SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 5, DE 2007

(Proveniente da Medida Provisória nº 353, de 2007)

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

ESTE AVULSO CONTÉM OS SEGUINTES DOCUMENTOS:

Pág.

- Autógrafo do Projeto de Lei de Conversão 002
- Medida Provisória original 002
- Mensagem do Presidente da República nº 36, de 2007..... 029
- Exposição de Motivos nº 5/2007, dos Ministros de Estado do Trabalho, do Planejamento, Orçamento e Gestão e Advocacia Geral da União..... 029
- Ofício nº 91/2007, da Câmara dos Deputados, encaminhando a matéria ao Senado 033
- Calendário de tramitação da Medida Provisória 034
- Emendas apresentadas perante a Comissão Mista 035
- Nota Técnica 10/2007, da Consultoria de Orçamentos, Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados..... 573
- Parecer sobre a Medida Provisória, em substituição à Comissão Mista, proferido no Plenário da Câmara dos Deputados – Relator: Deputado Jaime Martins (PR/MG)..... 576
- Folha de Sinopse da tramitação da matéria na Câmara dos Deputados..... 629
- Ato do Presidente da Mesa do Congresso Nacional nº 27, de 2007, prorrogando o prazo de vigência da Medida Provisória 638
- Legislação citada 639

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 5, DE 2007
(Proveniente da Medida Provisória nº 353, de 2007)

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

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica encerrado o processo de liquidação e extinta a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, sociedade de economia mista instituída com base na autorização contida na Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957.

Parágrafo único. Ficam encerrados os mandatos do Liquidante e dos membros do Conselho Fiscal da extinta RFFSA.

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

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

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

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

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

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

Art. 3° Aos acionistas minoritários fica assegurado o direito ao recebimento do valor de suas participações acionárias na extinta RFFSA, calculado com base no valor de cada ação, segundo o montante do patrimônio líquido registrado no balanço patrimonial apurado em 22 de janeiro de 2007, atualizado monetariamente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, do mês anterior à data do pagamento.

Parágrafo único. Fica a União autorizada a utilizar bens não-operacionais oriundos da extinta RFFSA para promover a quitação da participação dos acionistas minoritários, mediante dação em pagamento.

Art. 4° Os bens, direitos e obrigações da extinta RFFSA serão inventariados em processo que se realizará sob a coordenação e supervisão do Ministério dos Transportes.

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

Art. 5° Fica instituído, no âmbito do Ministério da Fazenda, o Fundo Contingente da Extinta RFFSA - FC, de natureza contábil, em valor suficiente para o pagamento de:

I - participações dos acionistas minoritários da extinta RFFSA, na forma prevista no *caput* do art. 3° desta Lei;

II - despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., na condição de sucessora trabalhista, por força do disposto no inciso I do *caput* do art. 17 desta Lei, relativamente aos passivos originados até 22 de janeiro de 2007;

III - despesas decorrentes de eventuais levantamentos de gravames judiciais existentes em 22 de janeiro de 2007 incidentes sobre bens oriundos da extinta RFFSA, imprescindíveis à administração pública; e

IV - despesas relativas à regularização, administração, avaliação e venda dos imóveis não-operacionais mencionados no inciso II do *caput* do art. 6° desta Lei.

§ 1° Ato do Ministro de Estado da Fazenda disciplinará o funcionamento do FC.

§ 2° Os pagamentos com recursos do FC decorrentes de obrigações previstas no inciso II do caput deste artigo ocorrerão exclusivamente mediante solicitação da Valec dirigida ao agente operador do FC, acompanhada da respectiva decisão judicial.

Art. 6° O FC será constituído de:

I - recursos oriundos de emissão de títulos do Tesouro Nacional até o valor de face total de R$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de reais), com características a serem definidas pelo Ministro de Estado da Fazenda;

II - recursos do Tesouro Nacional provenientes da emissão de títulos, em valores equivalentes ao produto da venda de imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, até o limite de R$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de reais);

III - recebíveis até o valor de R$ 2.444.800.000,00 (dois bilhões, quatrocentos e quarenta e quatro milhões e oitocentos mil reais), oriundos dos contratos de arrendamento de malhas ferroviárias, contabilizados nos ativos da extinta RFFSA, não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001;

IV - resultado das aplicações financeiras dos recursos do FC; e

V - outras receitas previstas em lei orçamentária.

§ 1º O Poder Executivo designará a instituição financeira federal que atuará como agente operador do FC, à qual caberá administrar, regularizar, avaliar e vender os imóveis referidos no inciso II do *caput* deste artigo, observados os procedimentos indicados nos arts. 10 e 11 desta Lei.

§ 2º Ato da Secretaria do Patrimônio da União do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão indicará os imóveis a serem vendidos, objetivando a integralização dos recursos destinados ao FC.

§ 3º O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão poderá autorizar o inventariante a repassar diretamente ao agente operador do FC os imóveis referidos no inciso II do *caput* deste artigo.

§ 4º Assegurada a integralização do limite estabelecido no inciso II do *caput* deste artigo, os imóveis excedentes à composição do FC serão destinados na forma do disposto nos arts. 12, 13 e 14 desta Lei, bem como na legislação que dispõe sobre o patrimônio da União.

§ 5° Efetuados os pagamentos das despesas de que trata o art. 5° desta Lei, os ativos financeiros remanescentes do FC reverterão ao Tesouro Nacional.

Art. 7° Fica a União autorizada a emitir, sob a forma de colocação direta, ao par, os títulos que constituirão os recursos do FC, até os montantes referidos nos incisos I e II do art. 6° desta Lei, cujas características serão definidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.

Parágrafo único. Os títulos referidos neste artigo poderão ser resgatados antecipadamente, ao par, a critério do Ministro de Estado da Fazenda.

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

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

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

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

Art. 9° Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

§ 1° Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2° A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

§ 3° As atividades previstas no § 2° deste artigo serão financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura - PRONAC, instituído pela Lei n° 8.313, de 23 de dezembro de 1991.

§ 4° As empresas concessionárias de serviços de transporte ferroviário também poderão se beneficiar da dedução do imposto de renda prevista no § 1° do art. 18 da Lei n° 8.313, de 23 de dezembro de 1991, devendo investir recursos, preferencialmente, em projetos relacionados à Memória Ferroviária.

Art. 10. A União, por intermédio do agente operador do FC, promoverá a venda dos imóveis referidos no inciso II do *caput* do art. 6° desta Lei, mediante leilão ou concorrência pública, independentemente do valor, aplicando-se, no que couber, o disposto na Lei n° 8.666, de 21 de junho de 1993, e observadas as seguintes condições:

I - apresentação de propostas ou lances específicos para cada imóvel;

II - no caso de concorrência, caução no valor correspondente a 5% (cinco por cento) do valor de avaliação do imóvel;

III - no caso de leilão público, observar-se-á o seguinte:

a) a hasta pública terá ampla divulgação nos meios de comunicação, inclusive no Município onde se situa o imóvel;

b) será designado leiloeiro o vencedor de licitação de menor preço, da qual poderão participar os leiloeiros matriculados nas Juntas Comerciais de qualquer Estado e do Distrito Federal, nos termos do disposto no Decreto nº 21.981, de 19 de outubro de 1932, os quais apresentarão proposta de comissão não superior a 5% (cinco por cento);

c) o arrematante pagará sinal correspondente a, no mínimo, 20% (vinte por cento) do valor da arrematação, complementando o preço no prazo e nas condições previstas em edital, sob pena de perder, em favor da União, o valor do correspondente sinal; e

d) a comissão do leiloeiro ser-lhe-á paga diretamente pelo arrematante, conforme condições definidas em edital.

§ 1º Aos ocupantes de boa-fé dos imóveis referidos no inciso II do *caput* do art. 6º desta Lei que estejam em dia com suas obrigações é assegurado o direito de preferência à compra, pelo preço e nas mesmas condições oferecidas pelo vencedor da licitação, desde que manifestem seu interesse no prazo de até 15 (quinze) dias, contado da data de publicação do resultado do certame.

§ 2° O ocupante será notificado, por carta ou edital, da data do certame e das condições da venda com antecedência mínima de 30 (trinta) dias.

§ 3° O produto da venda dos imóveis referidos no inciso II do *caput* do art. 6° desta Lei será imediatamente recolhido pelo agente operador à conta do Tesouro Nacional e será integralmente utilizado para amortização da Dívida Pública Mobiliária Federal, devendo ser providenciada a emissão de títulos em valor equivalente ao montante recebido para capitalização do FC.

Art. 11. O pagamento do valor dos imóveis referidos no inciso II do *caput* do art. 6° desta Lei poderá ser efetuado de forma parcelada, observadas, no que couber, as condições estabelecidas no art. 27 da Lei n° 9.636, de 15 de maio de 1998, e ainda:

I - entrada mínima de 20% (vinte por cento) do preço total de venda do imóvel, a título de sinal e princípio de pagamento;

II - prazo máximo de 60 (sessenta) meses; e

III - garantia mediante alienação fiduciária do imóvel objeto da venda.

Art. 12. Aos ocupantes de baixa renda dos imóveis não-operacionais residenciais oriundos da extinta RFFSA cuja ocupação seja comprovadamente anterior a 6 de abril de 2005 é assegurado o direito à aquisição por venda direta do imóvel, nas condições estabelecidas nos arts. 26 e 27 da Lei n° 9.636, de 15 de maio de 1998.

§ 1° Para a avaliação dos imóveis referidos no *caput* deste artigo, aplicar-se-á o método involutivo, deduzindo-se, para tanto, o valor correspondente às benfeitorias realizadas pelo ocupante.

§ 2° Os ocupantes referidos no *caput* deste artigo deverão manifestar seu interesse pela compra direta no prazo de até 30 (trinta) dias a contar da notificação a ser realizada pelo órgão competente.

§ 3° Para os fins do disposto neste artigo, considera-se ocupante de baixa renda aquele com renda familiar igual ou inferior ao valor estabelecido pelo § 2° do art. 1° do Decreto-Lei n° 1.876, de 15 de julho de 1981.

Art. 13. Aos ocupantes dos imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, não alcançados pelo disposto nos arts. 10 ou 12 desta Lei e cuja ocupação seja comprovadamente anterior a 6 de abril de 2005, é assegurado o direito de preferência na compra do imóvel, observando-se, no que couber, o disposto no art. 24 da Lei n° 9.636, de 15 de maio de 1998, e ainda:

I - a venda será realizada na modalidade de leilão;

II - o pagamento poderá ser parcelado, conforme estabelecido no edital, em até 180 (cento e oitenta) prestações mensais e consecutivas em se tratando de imóveis residenciais ou em até 60 (sessenta) prestações mensais e consecutivas para os demais imóveis;

III - os ocupantes poderão adquirir o imóvel pelo valor da proposta vencedora, deduzido o valor correspondente às benfeitorias comprovadamente por eles realizadas, desde que manifestem seu interesse no ato do leilão ou no prazo de até 15 (quinze) dias, contado da publicação do resultado do certame.

Art. 14. Os imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA poderão ser alienados diretamente:

I - desde que destinados a programas de regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social, a programas de reabilitação de áreas urbanas, a sistemas de circulação e transporte ou à implantação ou funcionamento de órgãos públicos:

a) aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios;

b) a entidades públicas que tenham por objeto regularização fundiária e provisão habitacional, nos termos da Lei nº 11.124, de 16 de junho de 2005;

c) a Fundos de Investimentos Imobiliários, previstos na Lei nº 8.668, de 25 de junho de 1993;

II - aos beneficiários de programas de regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social.

§ 1º O disposto no *caput* deste artigo não se aplica aos imóveis não-operacionais destinados a compor os recursos do Fundo Contingente referidos no inciso II do *caput* do art. 6º desta Lei.

§ 2º Para a avaliação dos imóveis referidos no *caput* deste artigo, aplicar-se-á o método involutivo.

Art. 15. O agente operador do FC representará a União na celebração dos contratos de compra e venda dos imóveis de que trata o inciso II do *caput* do art. 6º desta Lei, efetuando a cobrança administrativa e recebendo o produto da venda.

Parágrafo único. O agente operador do FC encaminhará à Advocacia-Geral da União as informações e os documentos necessários a eventual cobrança judicial do produto da venda dos imóveis, bem como à defesa dos interesses da União.

Art. 16. Na alienação dos imóveis referidos nos arts. 10, 12, 13 e 14 desta Lei, observar-se-á o seguinte:

I - fica afastada a aplicação do disposto no art. 23 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998;

II - os contratos celebrados mediante instrumento particular terão força de escritura pública;

III - quando não for possível comprovar a dominialidade de imóvel oriundo da extinta RFFSA, é permitido à União, por intermédio do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, ceder ou transferir a posse deste ao adquirente para posterior regularização perante o cartório de registro de imóveis;

IV - o registro será efetuado no cartório da localidade mais próxima de onde se situa o imóvel, não se aplicando o disposto no art. 171 da Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973.

Parágrafo único. Não serão alienados os bens imóveis situados na faixa de domínio das ferrovias cuja ocupação ou utilização por particulares coloque em risco a vida das pessoas ou comprometa a segurança ou a eficiência da operação ferroviária.

Art. 17. Ficam transferidos para a Valec:

I - sendo alocados em quadros de pessoal especiais, os contratos de trabalho dos empregados ativos da extinta RFFSA integrantes:

a) do quadro de pessoal próprio, preservando-se a condição de ferroviário e os direitos assegurados pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002; e

b) do quadro de pessoal agregado, oriundo da Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA;

II - as ações judiciais relativas aos empregados a que se refere o inciso I do *caput* deste artigo em que a extinta RFFSA seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada;

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

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do *caput* deste artigo dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual.

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

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

§ 4º Os empregados de que trata o inciso I do *caput* deste artigo, excetuados aqueles que se encontram cedidos para outros órgãos ou entidades da administração pública, ficarão à disposição da Inventariança, enquanto ne-

cessários para a realização dos trabalhos ou até que o inventariante decida pelo seu retorno à Valec.

§ 5° Os empregados de que trata o inciso I do *caput* deste artigo poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, na Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Lei, ouvido previamente o inventariante.

