em contrapartida ao crédito concedido nos termos do caput, o BNDES poderá utilizar, a critério do Ministério da Fazenda, créditos detidos contra a BNDES Participações S.A. - BNDESPAR.

.....

Publicado no DSF, de 08/04/2011.