§ 6° Os advogados ou escritórios de advocacia que representavam judicialmente a extinta RFFSA nas ações a que se refere o inciso II do *caput* deste artigo deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos causados:

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

II - repassar à Valec as respectivas informações e documentos sobre as ações de que trata o inciso II do *caput* deste artigo.

Art. 18. A Valec assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora do plano de benefícios administrado pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17 deste artigo, observada a exigência de pa-

ridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

Parágrafo único. O disposto no *caput* deste artigo aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do *caput* do art. 17 desta Lei, cujo conjunto constituirá massa fechada.

Art. 19. A União disponibilizará:

I - por intermédio do Ministério dos Transportes:

a) à Valec os recursos orçamentários e financeiros necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes do disposto no inciso I do *caput* do art. 17 e no art. 18 desta Lei, aí incluído o pagamento aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17 desta Lei das parcelas em atraso relativas aos dissídios e acordos coletivos referentes aos períodos de 2003 a 2006;

b) à Refer os recursos orçamentários e financeiros eventualmente necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes do disposto no art. 25 desta Lei;

II - por intermédio do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, os recursos orçamentários e financeiros necessários ao pagamento aos inativos e pensionistas da extinta RFFSA não alcançados pelo inciso I do *caput* do art. 17 desta Lei, das parcelas em atraso relativas aos dissídios e acordos coletivos referentes aos períodos de 2003 a 2006.

Parágrafo único. As parcelas em atraso referidas neste artigo serão pagas à conta do Orçamento Geral da União dos exercícios financeiros de 2007, 2008 e 2009, consoante cronograma proposto, em 20 de outubro de 2006, pela Secretaria de Orçamento Federal do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

Art. 20. As atribuições referentes à aprovação das demonstrações contábeis e financeiras do balanço de extinção, segundo o disposto no art. 3° desta Lei, conferidas por lei ou pelo estatuto da extinta RFFSA à assembléia geral de acionistas serão exercidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.

Art. 21. A União, por intermédio do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, poderá, na forma do regulamento, formalizar termos de entrega ou cessão provisórios de bens imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, excetuados aqueles destinados ao FC, previstos no inciso II do *caput* do art. 6° desta Lei, aos órgãos e entidades da administração pública direta e indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, promovendo a sua substituição por instrumentos definitivos.

Art. 22. Para os fins desta Lei, consideram-se bens operacionais os bens móveis e imóveis vinculados aos contratos de arrendamento celebrados pela extinta RFFSA, bem como aqueles delegados a Estados ou Municípios para operação ferroviária.

Art. 23. Ficam criados, no âmbito do Poder Executivo Federal, os seguintes cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS: 1 (um) DAS-6; 9 (nove) DAS-5; 25 (vinte e cinco) DAS-4; 30 (trinta) DAS-3; 36 (trinta e seis) DAS-2; e 56 (cinqüenta e seis) DAS-1.

§ 1° Os cargos em comissão referidos no *caput* deste artigo destinados às atividades de Inventariança não integrarão a estrutura regimental do Ministério dos Transportes, devendo constar dos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.

§ 2° À medida que forem concluídas as atividades de Inventariança, os cargos em comissão referidos no § 1° deste artigo serão extintos.

§ 3° Ato do Poder Executivo estabelecerá a distribuição dos cargos em comissão criados por esta Lei.

Art. 24. Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar proposta da Valec para a realização de Programa de Desligamento Voluntário - PDV para os empregados de que trata o inciso I do *caput* do art. 17 desta Lei.

Art. 25. Fica a União autorizada a atuar como patrocinadora do plano de benefícios administrado pela Refer, em relação aos beneficiários assistidos da extinta RFFSA em 22 de janeiro de 2007.

Art. 26. Os arts. 14, 77, 82 e 118 da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 14. .....

.....

IV - .....

.....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art. 77. .....

.....

II - recursos provenientes dos instrumentos de outorga e arrendamento administrados pela respectiva Agência, excetuados os provenientes dos contratos de arrendamento originários da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA não

adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001;

....."(NR)

"Art.82.....

.....

XVII - exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme disposto no inciso IV do art. 25 desta Lei, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos;

XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento; e

XIX - propor ao Ministério dos Transportes, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento.

.....

§ 4º O DNIT e a ANTT celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução das atribuições de que trata o inciso XVII do *caput* deste artigo, cabendo à ANTT a responsabilidade concorrente pela execução do controle patrimonial e contábil dos bens operacionais recebidos pelo DNIT vinculados aos contratos de arrendamento referidos nos incisos II e IV do *caput* do art. 25 desta Lei." (NR)

"Art. 118. Ficam transferidas da extinta RFFSA para o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão:

I - a gestão da complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002; e

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do *caput* deste artigo terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalhos foram transferidos para quadro de pessoal especial da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., com a respectiva gratificação adicional por tempo de serviço.

§ 2º O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão poderá, mediante celebração de convênio, utilizar as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para adoção das medidas administrativas decorrentes do disposto no *caput* deste artigo."(NR)

Art. 27. A partir do momento em que não houver mais integrantes no quadro de pessoal especial de que trata a alínea *a* do inciso I do *caput* do art. 17 desta Lei, em virtude de desligamento por demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do último empregado ativo oriundo da extinta RFFSA, os valores previstos no respectivo plano de cargos e salários passarão a ser reajustados pelos mesmos índices e com a mesma periodicidade que os benefícios do Regime Geral da Previdência Social - RGPS, continuando a servir de referência para a paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do *caput* do art. 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Art. 28. Fica a União autorizada a renegociar o pagamento dos saldos devedores de contratos de compra e venda e de débitos oriundos de contratos de locação de imóveis não-operacionais residenciais celebrados com a extinta RFFSA.

Art. 29. Os contratos de compra e venda de imóveis celebrados pela extinta RFFSA até 22 de janeiro de 2007, mediante instrumento particular, terão força de escritura pública, respeitadas as condições contratuais.

Art. 30. O Poder Executivo encaminhará ao Congresso Nacional, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias da publicação desta Lei, projeto de lei dispondo sobre a organização da Polícia Ferroviária Federal e a estruturação da respectiva carreira.

Art. 31. Ficam vedadas, pelo prazo de 10 (dez) anos, a privatização, a dissolução, a liquidação e a extinção da Valec.

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

Art. 33. Ficam revogados o § 6° do art. 2° da Lei n° 9.491, de 9 de setembro de 1997, os arts. 114-A e 115 da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001, o § 6° do art. 2° da Lei n° 9.491, de 9 de setembro de 1997, constante do art. 1° da Medida Provisória n° 2.161-35, de 23 de agosto de 2001, e os arts. 114-A e 115 da Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001, constantes do art. 1° da Medida Provisória n° 2.217, de 4 de setembro de 2001, bem com os arts. 12 e 13 da Medida Provisória n° 335, de 23 de dezembro de 2006, e os dispositivos correspondentes da Lei resultante de sua eventual aprovação.

MEDIDA PROVISÓRIA ORIGINAL Nº 353, DE 2007

Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

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 encerrado o processo de liquidação e extinta a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, sociedade de economia mista instituída com base na autorização contida na Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957.

Parágrafo único. Ficam encerrados os mandatos do Liquidante e dos membros do Conselho Fiscal da extinta RFFSA.

Art. 2º Na data de publicação desta Medida Provisória:

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

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

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

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

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

Art. 3º Aos acionistas minoritários fica assegurado o direito ao recebimento do valor de suas participações acionárias na extinta RFFSA, calculado com base no valor de cada ação, segundo o montante do patrimônio líquido registrado no balanço patrimonial apurado na data de publicação desta Medida Provisória, atualizado monetariamente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, do mês anterior à data do pagamento.

Parágrafo único. Fica a União autorizada a utilizar bens não-operacionais oriundos da extinta RFFSA para promover a quitação da participação dos acionistas minoritários, mediante dação em pagamento.

Art. 4º Os bens, direitos e obrigações da extinta RFFSA serão inventariados em processo, que se realizará sob a coordenação e supervisão do Ministério dos Transportes.

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

Art. 5º Fica instituído, no âmbito do Ministério da Fazenda, o Fundo Contingente da Extinta RFFSA - FC, de natureza contábil, em valor suficiente para o pagamento de:

I - participações dos acionistas minoritários da extinta RFFSA, na forma prevista no **caput** do art. 3º;

II - despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., na condição de sucessora trabalhista, por força do disposto no inciso I do **caput** do art. 17, relativamente aos passivos originados até a data da publicação desta Medida Provisória;

III - despesas decorrentes de eventuais levantamentos de gravames judiciais, existentes até a data de publicação desta Medida Provisória, incidentes sobre bens oriundos da extinta RFFSA, imprescindíveis à administração pública; e

IV - despesas relativas à regularização, administração, avaliação e venda dos imóveis não-operacionais mencionados no inciso II do **caput** do art. 6º.

§ 1º Ato do Ministro de Estado da Fazenda disciplinará o funcionamento do FC.

§ 2º Os pagamentos com recursos do FC, decorrentes de obrigações previstas no inciso II do **caput**, ocorrerão exclusivamente mediante solicitação da VALEC dirigida ao agente operador do FC, acompanhada da respectiva decisão judicial.

Art. 6º O FC será constituído de:

I - recursos oriundos de emissão de títulos do Tesouro Nacional, até o valor de face total de R$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de reais), com características a serem definidas pelo Ministro de Estado da Fazenda;

II - recursos do Tesouro Nacional, provenientes da emissão de títulos, em valores equivalentes ao produto da venda de imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, até o limite de R$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de reais);

III - recebíveis até o valor de R$ 2.444.800.000,00 (dois bilhões, quatrocentos e quarenta e quatro milhões e oitocentos mil reais), oriundos dos contratos de arrendamento de malhas ferroviárias, contabilizados nos ativos da extinta RFFSA, não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001;

IV - resultado das aplicações financeiras dos recursos do FC; e

V - outras receitas previstas em lei orçamentária.

§ 1º O Poder Executivo designará a instituição financeira federal que atuará como agente operador do FC, à qual caberá administrar, regularizar, avaliar e vender os imóveis referidos no inciso II do **caput**, observados os procedimentos indicados nos arts. 10 e 11 desta Medida Provisória, afastado o disposto no art. 23 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998.

§ 2º Ato da Secretaria do Patrimônio da União do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão indicará os imóveis a serem vendidos, objetivando a integralização dos recursos destinados ao FC, afastada a aplicação do art. 23 da Lei nº 9.636, de 1998.

§ 3º O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão poderá autorizar o Inventariante a transferir diretamente, ao agente operador do FC, os imóveis referidos no inciso II do **caput**.

§ 4º Assegurada a integralização do limite estabelecido no inciso II do **caput**, os imóveis excedentes à composição do FC serão destinados na forma da legislação que dispõe sobre o patrimônio da União.

§ 5º Efetuados os pagamentos das despesas de que trata o art. 5º, os ativos financeiros remanescentes do FC reverterão ao Tesouro Nacional.

Art. 7º Fica a União autorizada a emitir, sob a forma de colocação direta, ao par, os títulos que constituirão os recursos do FC, até os montantes referidos nos incisos I e II do art. 6º, cujas características serão definidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.

Parágrafo único. Os títulos referidos neste artigo poderão ser resgatados antecipadamente, ao par, a critério do Ministro de Estado da Fazenda.

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

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

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

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

Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

Parágrafo único. Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

Art. 10. A União, por intermédio do agente operador do FC, promoverá a venda dos imóveis referidos no inciso II do caput do art. 6º, mediante leilão ou concorrência pública, independentemente do valor, aplicando-se, no que couber, o disposto na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e observadas as seguintes condições:

I - apresentação de propostas ou lances específicos para cada imóvel;

II - no caso de concorrência, caução no valor correspondente a cinco por cento do valor de avaliação do imóvel;

III - no caso de leilão público, o arrematante pagará sinal correspondente a, no mínimo, vinte por cento do valor da arrematação, complementando o preço no prazo e nas condições previstas em edital, sob pena de perder, em favor da União, o valor do correspondente sinal; e

IV - realização do leilão público por leiloeiro oficial.

§ 1º No caso de leilão público, a comissão do leiloeiro será de até cinco por cento do valor da arrematação, e será paga pelo arrematante, diretamente ao leiloeiro, conforme condições definidas em edital.

§ 2º Aos ocupantes dos imóveis referidos no inciso II do caput do art. 6º é assegurado o direito de preferência à compra, pelo preço e nas mesmas condições oferecidas pelo vencedor da licitação, desde que manifestem seu interesse no prazo de até quinze dias, contado da data de publicação do resultado do certame.

§ 3º O ocupante será notificado, por carta ou edital, da data do certame e das condições da venda com antecedência mínima de trinta dias.

§ 4º O produto da venda dos imóveis referidos no inciso II do caput do art. 6º será imediatamente recolhido, pelo agente operador, à conta do Tesouro Nacional, e será integralmente utilizado para amortização da Dívida Pública Mobiliária Federal, devendo ser providenciada a emissão de títulos em valor equivalente ao montante recebido para capitalização do FC.

Art. 11. O pagamento do valor dos imóveis referidos no inciso II do caput do art. 6º poderá ser efetuado de forma parcelada, observadas as condições estabelecidas no art. 27 da Lei nº 9.636, de 1998, e, ainda:

I - entrada mínima de vinte por cento do preço total de venda do imóvel, a título de sinal e princípio de pagamento;

II - prazo máximo de sessenta meses; e

III - garantia mediante alienação fiduciária do imóvel objeto da venda.

Art. 12. Aos empregados ativos, inativos e pensionistas da extinta RFFSA ou seus sucessores, conforme previsto em lei, indicados em alvará judicial, expedido a requerimento do interessado, independentemente de inventário ou arrolamento, que sejam ocupantes dos imóveis não-operacionais residenciais da extinta RFFSA, é assegurado o direito de preferência na sua compra, nos termos dos arts. 26 e 29 da Lei nº 9.636, de 1998.

Parágrafo único. O ocupante será notificado, por carta ou edital, da data do certame e das condições da venda com antecedência mínima de trinta dias.

Art. 13. Aos ocupantes de baixa renda de imóveis não-operacionais é assegurado o direito de preferência na aquisição do imóvel, nos termos da Lei nº 9.636, de 1998, e do Decreto-Lei nº 9.760, de 5 de setembro de 1946, após os procedimentos necessários de regularização fundiária de interesse social, afastada a aplicação do art. 23 da Lei nº 9.636, de 1998.

Art. 14. Os imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, excetuados os referidos no inciso II do **caput** do art. 6º, poderão ser alienados diretamente a Estados, ao Distrito Federal, a Municípios e a entidades públicas que tenham por objeto provisão habitacional, nos termos da Lei nº 11.124, de 16 de junho de 2005, bem como ser utilizados em Fundos de Investimentos Imobiliários, previstos na Lei nº 8.668, de 25 de junho de 1993, quando destinados a programas de reabilitação de áreas urbanas centrais, sistemas de circulação e transporte, regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social, afastada a aplicação do art. 23 da Lei nº 9.636, de 1998.

Art. 15. O agente operador do FC representará a União na celebração dos contratos de compra e venda dos imóveis de que trata o inciso II do **caput** do art. 6º, efetuando a cobrança administrativa e recebendo o produto da venda.

Parágrafo único. O agente operador do FC encaminhará à Advocacia-Geral da União as informações e os documentos necessários a eventual cobrança judicial do produto da venda dos imóveis, bem como à defesa dos interesses da União.

Art. 16. Na alienação dos imóveis referidos nos arts. 12, 13 e 14, os contratos celebrados mediante instrumento particular terão força de escritura pública.

Art. 17. Ficam transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal em extinção; e

II - as ações judiciais relativas aos empregados a que se refere o inciso I do **caput** em que a extinta RFFSA seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada.

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados aos empregados os direitos garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput** terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, não se comunicando, em qualquer hipótese, com o plano de cargos e salários da VALEC.

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

§ 4º Os empregados de que trata o inciso I do **caput**, excetuados aqueles que se encontram cedidos para outros órgãos ou entidades da administração pública, ficarão à disposição da Inventariança, enquanto necessários para a realização dos trabalhos ou até que o Inventariante decida pelo seu retorno à VALEC.

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, na Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º Os advogados ou escritórios de advocacia que representavam judicialmente a extinta RFFSA nas ações a que se refere o inciso II do **caput** deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos causados:

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

II - repassar à VALEC as respectivas informações e documentos sobre as ações de que trata o inciso II do **caput**.

§ 7º Não havendo mais integrantes no quadro em extinção de que trata o inciso I do **caput** deste artigo, em virtude de desligamento por demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do último empregado ativo oriundo da extinta RFFSA, a complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nºs 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados aos aposentados do Regime Geral da Previdência Social - RGPS.

Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessor trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do **caput** do art. 17, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

Parágrafo único. O disposto no **caput** aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do **caput** do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

Art. 19. A União, por intermédio do Ministério dos Transportes, disponibilizará à VALEC os recursos orçamentários e financeiros necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes do disposto no inciso I do **caput** do art. 17 e nos arts. 18 e 25.

Art. 20. As atribuições referentes à aprovação das demonstrações contábeis e financeiras do balanço de extinção, segundo o disposto no art. 3º, conferidas por lei ou pelo estatuto da extinta RFFSA à assembléia geral de acionistas, serão exercidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.

Art. 21. A União, por intermédio do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, poderá formalizar termos de entrega provisórios de bens imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, excetuados aqueles destinados ao FC, previstos no inciso II do **caput** do art. 6º, aos órgãos e entidades da administração pública direta e indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, promovendo a sua substituição por instrumentos definitivos na forma do regulamento.

Art. 22. Para os fins desta Medida Provisória, consideram-se bens operacionais os bens móveis e imóveis vinculados aos contratos de arrendamento celebrados pela extinta RFFSA.

Art. 23. Ficam criados, no âmbito do Poder Executivo Federal, os seguintes cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS: um DAS-6; nove DAS-5; vinte e cinco DAS-4; trinta DAS-3; trinta e seis DAS-2; e cinqüenta e seis DAS-1.

§ 1º Os cargos em comissão referidos no **caput**, destinados às atividades de inventariança, não integrarão a estrutura regimental do Ministério dos Transportes, devendo constar nos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.

§ 2º À medida que forem concluídas as atividades de inventariança, os cargos em comissão referidos no § 1º serão restituídos à Secretaria de Gestão do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

§ 3º Os demais cargos integrarão a estrutura regimental dos órgãos para os quais forem distribuídos.

§ 4º Ato do Poder Executivo estabelecerá a distribuição dos cargos em comissão criados por esta Medida Provisória.

Art. 24. Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar proposta da VALEC para a realização de Programa de Desligamento Voluntário - PDV para os empregados de que trata o inciso I do **caput** do art. 17.

Art. 25. Fica a União autorizada a atuar como patrocinadora de planos de benefícios administrados pela REFER, em relação aos beneficiários assistidos da extinta RFFSA na data de publicação desta Medida Provisória.

Art. 26. Os arts. 14, 77, 82 e 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 14. .....

.....

IV - .....

.....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art. 77. .....

.....

II - recursos provenientes dos instrumentos de outorga e arrendamento administrados pela respectiva Agência, excetuados os provenientes dos contratos de arrendamento originários da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001;

....." (NR)

"Art. 82. .....

.....

XVII - exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme disposto no art. 25, inciso IV, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos;

XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento; e

XIX - propor ao Ministério dos Transportes, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento.

.....

§ 4º O DNIT e a ANTT celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução das atribuições de que trata o inciso XVII, cabendo à ANTT a responsabilidade concorrente pela execução do controle patrimonial e contábil dos bens operacionais recebidos pelo DNIT, vinculados aos contratos de arrendamento referidos nos incisos II e IV do art. 25." (NR)

"Art. 118. Ficam transferidas da extinta RFFSA para o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão:

I - a gestão da complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002; e

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961.

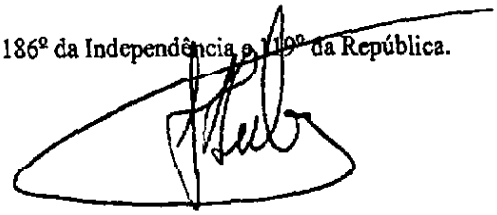
§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da RFFSA, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalhos forem absorvidos pelo quadro em extinção da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão poderá, mediante celebração de convênio, utilizar as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para adoção das medidas administrativas decorrentes do disposto no caput." (NR)

Art. 27. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 28. Ficam revogados o § 6º do art. 2º da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, os arts. 114-A e 115 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e o art. 1º da Medida Provisória nº 2.161-35, de 23 de agosto de 2001, na parte referente ao § 6º do art. 2º da Lei nº 9.491, de 1997, bem como o art. 1º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, na parte referente à alínea "b" do inciso IV do art. 14 e aos arts. 114-A e 115, da Lei nº 10.233, de 2001.

Brasília, 22 de janeiro de 2007; 186º da Independência e 119º da República.



Referendado eletronicamente por: Paulo Sergio Oliveira Passos, Guido Mantega, Paulo Bernardo Silva, Alvaro Augusto Ribeiro Costa

MP-RFFSA EMI DS MT MP MF AGU(L4)

Mensagem nº 36 de 2007

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do artigo 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 353 , de 22 de janeiro de 2007, que "Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências".

Brasília, 22 de janeiro de 2007.

E.M. Interministerial nº 00005/MT/MP/MF/AGU

Em 11 de janeiro de 2007.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Submetemos à apreciação de Vossa Excelência a presente proposta de Medida Provisória que dispõe sobre o encerramento do processo de liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, com a conseqüente extinção da Empresa.

2. A proposta de encerramento do processo de liquidação da RFFSA insere-se no projeto de revitalização do setor ferroviário, com a conseqüente melhoria nos índices de desenvolvimento econômico. Tal processo está em consonância com a modernização institucional do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, uma vez que essa entidade atua na gestão da infra-estrutura de transportes, desempenhando as funções relativas à construção, manutenção e operação da infra-estrutura dos segmentos do Sistema Federal de Viação sob administração direta da União nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário.

3. Com o objetivo de assegurar o cumprimento da missão institucional, ora ampliada com as novas funções na área ferroviária, foi criada a Diretoria de Infra-Estrutura Ferroviária no DNIT, destinada exclusivamente às atividades atinentes ao modal ferroviário, nos termos da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006, como também foram criados cargos de confiança e realizado concurso público para essa Autarquia, priorizando a área ferroviária.

4. Pela sistemática do transporte ferroviário no País, implantada no final da década passada, a exploração do serviço de transporte de carga foi transferida para as empresas privadas, sob a forma de concessão, com o conseqüente arrendamento das malhas ferroviárias da RFFSA, o que ensejou a dissolução da Empresa e o início do processo de sua liquidação em dezembro de 1999.

5. Estudos realizados no âmbito do Governo Federal concluíram pela inviabilidade da recuperação da RFFSA e pela necessidade urgente de encerramento do processo de liquidação com a conseqüente extinção da Empresa, pelas seguintes razões:

a) comprometimento econômico da RFFSA em função dos sucessivos prejuízos apurados desde o início do processo de liquidação, estes da ordem de R$ 17,66 bilhões até setembro de 2006, implicando uma redução do Patrimônio Líquido de 65%, no mesmo período;

b) endividamento total da ordem de R$ 15,0 bilhões (novembro de 2006);

c) expressivo volume de ações judiciais contra a RFFSA, da ordem de 38 mil ações, com risco de despesas no montante aproximado de R$ 7,5 bilhões;

d) constantes determinações judiciais de penhora de bens operacionais arrendados e bloqueio de valores depositados em contas bancárias da RFFSA e das concessionárias;

e) insegurança jurídica gerada pelo estado de liquidação da Empresa como fator inibidor de novos investimentos privados no setor ferroviário;

f) exaustão dos recursos financeiros necessários para custear o processo de liquidação, o qual já consumiu cerca de R$ 6,5 bilhões na assunção de dívida da RFFSA pelo Tesouro Nacional;

g) falta de recursos necessários ao cumprimento das obrigações perante o Instituto Nacional do Seguro Social - INSS e o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, ocasionando restrições cadastrais à RFFSA que inviabilizam a alienação de ativos não-operacionais, cujo produto seria destinado ao custeio da liquidação; e

h) verificação de inúmeras ocorrências relacionadas à depredação e furto do patrimônio da RFFSA.

6. Assim, tem-se que somente com a extinção da RFFSA e a liberação dos ativos será possível incrementar a realização de novos investimentos no setor ferroviário, que proporcionarão melhoria na infra-estrutura de transportes e impacto positivo na geração de emprego e renda, além de melhorar substancialmente a gestão do patrimônio público e minimizar os custos de manutenção da estrutura do setor.

7. Considerando a importância de se garantir total transparência e credibilidade ao processo, especialmente no que diz respeito à indenização aos acionistas minoritários, bem como ao pagamento de outros passivos que passam automaticamente para a responsabilidade da União, propõe-se a criação do "Fundo Contingente da Extinta RFFSA - FC", no âmbito do Ministério da

Fazenda, o qual será constituído de recursos oriundos da emissão de títulos do Tesouro Nacional, no montante de até R$ 300,0 milhões; de recursos do Tesouro Nacional, provenientes da emissão de títulos, em valores equivalentes ao produto da venda de imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, até o limite de R$ 1,0 bilhão; e, ainda, de recebíveis em poder da RFFSA, decorrentes dos contratos de arrendamento das malhas ferroviárias, no valor de até R$ 2,4 bilhões.

8. Com o propósito de se evitar a demissão automática dos empregados da extinta RFFSA, o que causaria problema social e perda de mão-de-obra especializada, estamos propondo a absorção desses empregados, pelo instituto da sucessão trabalhista, pela VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., empresa vinculada ao Ministério dos Transportes, os quais poderão ser cedidos aos diversos Órgãos da Administração Pública que sucederem as atividades da empresa extinta, além de prestarem apoio às atividades de inventariança, bem como a implantação de programa de desligamento voluntário.

9. É de se ressaltar que ficam mantidos todos os direitos relativos à complementação de aposentadoria, com a paridade assegurada, conforme dispõem as Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, inclusive a manutenção dos proventos de inatividade e demais direitos do pessoal oriundo da Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

10. No que concerne ao quadro da RFFSA, absorvido pela VALEC, assim que o último emprego tiver sido extinto, os aposentados terão como referência, para efeito de reajuste de complementação de aposentadoria, os índices e a periodicidade aplicados aos aposentados do Regime Geral da Previdência Social - RGPS.

11. Para a realização dos trabalhos de Inventariança e das demais atividades decorrentes da transferência das funções da extinta RFFSA para outros órgãos ou entidades da administração pública, propomos a criação de cento e cinqüenta e sete cargos em comissão, o que representa custo mensal de R$ 387 mil, cuja distribuição será regulamentada em decreto, sendo que os cargos destinados às atividades de Inventariança retornarão à Secretaria de Gestão do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão após a conclusão do processo.

12. Quanto às atribuições finalísticas atuais da RFFSA, a proposta prevê a sua transferência para o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, com atuação complementar da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas atividades de fiscalização dos contratos de concessão e dos bens arrendados às empresas concessionárias. Tal medida atende, inclusive, à recomendação expressa do Tribunal de Contas da União, contida no Acórdão nº 541/2003, de 25 de março de 2003.

13. Considerando o expressivo patrimônio da RFFSA, especialmente os imóveis não-operacionais espalhados pelo território nacional, a maioria nas principais cidades, a presente medida propõe que a União seja autorizada a aproveitar esses ativos em programas de regularização fundiária e de habitação de interesse social, para atender populações de baixa renda, nos termos da Lei nº 11.124, de 16 de junho de 2005.

14. Quanto às ações judiciais em curso, pretende-se reduzir o passivo potencial com a melhoria da qualidade técnica na defesa de ações judiciais da RFFSA, tendo em vista que a Advocacia-Geral da União será a detentora da capacidade postulatória, com a expectativa de se reduzir sensivelmente o valor das condenações judiciais ora impostas, além de eliminar as despesas relativas aos escritórios de advocacia contratados, que montam aproximadamente R$ 400 mil mensais.

15. Adicionalmente, estão sendo propostas medidas com vistas a preservar a memória ferroviária e contribuir para o desenvolvimento da cultura e do turismo, consubstanciadas na delegação de competência ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, vinculado ao Ministério da Cultura, para proceder à identificação e catalogação dos bens móveis e imóveis de valor histórico, artístico ou cultural oriundos da extinta RFFSA.

16. Cumpre ressaltar que estão garantidas na Medida Provisória a guarda e preservação do patrimônio da RFFSA, mediante o aperfeiçoamento dos controles físico e contábil, com a regularização dominial dos imóveis e incremento de fiscalização da malha ferroviária arrendada.

17. Assim, estamos convictos de que a solução ora proposta, de liberação dos ativos da RFFSA, mediante a assunção pela União dos bens, direitos e obrigações da Empresa, coaduna-se perfeitamente com as diretrizes do Governo Federal de revitalização do transporte ferroviário no País, visto que permitirá a definição de uma política voltada para o setor ferroviário capaz de induzir novos investimentos, contribuindo para o desenvolvimento econômico e para a geração de novos empregos, bem como para redução dos custos dos transportes.

18. Insta salientar que foram realizadas diversas reuniões com representantes dos empregados ativos e inativos, bem assim com vários parlamentares para discutir propostas e dúvidas por eles apresentadas, durante as quais o Poder Executivo demonstrou que suas demandas estavam asseguradas no projeto do governo.

19. Ante todo o exposto e considerando a relevância e urgência das questões aqui expostas, submetemos à elevada consideração de Vossa Excelência proposta de edição de Medida Provisória em face da total impossibilidade da RFFSA continuar suportando as expressivas despesas geradas, em decorrência da absoluta incapacidade de geração de receitas próprias para o custeio e pagamento do seu passivo, do risco de crescimento exponencial dessas despesas e da ameaça de deterioração de bens móveis e de invasão de imóveis da RFFSA.

Respeitosamente,

Assinado por: Paulo Sergio Oliveira Passos, Guido Mantega, Paulo Bernardo Silva, Álvaro Augusto Ribeiro Costa

OF. n. 91 /07/PS-GSE

Brasília, 04 de abril de 2007.

A Sua Excelência o Senhor
Senador EFRAIM MORAIS
Primeiro-Secretário do Senado Federal
N E S T A

Assunto: **envio de PLv para apreciação**

Senhor Secretário,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à consideração do Senado Federal, o incluso Projeto de Lei de Conversão nº 05, de 2007 (Medida Provisória nº 353/07, do Poder Executivo), aprovado na Sessão Plenária do dia 29.03.07, que "Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.", conforme o disposto no art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001.

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

Atenciosamente,

Deputado OSMAR SERRAGLIO
Primeiro-Secretário

MPV Nº 353	
Publicação no DO	22-1-2007 (ED. Extra)
Designação da Comissão	5-2-2007
Instalação da Comissão	6-2-2007
Emendas	até 7-2-2007 (7º dia da publicação)
Prazo final na Comissão	2-2-2007 a 15-2-2007 *(14º dia)*
Remessa do Processo à CD	15-2-2007
Prazo na CD	de 16-2-2007 a 1º-3-2007 (15º ao 28º dia)
Recebimento previsto no SF	1º-3-2007
Prazo no SF	2-3-2007 a 15-3-2007 (42º dia)
Se modificado, devolução à CD	15-3-2007
Prazo para apreciação das modificações do SF, pela CD	16-3-2007 a 18-3-2007 (43º ao 45º dia)
Regime de urgência, obstruindo a pauta a partir de	19-3-2007 (46º dia)
Prazo final no Congresso	2-4-2007 (60 dias)
Prazo final prorrogado	1º-6-2007(*)
(*) Prazo prorrogado por Ato do Presidente da Mesa do Congresso Nacional nº 27, de 2007 – DOU (Seção I) de 28-3-2007	

MPV Nº 353	
Votação na Câmara dos Deputados	**29-3-2007**
Leitura no Senado Federal	
Votação no Senado Federal	

Emendas apresentadas perante a Comissão Mist

CONGRESSISTAS	EMENDAS Nº
Deputado Ademir Camilo	191
Deputada Andréia Zito	008, 049, 099, 182
Deputado Antônio Carlos M. Thame	022
Deputado Arnaldo Faria de Sá	007, 009, 020, 036, 048, 050, 051, 058, 095, 113. 114. 125. 145. 160. 178. 206. 213. 222. 229, 230, 232
Deputado Arnaldo Jardim	039
Senador Arthur Virgílio	088
Deputado Beto Albuquerque	080, 128, 217
Deputado Carlos Eduardo Cadoca	087, 090
Deputado Carlos Santana	031, 054, 094, 096, 109, 173, 181, 184, 189, 218, 221
Deputado Chico Lopes	024
Deputado Darcísio Perondi	077, 155, 196
Deputado Edinho Bez	002, 012, 064, 065, 066, 067, 097, 103, 124, 131, 132, 133, 134, 135, 205, 208, 212, 226
Deputado Edmilson Valentim	001, 013, 059, 130, 185
Deputado Eduardo Valverde	045

SENADO FED
Fl 33
SSACM

Senador Flexa Ribeiro	100, 118, 121, 122
Senador Francisco Dornelles	042
Deputado Francisco Rossi	021
Deputado Gervásio Silva	216
Deputado Gonzaga Patriota	071, 072, 078, 086, 105, 144, 146, 147, 148, 197, 223
Deputada Gorete Pereira	010, 053, 060, 061, 062, 063, 091, 102, 111, 129, 136, 137, 138, 139, 140, 177, 187, 204
Deputado Ivan Valente	019, 026, 032, 220
Deputado Jaime Martins	018, 025, 027, 035, 040, 041, 056, 092, 110, 158, 175, 209, 214
Deputado Jair Bolsonaro	188
Deputado João Dado	057, 126, 199
Senador João Ribeiro	183
Deputada Jô Moraes	083, 195
Deputado José Linhares	052, 089, 112, 172, 231
Deputado José Rocha	033, 116, 120
Deputados Júlio Delgado e Deley	029, 157, 215
Deputado Leandro Sampaio	043, 047
Deputado Luiz Carlos Hauly	028
Deputada Manuela d'Ávila	005, 017, 069, 149, 200
Deputado Mauro Benevides	006, 016, 068, 070, 073, 074, 085, 104, 108, 151, 152, 154, 170, 193, 194, 198, 224
Deputado Marcelo Ortiz	004, 011, 034, 044, 055, 093, 101, 115, 161, 162, 174, 180, 207, 210, 211, 227, 228
Deputado Moreira Mendes	117
Deputado Otávio Leite	015, 119, 166, 176, 179

SENADO FEDERAL
Fl 34
SSACM

17

Deputado Paulo Rubem Santiago	030
Deputado Pepe Vargas	038
Senador Paulo Paim	046
Deputado Paulinho da Força	202
Deputado Paulo Rocha	003, 014, 076, 107, 153, 201
Deputado Régis de Oliveira	023
Deputado Renato Molling	037
Deputado Vicentinho	203
Deputado Virgílio Guimarães	186
Deputado Walter Pinheiro	075, 079, 081, 082, 084, 098, 106, 123, 127, 141, 142, 143, 150, 156, 159, 163, 164, 165, 167, 168, 169, 171, 190, 192, 219, 225

SSACM
Total de Emendas: 232

SENADO FEDERAL
Fl. 35
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

18

MPV-353

00001

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

Autor	nº do prontuário
Deputado EDMILSON VALENTIM (PCdoB/RJ)	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dá-se nova redação ao artigo 1° da PM 353:

Art. 1º - Ficam encerrados os mandatos do Liquidante.....

.....
.....
.....

Parágrafo Segundo – Mantida as suas finalidades fica o Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, criado pela Lei 3831/61 jurisdicionado pela lei 6171/74, transferido para a VALEC.

JUSTIFICAÇÃO

A proposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, foi criado em 1961 com a finalidade de permitir ao ferroviário uma possibilidade de uma vida digna. Hoje é administra uma carteira de Plano de Saúde de mais de 30.000 vidas que ficarão desamparadas caso o Serviço também seja extinto. Um grande caos social.

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL Fl 36 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

19

MPV-353

00002

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

ALTERAÇÃO DO ART. 1º DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 22/01/2007

Art. 1º - Ficam encerrados os mandatos do Liquidante.....

.....
.....
.....
...

Parágrafo Segundo – Mantida as suas finalidades fica o Serviço Social das Estradas de ferro – SESEF, criado pela Lei 3831/61 juridicionado pela lei 6171/74, transferido para a VALEC.

JUSTIFICAÇÃO

A proposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, foi criado em 1961 com a finalidade de permitir ao ferroviário uma possibilidade de uma vida digna. Hoje é administra uma carteira de Plano de Saúde de mais de 30.000 vidas que ficarão desamparadas caso o Serviço também seja extinto. Um grande caos social.

Deputado Edinho Bez

SSACM Fl. 39

CONGRESSO NACIONAL

20

MPV-353

00003

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO PAULO ROCHA	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

ALTERAÇÃO DO ART. 1º DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 22/01/2007

Art. 1º - Ficam encerrados os mandatos do Liquidante.....

.....
.....
.....
...

Parágrafo Segundo – Mantida as suas finalidades fica o Serviço Social das Estradas de ferro – SESEF, criado pela Lei 3831/61 juridicionado pela lei 6171/74, transferido para a VALEC.

JUSTIFICAÇÃO

A proposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, foi criado em 1961 com a finalidade de permitir ao ferroviário uma possibilidade de uma vida digna. Hoje é administra uma carteira de Plano de Saúde de mais de 30.000 vidas que ficarão desamparadas caso o Serviço também seja extinto. Um grande caos social.

SENADO FE... Fl 38 SSACM

PARLAMENTAR

CONGRESSO NACIONAL

21

MPV-353

00004

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

ALTERAÇÃO DO ART. 1º DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 19/01/2007

Art. 1º - Ficam encerrados os mandatos do Liquidante.....

.....
.....
.....
...

Parágrafo Segundo – Mantida as suas finalidades fica o Serviço Social das Estradas de ferro – SESEF, criado pela Lei 3831/61 juridicionado pela lei 6171/74, transferido para a VALEC.

JUSTIFICAÇÃO

A proposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, foi criado em 1961 com a finalidade de permitir ao ferroviário uma possibilidade de uma vida digna. Hoje é administra uma carteira de Plano de Saúde de mais de 30.000 vidas que ficarão desamparadas caso o Serviço também seja extinto. Um grande caos social.

PARLAMENTAR

FI 39

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

22

MPV-353

00005

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353/2007

autor	nº do prontuário
Deputada Manuela d'Ávila	

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

Página	Artigo 1º	Parágrafo Novo	Inciso	alínea

JUSTIFICAÇÃO

Alteração do art. 1º da medida provisória nº 353, de 22/01/2007, incluindo novo parágrafo.

Art. 1º - ...

§ 1º ...

§ 2º. Mantida as suas finalidades fica o Serviço Social das Estradas de ferro – SESEF, criado pela Lei 3831/61 juridicionado pela lei 6171/74, transferido para a VALEC.

JUSTIFICAÇÃO

Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, foi criado em 1961 com a finalidade de permitir ao ferroviário uma possibilidade de uma vida digna. Hoje é administra uma carteira de Plano de Saúde de mais de 30.000 vidas que ficarão desamparadas caso o Serviço também seja extinto. Ocasionando um grande caos social.

PARLAMENTAR

Manuela

SSACM Fl 40

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00006

23

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

ALTERAÇÃO DO ART. 1º DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 22/01/2007

Art. 1º - Ficam encerrados os mandatos do Liquidante.....

.....
.....
.....
...

Parágrafo Segundo – Mantida as suas finalidades fica o Serviço Social das Estradas de ferro – SESEF, criado pela Lei 3831/61 juridicionado pela lei 6171/74, transferido para a VALEC.

JUSTIFICAÇÃO

A proposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, foi criado em 1961 com a finalidade de permitir ao ferroviário uma possibilidade de uma vida digna. Hoje é administra uma carteira de Plano de Saúde de mais de 30.000 vidas que ficarão desamparadas caso o Serviço também seja extinto. Um grande caos social.

PARLAMENTAR

SENADO FED. Fl. 41 SPLAM

CONGRESSO NACIONAL

24

MPV-353

00007

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
02 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Arnaldo Faria de Sà	337

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

Página 01	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

ALTERAÇÃO DO ART. 1º DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 19/01/2007

Art. 1º - Ficam encerrados os mandatos do Liquidante.....

.....
.....
.....
...

Parágrafo Segundo – Mantida as suas finalidades fica o Serviço Social das Estradas de ferro – SESEF, criado pela Lei 3831/61 juridicionado pela lei 6171/74, transferido para a VALEC.

JUSTIFICAÇÃO

A proposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, foi criado em 1961 com a finalidade de permitir ao ferroviário uma possibilidade de uma vida digna. Hoje é administra uma carteira de Plano de Saúde de mais de 30.000 vidas que ficarão desamparadas caso o Serviço também seja extinto. Um grande caos social.

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pela Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários - FAEF e da Associação dos Empregados Ferroviários ativos de São Paulo - AEFEASP.

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal / SP

SENADO FL. 42 SSACI

25

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00008

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	Proposição
07/02/07	Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007

Autor	nº do prontuário
Deputada ANDRÉIA ZITO	

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

Página 1 de 1	Art. 1º	Parágrafo 2º	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

O art. 1° da MP nº 353, de 22 de janeiro de 2007, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º:

"Art. 1º.....

.....

§ 2º Mantida as suas finalidades fica o Serviço Social das Estradas de ferro – SESEF, criado pela Lei .3831 de 1961 e juridicionado pela lei 6.171 de 1974, transferido para a VALEC."

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição se justifica, considerando que o Serviço Social das Estradas de Ferro SESEF foi criado em 1961 com a finalidade de permitir ao ferroviário uma possibilidade de uma vida digna. Hoje ele administra uma carteira de Plano de Saúde de mais de 30.000 vidas que ficarão desamparadas caso o Serviço também seja extinto. Um grande caos social.

PARLAMENTAR

SGM Fl. 43 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

26

MPV-353

00009

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
02 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Arnaldo Faria de Sá	337

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

Página 01	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso I do art 2º da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação:

"Art. 2º ----------

I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações, incluindo-se aí a dívida atuarial junto à Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, reconhecida pela extinta RFFSA e formalizada através de instrumento contratual e aditivos, e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do **caput** do art. 17; e

----------"

JUSTIFICAÇÃO

A referida dívida foi oriunda dos compromissos assumidos pela RFFSA para que seus empregados participantes da REFER obrigatoriamente migrassem, em fins de 2000 / começo de 2001, do então existente Plano de Benefício Definido – BD para o novo Plano de Contribuição Definida - CD. Entendemos que a responsabilidade pelo pagamento da dívida perante a REFER, devidamente contratada pela RFFSA, deve ser motivo de destaque para que não paire nenhuma dúvida quanto a obrigação da União em quitá-la (temos informações de que a STN estaria apresentando questionamentos quanto à responsabilidade do referido pagamento, procedimento já adotado pela STN quando da vigência da Medida Provisória nº 246/2005, que versava sobre o mesmo assunto e que foi rejeitada pelo Congresso em junho de 2005).

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pela Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários - FAEF e da Associação dos Empregados Ferroviários ativos de São Paulo - AEFEASP.

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal / SP

SF Fl. 44 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

27

MPV-353

00010

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

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

Página 1/1	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso I do art 2º da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação:

"Art. 2º ----------
I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações, incluindo-se aí a dívida atuarial junto à Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, reconhecida pela extinta RFFSA e formalizada através de instrumento contratual e aditivos, e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do **caput** do art. 17; e

----------"

JUSTIFICAÇÃO

A referida dívida foi oriunda dos compromissos assumidos pela RFFSA para que seus empregados participantes da REFER obrigatoriamente migrassem, em fins de 2000 / começo de 2001, do então existente Plano de Benefício Definido – BD para o novo Plano de Contribuição Definida - CD. Entendemos que a responsabilidade pelo pagamento da dívida perante a REFER, devidamente contratada pela RFFSA, deve ser motivo de destaque para que não paire nenhuma dúvida quanto a obrigação da União em quitá-la (temos informações de que a STN estaria apresentando questionamentos quanto à responsabilidade do referido pagamento, procedimento já adotado pela STN quando da vigência da Medida Provisória nº 246/2005, que versava sobre o mesmo assunto e que foi rejeitada pelo Congresso em junho de 2005).

GORETE PEREIRA

DEPUTADA FEDERAL / CE

SSACM Fl 45

28

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00011

data	proposição
7 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso I do art 2º da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação:

"Art. 2º ----------

I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações, incluindo-se aí a dívida atuarial junto à Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, reconhecida pela extinta RFFSA e formalizada através de instrumento contratual e aditivos, e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do **caput** do art. 17; e

----------"

JUSTIFICAÇÃO

A referida dívida foi oriunda dos compromissos assumidos pela RFFSA para que seus empregados participantes da REFER obrigatoriamente migrassem, em fins de 2000 / começo de 2001, do então existente Plano de Benefício Definido – BD para o novo Plano de Contribuição Definida - CD. Entendemos que a responsabilidade pelo pagamento da dívida perante a REFER, devidamente contratada pela RFFSA, deve ser motivo de destaque para que não paire nenhuma dúvida quanto a obrigação da União em quitá-la (temos informações de que a STN estaria apresentando questionamentos quanto à responsabilidade do referido pagamento, procedimento já adotado pela STN quando da vigência da Medida Provisória nº 246/2005, que versava sobre o mesmo assunto e que foi rejeitada pelo Congresso em junho de 2005).

PARLAMENTAR

Fl. 46

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

29

MPV-353

00012

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ /2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso I do art 2º da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação:

"Art. 2º ----------

I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações, incluindo-se aí a dívida atuarial junto à Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, reconhecida pela extinta RFFSA e formalizada através de instrumento contratual e aditivos, e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do **caput** do art. 17; e

----------"

JUSTIFICAÇÃO

A referida dívida foi oriunda dos compromissos assumidos pela RFFSA para que seus empregados participantes da REFER obrigatoriamente migrassem, em fins de 2000 / começo de 2001, do então existente Plano de Benefício Definido – BD para o novo Plano de Contribuição Definida - CD. Entendemos que a responsabilidade pelo pagamento da dívida perante a REFER, devidamente contratada pela RFFSA, deve ser motivo de destaque para que não paire nenhuma dúvida quanto a obrigação da União em quitá-la (temos informações de que a STN estaria apresentando questionamentos quanto à responsabilidade do referido pagamento, procedimento já adotado pela STN quando da vigência da Medida Provisória nº 246/2005, que versava sobre o mesmo assunto e que foi rejeitada pelo Congresso em junho de 2005).

Deputado Edinho Bez

SENADO FEDERAL Fl 47 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

30

MPV-353

00013

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

Autor	nº do prontuário
Deputado EDMILSON VALENTIM (PCdoB/RJ)	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso I do art 2º da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação:

"Art. 2º ----------

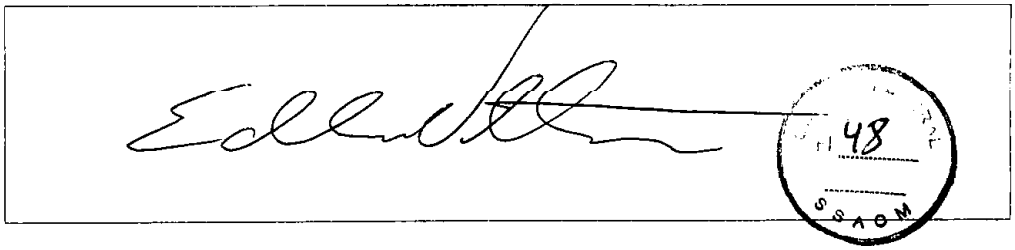
I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações, incluindo-se aí a dívida atuarial junto à Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, reconhecida pela extinta RFFSA e formalizada através de instrumento contratual e aditivos, e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do **caput** do art. 17; e

----------"

JUSTIFICAÇÃO

A referida dívida foi oriunda dos compromissos assumidos pela RFFSA para que seus empregados participantes da REFER obrigatoriamente migrassem, em fins de 2000 / começo de 2001, do então existente Plano de Benefício Definido – BD para o novo Plano de Contribuição Definida - CD. Entendemos que a responsabilidade pelo pagamento da dívida perante a REFER, devidamente contratada pela RFFSA, deve ser motivo de destaque para que não paire nenhuma dúvida quanto a obrigação da União em quitá-la (temos informações de que a STN estaria apresentando questionamentos quanto à responsabilidade do referido pagamento, procedimento já adotado pela STN quando da vigência da Medida Provisória nº 246/2005, que versava sobre o mesmo assunto e que foi rejeitada pelo Congresso em junho de 2005).

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

31

MPV-353

00014

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO PAULO ROCHA	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso I do art 2º da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação:

"Art. 2º ----------

I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações, incluindo-se aí a dívida atuarial junto à Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, reconhecida pela extinta RFFSA e formalizada através de instrumento contratual e aditivos, e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do **caput** do art. 17; e

----------"

JUSTIFICAÇÃO

A referida dívida foi oriunda dos compromissos assumidos pela RFFSA para que seus empregados participantes da REFER obrigatoriamente migrassem, em fins de 2000 / começo de 2001, do então existente Plano de Benefício Definido – BD para o novo Plano de Contribuição Definida - CD. Entendemos que a responsabilidade pelo pagamento da dívida perante a REFER, devidamente contratada pela RFFSA, deve ser motivo de destaque para que não paire nenhuma dúvida quanto a obrigação da União em quitá-la (temos informações de que a STN estaria apresentando questionamentos quanto à responsabilidade do referido pagamento, procedimento já adotado pela STN quando da vigência da Medida Provisória nº 246/2005, que versava sobre o mesmo assunto e que foi rejeitada pelo Congresso em junho de 2005).

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL Fl 49 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00015

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/07	Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
OTÁVIO LEITE	

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

Página 1 de 1	Art. 2º	Parágrafo	Inciso I	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso I do art. 2º da MP nº 353, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"Art. 2º .....

I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações, incluindo-se aí a dívida atuarial junto à Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, reconhecida pela extinta RFFSA e formalizada através de instrumento contratual e aditivos, e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do ***caput*** *do art. 17;*

....."

JUSTIFICAÇÃO

A referida dívida foi oriunda dos compromissos assumidos pela RFFSA para que seus empregados participantes da REFER obrigatoriamente migrassem, em fins de 2000 / começo de 2001, do então existente Plano de Benefício Definido – BD para o novo Plano de Contribuição Definida - CD. Entendemos que a responsabilidade pelo pagamento da dívida perante a REFER, devidamente contratada pela RFFSA, deve ser motivo de destaque para que não paire nenhuma dúvida quanto a obrigação da União em quitá-la (temos informações de que a STN estaria apresentando questionamentos quanto à responsabilidade do referido pagamento, procedimento já adotado pela STN quando da vigência da Medida Provisória nº 246/2005, que versava sobre o mesmo assunto e que foi rejeitada pelo Congresso em junho de 2005).

PARLAMENTAR

Deputado OTAVIO LEITE

SENADO FEDERAL Fl. 50

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

33

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00016

data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso I do art 2º da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação:

"Art. 2º ----------

I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações, incluindo-se aí a dívida atuarial junto à Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, reconhecida pela extinta RFFSA e formalizada através de instrumento contratual e aditivos, e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do **caput** do art. 17; e

----------"

JUSTIFICAÇÃO

A referida dívida foi oriunda dos compromissos assumidos pela RFFSA para que seus empregados participantes da REFER obrigatoriamente migrassem, em fins de 2000 / começo de 2001, do então existente Plano de Benefício Definido – BD para o novo Plano de Contribuição Definida - CD. Entendemos que a responsabilidade pelo pagamento da dívida perante a REFER. devidamente contratada pela RFFSA, deve ser motivo de destaque para que não paire nenhuma dúvida quanto a obrigação da União em quitá-la (temos informações de que a STN estaria apresentando questionamentos quanto à responsabilidade do referido pagamento, procedimento já adotado pela STN quando da vigência da Medida Provisória nº 246/2005, que versava sobre o mesmo assunto e que foi rejeitada pelo Congresso em junho de 2005).

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL Fl 51 SGACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

34

00017

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353/2007

autor	nº do prontuário
Deputada Manuela d'Ávila	

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

Página	Artigo 2º	Parágrafo	Inciso I	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao inciso I do art 2º da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação:

Art. 2º...

I - a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações, incluindo-se aí a dívida atuarial junto à Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, reconhecida pela extinta RFFSA e formalizada através de instrumento contratual e aditivos, e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, ressalvadas as ações de que trata o inciso II do **caput** do art. 17; e

II - ...

JUSTIFICAÇÃO

A referida dívida foi oriunda dos compromissos assumidos pela RFFSA para que seus empregados participantes da REFER obrigatoriamente migrassem, em fins de 2000, começo de 2001, do então existente Plano de Benefício Definido – BD para o novo Plano de Contribuição Definida - CD. Entendemos que a responsabilidade pelo pagamento da dívida perante a REFER, devidamente contratada pela RFFSA, deve ser motivo de destaque para que não paire nenhuma dúvida quanto a obrigação da União em quitá-la (temos informações de que a STN estaria apresentando questionamentos quanto à responsabilidade do referido pagamento, procedimento já adotado pela STN quando da vigência da Medida Provisória nº 246/2005, que versava sobre o mesmo assunto e que foi rejeitada pelo Congresso em junho de 2005).

SENADO FEDERAL
Fl. 52
SSACM

PARLAMENTAR

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353 35

00018

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 01 DE 01

TEXTO

alteração da redação do parágrafo único do art. 3º

Art. 3º (...)

Parágrafo único. Fica a União autorizada a utilizar bens não- operacionais oriundos da extinta RFFSA para promover a *liquidação* da participação dos acionistas minoritários, mediante dação em pagamento, *ressalvados os bens situados na faixa de domínio das concessionárias e os bens não operacionais, quando necessários à prestação do serviço público e já utilizados pelas concessionárias.*

JUSTIFICAÇÃO

A União poderá vender seus ativos não-operacionais para pagar valores aos acionistas minoritários, inclusive para assegurar o pagamento de dividendos, se for o caso. Contudo, persiste a questão da venda de imóveis não-operacionais situados na faixa de domínio, a exemplo do que acontecia com a RFFSA e a exemplo do que permite a MP nº 335, de 2006. Do mesmo modo que a MP 335, de 2006 deve ser alterada para que se evite a alienação pela União de imóveis não-operacionais na faixa de domínio ferroviária, de igual modo justifica-se a alteração acima nesta MP nº 353, de 2007. Isto porque, conforme exposto anteriormente, a venda e a ocupação desses ativos incrustados na faixa de domínio traz imenso risco à segurança das operações ferroviárias e dos cidadãos.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

SENADO FEDERAL Fl 53 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00019

Data	Proposição
06/02/2007	Medida Provisória nº 353/2007.

Autor
Deputado Ivan Valente

nº do prontuário

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

Página Artigo 5º Parágrafo Inciso II alínea

Dê-se ao inciso II do artigo 5º a seguinte redação:

Art. 5º ..... (omissis)

I - .....

II – créditos trabalhistas e de outras ações judiciais relativas aos empregados;

SENADO FEDERAL
Fl. 54
SSACM

JUSTIFICATIVA

A emenda apresentada tem a finalidade de corrigir distorção contida na proposta original, que não prevê o pagamento do passivo trabalhista por parte da União aos trabalhadores da extinta RFFSA. Assegura que os créditos trabalhistas, bem como outras ações judiciais relativas a direitos dos empregados sejam sanados na ocasião da extinção da empresa.

Deputado Ivan Valente

PSOL/SP

Data: 06/02/2007 Autor: IVAN VALENTE

CÂMARA FEDERAL
Fl 55
SSACM

38

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

MPV-353

00020

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
02/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353/ 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ	337

TIPO

1 ☐ SUPRESSIVA 2 ☐ SUBSTITUTIVA 3 ☐ MODIFICATIVA 4 ☐ ADITIVA 9 ☐ SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
01/01				

TEXTO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 2007

Art. 5º Fica instituído, no âmbito do Ministério da Fazenda, o Fundo Contingente da Extinta RFFSA – FC, de natureza contábil, em valor suficiente para pagamento de:

I – Participações dos acionistas minoritários da extinta RFFSA, na forma prevista no **caput** do art. 3º;

II – Despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., na condição de sucessora trabalhista, por força do disposto no inciso I do **caput** do art. 17º, relativamente aos passivos originados até a data da publicação desta Medida Provisória;

JUSTIFICAÇÃO

A referida Emenda visa acrescentar e criar uma comissão de acompanhamento com a participação de representantes de: acionista minoritário, Governo, empregados da ativa e aposentados ferroviários.

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pelo SINDAP

SENADO FEDERAL Fl 56 SSACM

ASSINATURA

Arnaldo Faria de Sá - Deputado Federal - São Paulo

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado FRANCISCO ROSSI

MPV-353

00021

MEDIDA PROVISÓRIA N.º 353 DE 22 DE JANEIRO DE 2007
EMENDA ADITIVA
(Sr. FRANCISCO ROSSI)

Acrescenta inciso no art. 5º, renumerando os demais incisos. O artigo 5° passa a vigorar da seguinte forma:

" Art.5° - Fica instituído, no âmbito do Ministério da fazenda, o Fundo Contigente da Extinta RFFSA-FC, de natureza contábil, em valor suficiente para o pagamento de:

I- participações dos acionistas minoritários da extinta RFFSA, na forma prevista no caput do art.3°,

II- **despesas decorrentes de condenações judiciais à extinta RFFSA, inclusive aquelas promovidas por inativos com direito a complementação de proventos, às quais assumiu o pólo passivo, por força de sucessão;** (este é o inciso acrescido)

III- despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S/A, na condição de sucessora trabalhista, por força do disposto no inciso I do caput do art. 17, relativamente aos passivos originados até a data da publicação desta Medida Provisória;

IV- despesas decorrentes de eventuais levantamentos de gravames judiciais, existentes até a data de publicação desta Medida Provisória, incidentes sobre bens oriundos da extinta RFFSA, imprescindíveis à administração pública; e

V- despesas relativas à regularização, administração, avaliação e venda dos imóveis não-operacionais mencionados no inciso II do art. 6º.

SENADO FEDERAL
Fl 57
SSACM

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, dispões sobre a reestruturação do setor ferroviário e término do processo de liquidação da Rede ferroviária Federal S.A – RFFSA- e dá outras providências, necessita de uma alteração a ser procedida no seu artigo 5°.

Prevê o dispositivo em tela a instituição do " Fundo Contigente da Extinta RFFSA – FC", de natureza contábil, com valor suficiente para pagamento das despesas descritas nos incisos I e IV.

Não foram incluídas aí as despesas decorrentes de processos de natureza trabalhista, cujo pagamento é de responsabilidade da extinta Rede Federal, especialmente

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado FRANCISCO ROSSI

aqueles promovidos por inativos com direito á complementação, originários dos quadros da RFFSA, também os que eram vinculados às ferrovias extintas, como a FEPASA – FERROVIA PAULISTA S/A, conforme o teor da OJ n° 225 da SBDI-I, do C.TST.

O art. 2° da MP 253, ora em estudo, disciplina que a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, e ressalvou as ações de que trata o inciso II do caput do art. 17.

O artigo em referência cuida da transferência para a VALEC dos contratos de trabalho dos empregados ativos, integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, e as ações judiciais relativas a tais empregados, como disposto nos incisos I e II do citado artigo 17.

Observa-se, então, que os processos trabalhistas, por força do art. 2º, somente poderão ser quitados, através do sistema de precatórios, porque não há nenhuma ressalva quanto a eles.

Diferentemente foi tratada a situação dos empregados ativos do quadro da extinta Rede, cujos pagamentos decorrentes de processos por eles intentados, ficarão por conta do Fundo Contingente da extinta Rede.

Tem-se aí a presença de dois pesos e duas medidas para situações iguais, ou seja, processos de natureza trabalhistas, com tratamento díspar, numa clara ofensa ao princípio constitucional de que todos são iguais perante a lei, insculpido no artigo 5º da Constituição Federal.

Além desse relevante aspecto, não se pode olvidar que os créditos oriundos das lides trabalhistas, têm natureza alimentar (art. 100, CF), e que os idosos ferroviários (com processo tramitando há longos anos) não podem mais aguardar delongas para o recebimento de seus haveres.

A solução pretendida, afronta de modo grosseiro o conteúdo e as normas da lei nº 10471/03 (Estatuto do Idoso), em seu art. 71.

Quanto ao aspecto financeiro, merece especial destaque a questão dos ferroviários inativos oriundos dos quadros da FEPASA, pois a REDE aumentou em 2 bilhões e 1 milhão seu capital, quando incorporou a extinta ferrovia Paulista.

Esse acervo da FEPASA, que servia de garantia para a execução das ações em que foi sucedida pela REDE, está sendo transferido para a UNIÃO, sem a reciprocidade da obrigação de pagar as condenações definitivas.

Por isso, necessário se faz incluir nos valores do citado Fundo, também as verbas decorrentes dos processos trabalhistas, cuja responsabilidade de pagamento incumbe à Rede, por força de decisões judiciais definitivas.

Brasília, 06 de fevereiro de 2007.

Deputado FRANCISCO ROSSI
PMDB/SP

SSACM Fl 58

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00022

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Antonio Carlos Mendes Thame	332

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

Página	Art.	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescenta inciso no art. 5º, renumerando os demais incisos. O artigo 5º passa a vigorar da seguinte forma:

"Art. 5º - Fica instituído, no âmbito do Ministério da Fazenda, o Fundo Contingente da Extinta RFFSA-FC, de natureza contábil, em valor suficiente para o pagamento de:

I- participações dos acionistas minoritários da extinta RFFSA, na forma prevista no caput do art. 3º,

II- ***despesas decorrentes de condenações judiciais à extinta RFFSA, inclusive aquelas promovidas por inativos com direito a complementação de proventos, às quais assumiu o pólo passivo, por força de sucessão;*** (este é o inciso acrescido)

III- despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S/A., na condição de sucessora trabalhista, por força do disposto no inciso I do caput do art. 17, relativamente aos passivos originados até a data da publicação desta Medida Provisória;

IV- despesas decorrentes de eventuais levantamentos de gravames judiciais, existentes até a data de publicação desta Medida Provisória, incidentes sobre bens oriundos da extinta RFFSA, imprescindíveis à administração pública; e

V- despesas relativas à regularização, administração, avaliação e venda dos imóveis não-operacionais mencionados no inciso II do art. 6º."

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória Nº 353, de 22 de janeiro de 2007, dispõe sobre a reestruturação do setor ferroviário e término do processo de liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA – e dá outras providências, necessita de uma alteração a ser procedida no seu artigo 5º.

Prevê o dispositivo em tela a instituição do "Fundo Contingente da Extinta RFFSA – FC", de natureza contábil, com valor suficiente para pagamento das despesas descritas nos incisos I a IV.

Não foram incluídas aí as despesas decorrentes de processos de natureza trabalhista, cujo pagamento é de responsabilidade da extinta Rede Federal, especialmente aqueles promovidos por inativos com direito à complementação, originários dos quadros da RFFSA, também os que eram vinculados às ferrovias extintas, como a FEPASA – FERROVIA PAULISTA S/A., conforme o teor da OJ nº 225 da SBDI-I, do C. TST.

O art. 2º da MP 253, ora em estudo, disciplina que a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, e ressalvou as ações de que trata o inciso II do caput do art. 17.

O artigo em referência cuida da transferência para a VALEC dos contratos de trabalho dos empregados ativos, integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, e as ações judiciais relativas a tais empregados, como disposto nos incisos I e II do citado artigo 17.

Fl. 59

SSACM

Observa-se, então, que os processos trabalhistas, por força do art. 2°, somente poderão ser quitados, através do sistema de precatórios, porque não há nenhuma ressalva quanto a eles.

Diferentemente foi tratada a situação dos empregados ativos do quadro da extinta Rede, cujos pagamentos decorrentes de processos por eles intentados, ficarão por conta do Fundo Contingente da extinta Rede.

Tem-se aí a presença de dois pesos e duas medidas para situações iguais, ou seja, processos de natureza trabalhistas, com tratamento díspar, numa clara ofensa ao princípio constitucional de que todos são iguais perante a lei, insculpido no artigo 5° da Constituição Federal.

Além desse relevante aspecto, não se pode olvidar que os créditos oriundos das lides trabalhistas, têm natureza alimentar (art. 100, CF), e que os idosos ferroviários (com processo tramitando há longos anos) não podem mais aguardar delongas para o recebimento de seus haveres.

A solução pretendida, afronta de modo grosseiro o conteúdo e as normas da lei nº 10471/03 (estatuto do idoso), em seu art. 71.

Quanto ao aspecto financeiro, merece especial destaque a questão dos ferroviários inativos oriundos dos quadros da Fepasa, pois a REDE aumentou em 2 bilhões e 1 milhão seu capital, quando incorporou a extinta ferrovia Paulista.

Esse acervo da Fepasa, que servia de garantia para a execução das ações em que foi sucedida pela REDE, está sendo transferido para a UNIÃO, sem a reciprocidade da obrigação de pagar as condenações definitivas.

Por isso, necessário se faz incluir nos valores do citado Fundo, também as verbas decorrentes dos processos trabalhistas, cuja responsabilidade de pagamento incumbe à Rede, por força de decisões judiais definitivas."

SENADO FEDERAL Fl. 60 SSTAQM

PARLAMENTAR

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00023

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353/07

autor	nº do prontuário
Deputado Regis de Oliveira	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

"PROJETO DE EMENDA À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353 DE 22 DE JANEIRO DE 2007

Acrescenta inciso no art. 5º, renumerando os demais incisos. O artigo 5º passa a vigorar da seguinte forma:

"Art. 5º - Fica instituído, no âmbito do Ministério da Fazenda, o Fundo Contingente da Extinta RFFSA-FC, de natureza contábil, em valor suficiente para o pagamento de:

I-participações dos acionistas minoritários da extinta RFFSA, na forma prevista no caput do art. 3º;

II-despesas decorrentes de condenações judiciais à extinta RFFSA, inclusive aquelas promovidas por inativos com direito a complementação de proventos, às quais assumiu o pólo passivo, por força de sucessão; (este é o inciso acrescido)

III-despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S/A., na condição de sucessora trabalhista, por força do disposto no inciso I do caput do art. 17, relativamente aos passivos originados até a data da publicação desta Medida Provisória;

IV-despesas decorrentes de eventuais levantamentos de gravames judiciais, existentes até a data de publicação desta Medida Provisória, incidentes sobre bens oriundos da extinta RFFSA, imprescindíveis à administração pública; e

V-despesas relativas à regularização, administração, avaliação e venda dos imóveis não-operacionais mencionados no inciso II do art. 6º."

Fl. 61

SSACM

JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória Nº 353, de 22 de janeiro de 2007, dispõe sobre a reestruturação do setor ferroviário e término do processo de liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA – e dá outras providências, necessita de uma alteração a ser procedida no seu artigo 5º.

Prevê o dispositivo em tela a instituição do "Fundo Contingente da Extinta RFFSA – FC", de natureza contábil, com valor suficiente para pagamento das despesas descritas nos incisos I a IV.

Não foram incluídas aí as despesas decorrentes de processos de natureza trabalhista, cujo pagamento é de responsabilidade da extinta Rede Federal, especialmente aqueles promovidos por inativos com direito à complementação, originários dos quadros da RFFSA, também os que eram vinculados às ferrovias extintas, como a FEPASA – FERROVIA PAULISTA S/A., conforme o teor da OJ nº 225 da SBDI-I, do C. TST.

O art. 2º da MP 253, ora em estudo, disciplina que a União sucederá a extinta RFFSA nos direitos, obrigações e ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, e ressalvou as ações de que trata o inciso II do caput do art. 17.

O artigo em referência cuida da transferência para a VALEC dos contratos de trabalho dos empregados ativos, integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, e as ações judiciais relativas a tais empregados, como disposto nos incisos I e II do citado artigo 17.

Observa-se, então, que os processos trabalhistas, por força do art. 2º, somente poderão ser quitados, através do sistema de precatórios, porque não há nenhuma ressalva quanto a eles.

Diferentemente foi tratada a situação dos empregados ativos do quadro da extinta Rede, cujos pagamentos decorrentes de processos por eles intentados, ficarão por conta do Fundo Contingente da extinta Rede.

Tem-se aí a presença de dois pesos e duas medidas para situações iguais, ou seja, processos de natureza trabalhistas, com tratamento díspar, numa clara ofensa ao princípio constitucional de que todos são iguais perante a lei, insculpido no artigo 5º da Constituição Federal.

Além desse relevante aspecto, não se pode olvidar que os créditos oriundos das lides trabalhistas, têm natureza alimentar (art. 100, CF), e que os idosos ferroviários (com processo tramitando há longos anos) não podem mais aguardar delongas para o recebimento de seus haveres.

A solução pretendida, afronta de modo grosseiro o conteúdo e as normas da lei nº

SENADO FEDERAL
Fl. 62

10471/03 (estatuto do idoso), em seu art. 71.

Quanto ao aspecto financeiro, merece especial destaque a questão dos ferroviários inativos oriundos dos quadros da Fepasa, pois a REDE aumentou em 2 bilhões e 1 milhão seu capital, quando incorporou a extinta ferrovia Paulista.

Esse acervo da Fepasa, que servia de garantia para a execução das ações em que foi sucedida pela REDE, está sendo transferido para a UNIÃO, sem a reciprocidade da obrigação de pagar as condenações definitivas.

Por isso, necessário se faz incluir nos valores do citado Fundo, também as verbas decorrentes dos processos trabalhistas, cuja responsabilidade de pagamento incumbe à Rede, por força de decisões judiais definitivas."

PARLAMENTAR

Deputado Regis de Oliveira
PSC/SP

SENADO FED
Fl. 63
SSACM

MPV-353

00024

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353/2007

autor	nº do prontuário
CHICO LOPES	088

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

Página 2	Artigo 5º	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescenta § 3º ao artigo 5º:

Art. 5º - .....

§ 1º - .....

§ 2º - .....

§ 3º - O s débitos resultantes das ações trabalhistas ajuizadas há mais de vinte e cinco anos, conta a extinta RFFSA, em fase final de execução, serão pagos independente de precatório, com recursos do Fundo de Contingente da Extinta RFFSA - FC, mediante solicitação da VALEC ao seu agente operador, logo que transitar em julgado a decisão judicial que os torne definitivos.

JUSTIFICATIVA – A presente emenda tem por objetivo garantir que trabalhadores que aguardam há mais de 25 anos receber direitos trabalhistas, na sua maioria com mais de setenta anos de idade, possam recebê-los após decisão judicial independente de precatórios, garantindo assim maior agilidade ao processo.

PARLAMENTAR

CHICO LOPES

SENADO FEDERAL Fl. 64 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353 47

00025

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 01 DE 01

TEXTO

inclusão do inciso V no rol do art. 5°

Art. 5°...

V - despesas necessárias ao ressarcimento das concessionárias de transporte ferroviário de carga pelo pagamento de dívidas de indiscutível responsabilidade da RFFSA, tais como as relativas a obrigações trabalhistas referentes a período anterior à concessão e decorrentes de processos judiciais incluídos no item I do art. 2° desta Medida Provisória e demais passivos da RFFSA.

JUSTIFICAÇÃO

É importante incluir entre as despesas a serem pagas pelo Fundo Contingente da Extinta RFFSA – FC aquelas necessárias ao ressarcimento das Concessionárias de transporte ferroviário de cargas pelos pagamentos de dívidas de indiscutível responsabilidade da RFFSA, tais como as obrigações trabalhistas referentes a período anterior à concessão e objeto de processos judiciais incluídos no item I do art. 2° da aludida Medida Provisória, bem como os passivos ambiental, cível e fisco-tributário da RFFSA. Em tais processos judiciais, é muito provável que os reclamantes, para evitar a demora na execução por precatórios contra a União e com base na sucessão trabalhista aceita pelo Poder Judiciário, optem pela alternativa de executar as concessionárias, penhorando, facilmente, dinheiro em conta bancária ou a receita pela prestação dos serviços. Isto gera custos indevidos para a concessionária, que inclusive pode afetar a prestação dos serviços públicos concedidos pela União.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

SENADO FEDERAL Fl. 65 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

E

00026

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
06/02/2007	Medida Provisória nº 353/2007.

Autor	nº do prontuário
Deputado Ivan Valente	

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

Página	Artigo 6º	Parágrafo	Inciso II e III	alínea

Dê-se aos incisos II e III do artigo 6º a seguinte redação:

Art. 6º ..... (omissis)

I - .....

II – recursos do Tesouro Nacional, provenientes da emissão de títulos, em valores equivalentes ao produto da venda de imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, até o limite equivalente ao valor necessário ao pagamento dos créditos trabalhistas e de outras ações judiciais relativas aos empregados;

III – recebíveis até o valor suficiente ao pagamento dos créditos trabalhistas e de outras ações judiciais relativas aos empregados, oriundos dos contratos de arrendamento de malhas ferroviárias, contabilizados nos ativos da extinta RFFSA, não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória nº 2181-45, de 24 de agosto de 2001;

SENADO FEDERAL
Fl 66
SSACM

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem a finalidade de garantir, na constituição do fundo contingente, os recursos necessários, provenientes do Tesouro Nacional, para que sejam sanados os créditos trabalhistas a que a extinta RFFSA seja obrigada, por decisão judicial, a pagar.

Deputado Ivan Valente

PSOL/SP

Data: 06/02/2007

Autor: IVAN VALENTE

FI 67

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353 50

00027

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 01 DE 01

TEXTO

alteração do inciso III do art. 6°

Art. 6° ...

III – recebíveis até o valor de R$ 2.444.800.000,00 (dois bilhões, quatrocentos e quarenta e quatro milhões e oitocentos mil reais), oriundos dos contratos de arrendamentos de malhas ferroviárias contabilizados nos ativos da extinta RFFSA.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da alteração da redação do inciso III do art. 6° que trata dos recursos que compõe o Fundo Contingente da Extinta RFFSA – FC e os procedimentos afetos à sua operacionalização, é o de incluir na constituição do referido Fundo os recursos recebíveis a título do pagamento das parcelas de arrendamento de bens vinculados à prestação dos serviços, já contabilizados nos ativos da extinta RFFSA.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

SENADO FEDERAL Fl. 68 SSACM

51

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00028

1 ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

2 DATA	3 PROPOSIÇÃO
6/2/2007	Medida Provisória n.º 353, de 22 de janeiro de 2007

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

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

0	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

EMENDA MODIFICATIVA

O art. 8º da MP 353, 2007 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 8º.....

.....

Parágrafo único. Os bens móveis e imóveis operacionais da extinta RFFSA previstos no inciso primeiro do presente artigo, que estão localizados no estado do Paraná, passam a compor o acervo patrimonial da Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. – FERROESTE, mediante termo de doação.

JUSTIFICATIVA

A presente medida visa a assegurar que os bens móveis e imóveis e da extinta RFFSA existentes no Paraná possam compor o acervo de concessionário do Governo Federal na região, ou seja, a Ferroeste S/A .

Sem dúvida, tal medida permitirá um incremento do transporte ferroviário na Região, com a transferência do acervo de bens imóveis e imóveis para uma empresa que atua no transorte ferroviário.

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

SENADO FEDERAL Fl 69 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00029

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/07	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, de 2007

AUTORES	Nº PRONTUÁRIO
Deputado Júlio Delgado e Deputado Deley	

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
	2º e 8º			

TEXTO

Acrescentem-se os seguintes incisos IV e V e parágrafo único ao art. 8º da Medida Provisória nº 353, de 2007, aditando-se, em conseqüência, ao art. 2º da mesma, remissão ao inciso IV do art. 8º, nos seguintes termos:

"*Art. 2º*. .....

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

....."

"*Art. 8º*.....

IV – a propriedade dos bens imóveis não operacionais da extinta RFFSA, localizados ao longo das faixas de domínio da via férrea operacional;

V – os contratos de arrendamento das concessionárias de transporte ferroviário de carga, celebrados com a extinta RFFSA.

Parágrafo único. Os bens referidos no inciso IV deverão ser transferidos à União, à medida em que se tornarem desnecessários ao transporte ferroviário."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda, juntamente com duas outras dos mesmos autores, tem o propósito de aperfeiçoar a MP 353/07, atribuindo ao DNIT e não à ANTT a propriedade sobre os bens imóveis não operacionais da extinta RFFSA, localizados ao longo das faixas de domínio de suas vias férreas, bem como os contratos celebrados pela

SENADO FEDERAL Fl. 70 SSACM

ASSINATURA

__/__/__

2007_299_Júlio Delgado.doc

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

53

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/07	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, de 2007

AUTORES	Nº PRONTUÁRIO
Deputado Júlio Delgado e Deputado Deley	

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
	2º e 8º			

RFFSA para o arrendamento de seus bens às empresas concessionárias.

Justifica-se tal opção para preservar o caráter de agência reguladora da ANTT, sendo inconveniente assoberbá-la com responsabilidades não vinculadas à regulação setorial. O DNIT, ao contrário, é autarquia de natureza operacional, melhor vocacionada para assumir administração patrimonial da dimensão correspondente aos bens da extinta RFFSA.

Tais alterações são procedidas acrescentando incisos e parágrafo único ao art. 8º da MP 353/07, que dispõe sobre a transferência de bens da extinta RFFSA para o DNIT. Torna-se necessário, em conseqüência, ajustar a remissão contida no art. 2º, II, da mesma, que dispõe sobre a transferência de bens para a União.

SENADO FEDERAL
Fl. 71
SSACM

ASSINATURA

___/___/___

2007_299_Júlio Delgado.doc

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00030

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353 , 22.01.2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
DEPUTADO PAULO RUBEM SANTIAGO	

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO ART.9 º	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

O art. 9º da Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, passa a vigorar acrescido de um parágrafo 2º com a seguinte redação, mudando-se o atual parágrafo único para § 1º:

"**Art. 9º** .....

§ 1º .....

§ 2º O IPHAN poderá, através de instrumento jurídico adequado, ceder para Estados, Municípios e entidades civis legalmente constituídas, com vistas à produção e difusão culturais, bens do acervo referido no *caput* deste artigo."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda almeja ampliar as hipóteses de utilização de bens do acervo da extinta RFFSA, transferidos para o IPHAN, permitindo que Estados, Municípios e entidades civis legalmente constituídas possam, também, receber e administrar esses bens, com seu emprego em produção e difusão culturais.

SSACM 72

ASSINATURA

07/02/2007

55

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00031

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353

autor	nº do prontuário
Deputado Carlos Santana	290

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA SUPRESSIVA À MEDIDA PROVISÓRIA 353/2007

Suprima-se os Art. compreendidos entre o **10º ao 16º da** medida provisória 353 de 2007.

JUSTIFICATIVA

Essa supressão dar se pelo fato de edição anterior à MP 353 da MP 335 que é mais abrangente e atende os anseios dos ocupantes dos imóveis não operacionais da extinta RFFSA.

73

SSACM

PARLAMENTAR

MPV-353

CONGRESSO NACIONAL

00032

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
06/02/2007	Medida Provisória nº 353/2007.

Autor	nº do prontuário
Deputado Ivan Valente	

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

Página	Artigo 10	Parágrafo 4º	Inciso	alínea

Dê-se ao parágrafo 4º do artigo 10 a seguinte redação:

Art. 10 ..... (omissis)

.....

§ 4º O produto da venda dos imóveis referidos no inciso II do caput do artigo 6º será imediatamente recolhido, pelo agente operador, à conta do Tesouro Nacional, e o que for superior ao valor necessário ao pagamento do passivo trabalhista será utilizado na revitalização do setor ferroviário.

74
SSACM

JUSTIFICATIVA

A emenda tem a intenção de corrigir distorção que tem sido recorrente no uso dos recursos oriundos do patrimônio público, que costumeiramente, nos últimos anos, têm sido usados para o pagamento de juros e amortizações da dívida pública, em detrimento de todo o investimento feito durante anos pelo próprio Estado e todo o esforço e trabalho dos funcionários da Rede Ferroviária Federal.

Deputado Ivan Valente

PSOL/SP

Data: 06/02/2007

Autor: IVAN VALENTE

SENADO FEDERAL
Fl. 75
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00033

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
	Medida Provisória nº 353/07

autor	Nº do prontuário
Deputado José Rocha	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

I – Dê-se nova redação ao *caput* do art. 10 da MP 353/07:

"Art. 13. A União, por intermédio do agente operador do FC, promoverá a venda dos imóveis referidos no inciso II caput do art. 6º, mediante leilão, concorrência ou venda direta, independentemente do valor, aplicando-se, no que couber, o disposto na Lei n.8.666, de 21 de junho de 1993, e observadas as seguintes condições:"

II - Dê-se nova redação ao *caput* do art. 12 da MP 353/07:

"Art. 12. Aos empregados ativos, inativos e pensionistas da extinta RFFSA ou seus sucessores, conforme previsto em lei civil, indicados em alvará judicial, expedido a requerimento do interessado, independentemente de inventário ou arrolamento, que sejam ocupantes dos imóveis não-operacionais residenciais da extinta RFFSA, é assegurado o direito de preferência na compra e venda direta, pelo preço de mercado, dispensados os procedimentos exigidos pela Lei 8.666, de 21 de junho 1993."

III – Suprima-se o parágrafo único do art. 12 da MP 353/07.

IV – Dê-se nova redação ao art. 13 da MP 353/07:

"Art. 13. Aos ocupantes de baixa renda de imóveis não-operacionais é assegurado o direito de preferência na compra e venda direta, pelo preço de mercado, nos termos da Lei nº 9.636, de 1998, e do Decreto-Lei nº 9.760, de 5 de setembro de 1946, após os procedimentos necessários de regularização fundiária, na forma do regulamento, afastada a aplicação do art. 23 da Lei nº 9.636, de 1998, dispensados os procedimentos exigidos pela Lei 8.666, de 21 de junho 1993.".

Fl. 76 SSACM

JUSTIFICATIVA

A emenda visa a assegurar o direito constitucional à moradia no caso dos imóveis da extinta RFFSA temos que a licitação não beneficiaria àqueles que mais tem direito à aquisição, que são os empregados ativos, inativos e pensionistas da extinta RFFSA sem opção de moradia.

Em que pese a tendência de se considerar inconstitucional a venda direta de imóveis

públicos, existe a Lei Federal nº 9.262, de autoria do Deputado José Roberto Arruda em parceria com o ex-deputado federal Augusto Carvalho, aprovada em 12 de janeiro de 1996, que permite a venda direta dos lotes situados na Bacia do São Bartolomeu, que abrange 90% dos condomínios clandestinos de Brasília. E prevê a venda das unidades habitacionais, dispensados os procedimentos exigidos pela Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

Por outro lado, a Lei federal 9.636/98 permite a venda direta, somente em terras da União, em casos específicos. Dispõe sobre a regularização, administração, aforamento e alienação de bens imóveis de domínio da União, altera dispositivos dos Decretos-Leis nºs 9.760, de 5 de setembro de 1946, e 2.398, de 21 de dezembro de 1987, regulamenta o § 2º do art. 49 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, e dá outras providências.

PARLAMENTAR

60

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00034

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDAS AO ART. 11, Do Decreto 6018, de 22 de janeiro de 2007

Art.11

.....

.....

§ 1º, em conjunto com os empregados qualificados da extinta RFFSA, a Caixa Econômica Federal **disponibilizará pessoal capacitado** e suficiente para pronta conclusão das regularizações, avaliações e vendas referidas no *caput*

.....

.....

JUSTIFICATIVA

Por outro lado a RFFSA tem pessoal **especializado e capacitado** para realizar tal tarefa uma vez que, dentro das possibilidades, tem regularizado seus imóveis e, além disso, identificará os "bens" a serem informado à Caixa Econômica Federal, com ciência de onde estão.

PARLAMENTAR

CÂMARA FEDERAL 78 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

61

00035

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

INSTRUÇÕES NO VERSO	MEDIDAS PROVISÓRIAS: 353/07	PÁGINA DE

TEXTO

alteração a redação do §1° do art. 12.

Art. 12. - ...

§ 1° São considerados imóveis não-operacionais, para fins deste artigo, aqueles não arrendados às concessionárias do serviço público de transporte ferroviário de cargas e não destinados à operacionalização das linhas de transporte ferroviário, à preservação do patrimônio histórico e cultural e à preservação ambiental.

JUSTIFICAÇÃO

É importante esta inclusão para (I) evitar um surto de invasões nos bens arrendados, o que poderá acontecer já que as pessoas terão a posse regularizada independente da data e forma que conseguiram tal posse, e (II) deixar mais claro que não estão incluídos os arrendados e também aqueles não arrendados porém utilizados pela concessionária, por meio de TPU – Termo de Permissão de Uso ou outro tipo de contrato/acordo com a RFFSA.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00036

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

1 DATA	2 PROPOSIÇÃO
02/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353/ 2007

4 AUTOR	5 Nº PRONTUÁRIO
DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ	337

6 TIPO: 1 ☐ SUPRESSIVA 2 ☐ SUBSTITUTIVA 3 ☐ MODIFICATIVA 4 ☐ ADITIVA 9 ☐ SUBSTITUTIVO GLOBAL

7 PÁGINA	8 ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
01/01				

TEXTO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 2007

Art. 14º Os imóveis não operacionais oriundos da extinta RFFSA, excetuados os referidos no inciso II do caput do art. 6º, poderão ser alienados diretamente a Estados, ao Distrito Federal, a Municípios e a entidades públicas que tenham por objeto provisão habitacional, nos termos da Lei nº 11.124, de 16 de junho de 2005, bem como ser utilizados em Fundos de Investimentos Imobiliários, previstos na Lei nº 8.668, de 25 de junho de 1993, quando destinados a programas de reabilitação de áreas urbanas centrais, sistemas de circulação e transporte, regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social, afastada a aplicação do art. 23 da Lei nº 9.636, de 1998.

JUSTIFICAÇÃO

A referida Emenda poderá também ser alienada a entidade representativa do aposentado ferroviário localizada na área do referido imóvel.

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pelo SINDAP

SENADO FEDERAL Fl 80 SSACM

10 ASSINATURA

Arnaldo Faria de Sá - Deputado Federal - São Paulo

63

Congresso Nacional

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00037

Data: 07/02/2007	Proposição: Medida Provisória nº 353/2007	
Autor: Deputado Renato Molling		Nº do Prontuário

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

Artigo: 14º	Parágrafo:	Incisos:	Alínea:	Pág. 1 de 1

Acresça-se ao Artigo 14º da MPV 353, de 22 de janeiro de 2007, publicada no DOU de 22.01.2007, um parágrafo com a seguinte redação:

"Art. 14º .....

.....

Parágrafo Único – Os imóveis não-operacionais da RFFSA que foram ou estão sendo utilizados pelos municípios, estes, terão a preferência em sua aquisição. Desta forma, o pagamento poderá ser efetuado em até 60 (sessenta) parcelas."

.....".

JUSTIFICATIVA

Muitos imóveis não-operacionais da Rede Ferroviária Federal encontravam-se em estado de conservação precário. Alguns municípios da Federação realizaram melhorias nestes imóveis, que foram locados para o uso público.

Deste modo, a proposta pretende considerar tais benfeitorias, no sentido dos municípios terem a oportunidade de continuarem prestando atendimento a população nestes locais.

Assinatura:

SBACM

81

CÂMARA DOS DEPUTADOS

64

MPV-353

00038

Emenda Aditiva Nº

Acresça-se ao art. 14 da MP nº 353/2007 o seguinte parágrafo único:

"Art. 14. .....

Parágrafo único. A alienação do tipo onerosa poderá ser parcelada, na forma definida pelo § 4º do art. 24 da lei nº 9.636/98.

Justificação

A MP prevê a possibilidade de alienação de bens não operacionais da extinta RFFSA a entes públicos, mas não estende aos adquirentes a opção de aquisição dos imóveis com pagamento parcelado. Dado trata-se - na maioria dos casos - de imóveis de alto valor, muitos interessados não vão ter condições de adquiri-los, mesmo nos casos em que se disponham a pagar. É verdade que a doação é uma modalidade passível de aplicação, mas isso corre o risco de ficar relegado a áreas com pouca viabilidade para desenvolvimento de projetos. Nossa proposta visa, portanto, estender as condições de parcelamento que já são estensivas aos adquirentes privados nos casos de assentamentos de interesse social.

Brasília, 07 de fevereiro de 2007.

PEPE VARGAS
Deputado Federal PT/RS

SSACM FI 82

MPV-353 65

00039

MEDIDA PROVISÓRIA N. 353, DE 2007.

Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

EMENDA N.

Acrescente-se ao art. 14 da Medida Provisória nº 353, de 2007, o seguinte §§ 1º, 2º e 3º, alterando-se, por conseguinte, a redação do inciso II do art. 2º:

"Art. 8º.....

.....

§ 1º A critério dos Municípios onde existam bens imóveis da extinta RFFSA, esses bens poderão ser adquiridos diretamente da RFFSA ou da União pelo Município, além do disposto no art. 14.

§ 2º Na hipótese do parágrafo anterior, serão levados em consideração no valor a ser pago pelo Município eventuais débitos ou créditos do Município em relação à RFFSA.

§ 3º Os Municípios interessados em adquirir bens da extinta RFFSA, na forma do § 1º deste art., deverão formalizar, junto à União, pedido acompanhado da proposta de preço, contados até 90 (noventa) dias após a publicação desta Lei."

"Art. 2º .....

.....

II - os bens imóveis da extinta RFFSA ficam transferidos para a União, ressalvado o disposto no inciso I e nos §§ 1º, 2º e 3º do art. 8º."

JUSTIFICATIVA

SSACM

Os bens da extinta RFFSA, distribuídos em diferentes Municípios brasileiros, serão, por meio desta Medida Provisória, transferidos ou para a União ou para o DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes). Quanto a isso, a presente MP não traz problemas, pelo menos em tese, quanto à gestão da coisa pública.

No entanto, com o intuito de possibilitar um aproveitamento mais eficaz, de acordo com as características e as necessidades específicas de cada localidade, é preciso acrescentar às hipóteses arroladas pela MP quanto à destinação dos bens da extinta RFFSA, a aquisição, a título oneroso, desses bens pelo Município onde eles se encontrem. Desse modo, cremos que as comunidades onde haja bens da extinta RFFSA poderão ser beneficiadas de forma substancial, por meio de uma gestão voltada para a melhoria de suas condições de vida, através do Município, que, por sua natureza, é o melhor gestor das necessidades locais.

Sala das Comissões, em de fevereiro de 2007.

Deputado ARNALDO JARDIM
PPS/SP

84
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353 67

00040

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

INSTRUÇÕES NO VERSO	MEDIDAS PROVISORIAS 353/07	PÁGINA DE

TEXTO

inclusão de nova redação para o art. 15, renumerando os demais

Art. 15. Os bens alienados deverão estar fisicamente segregados da operação ferroviária, respeitando o limite de segurança de no mínimo de 6,5 metros das linhas férreas, quando localizados ao longo da malha ferroviária e/ou próximos aos pátios ferroviários. O tipo e forma de segregação de que trata este artigo deverão ser submetidos à aprovação prévia da concessionária prestadora do serviço público de transporte ferroviário de cargas no trecho em que está localizado o bem.

JUSTIFICAÇÃO

É importante a concessionária aprovar a segregação que será feita, por exemplo: as estações alienadas deverão ter muros em suas plataformas, evitando que as pessoas acessem as linhas pela plataforma para minimizar o risco de acidentes e eventual responsabilidade da concessionária

85

SSACM

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

68

00041

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

INSTRUÇÕES NO VERSO	MEDIDAS PROVISÓRIAS 353/07	PAGINA 01 DE 01

TEXTO

inclusão de nova redação para o art. 16, renumerando os demais:

Art. 16. Os bens localizados no interior dos pátios ferroviários e encravados entre as linhas férreas, ainda que não operacionais conforme definição do artigo 12, não poderão ser objeto de alienação de que trata esta medida.

JUSTIFICAÇÃO

Esta inclusão é importante para evitar a alienação de casas que estão localizadas dentro dos pátios, cujo uso poderá acarretar acidentes em razão da necessidade das pessoas cruzarem as linhas para acesso ao bem.

SENADO FEDERAL Fl. 86 SSACM

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00042

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória n.º 353 de 22/01/2007

autor	n.º do prontuário
Senador Francisco Dornelles	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprimir o texto do § 7º, do Art. 17, da Medida Provisória 353, de 22 de Janeiro de 2007, substituindo-o pelo que segue:

"Art. 17- .....

.....

§ 7º, É assegurado a todos os beneficiários da Complementação de Aposentadoria de que trata a Lei nº 8186/91, de 21/05/1991, o direito ao reajustamento integral dos seus proventos (parcela do INSS acrescida da parcela a cargo da União) pelo índice aplicado aos segurados do Regime Geral da Previdência Social, ressalvado o direito de incorporação de reajustamentos oriundos de Dissídios Coletivos de Trabalho e de Processos Judiciais iniciados antes de 22/01/2007."

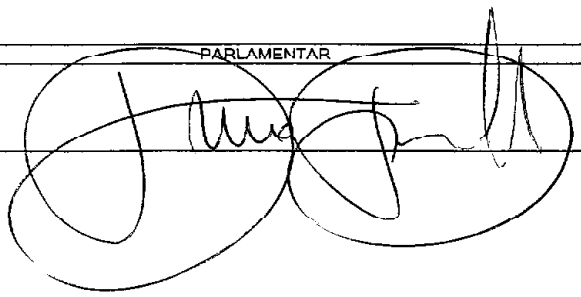
JUSTIFICAÇÃO

Apesar de reconhecermos o extraordinário mérito da conquista efetivada pela Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, com a introdução da garantia de complementação de proventos de aposentadoria em paridade com a remuneração dos ativos, pela União, para um expressivo contingente de ferroviários, o fato é que, decorridos quase quinze anos de vigência desta Lei, já se pode perceber que um de seus objetivos principais não tem sido atingido. Sem dúvida, não há como negar que, durante esses últimos quinze anos, a RFFSA tem promovido reajustes de salários para os ferroviários ativos muito abaixo daqueles concedidos a todos os servidores ou empregados da Administração Pública Federal, bem como daqueles concedidos aos proventos dos segurados do INSS pelo Regime Geral de Previdência Social, com a estrita finalidade de conter os dispêndios da União com a referida complementação de aposentadoria dos inativos que a ela fazem jus. Tal fato é notoriamente evidenciado pela série de mecanismos artificiais que a RFFSA tem criado nos últimos tempos para incrementar a remuneração dos ativos sem o devido repasse aos inativos, tais como abonos, elevação do valor e da quantidade de tíquetes de alimentação e gratificações incidentes sobre os Cargos em Comissão. Diante de tal situação, considerando a necessidade de ao menos atenuar o desvirtuamento verificado na caso presente, entendemos alterar a redação original do art. 2º da Lei nº 8.186, de 1991, de forma a assegurar a todos os beneficiários da complementação de aposentadoria ali especificada ao reajustamento integral dos seus proventos pelo índice aplicado aos segurados do INSS, em substituição ao critério estabelecido anteriormente, ressalvado o direito de incorporação de reajustamentos oriundos de dissídios coletivos de

SF Fl. 87

trabalho e de processos judiciais iniciados antes do exercício deste direito de opção. Em face do exposto, submetemos este projeto à apreciação dos nobres parlamentares com a convicção de que estamos contribuindo para a promoção dos valores democráticos e de cidadania no nosso País.

PARLAMENTAR



Legislaação Citada

LEI Nº 8.186, DE 21 DE MAIO DE 1991.

Dispõe sobre a complementação de aposentadoria de ferroviários e dá outras providências.

Art. 1º É garantida a complementação da aposentadoria paga na forma da Lei Orgânica da Previdência Social (LOPS) aos ferroviários admitidos até 31 de outubro de 1969, na Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), constituída ex-vi da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, suas estradas de ferro, unidades operacionais e subsidiárias.

Art. 2º Observadas as normas de concessão de benefícios da Lei Previdenciária, a complementação da aposentadoria devida pela União é constituída pela diferença entre o valor da aposentadoria paga pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) e o da remuneração do cargo correspondente ao do pessoal em atividade na RFFSA e suas subsidiárias, com a respectiva gratificação adicional por tempo de serviço.

Parágrafo único. O reajustamento do valor da aposentadoria complementada obedecerá aos mesmos prazos e condições em que for reajustada a remuneração do ferroviário em atividade, de forma a assegurar a permanente igualdade entre eles.

Art. 3º Os efeitos desta lei alcançam também os ferroviários, ex-servidores públicos ou autárquicos que, com base na Lei nº 6.184, de 11 de dezembro de 1974, e no Decreto-Lei nº 5, de 4 de abril de 1966, optaram pela integração nos quadros da RFFSA sob o regime da Consolidação das Leis do Trabalho, inclusive os tornados inativos no período de 17 de março de 1975 a 19 de maio de 1980.

Art. 4º Constitui condição essencial para a concessão da complementação de que trata esta lei a detenção, pelo beneficiário, da condição de ferroviário, na data imediatamente anterior ao início da aposentadoria previdenciária.

Art. 5º A complementação da pensão de beneficiário do ferroviário abrangido por esta lei é igualmente devida pela União e continuará a ser paga pelo INSS, observadas as normas de concessão de benefícios da Lei Previdenciária e as disposições do parágrafo único do art. 2º desta lei.

Parágrafo único. Em nenhuma hipótese, a pensão previdenciária complementada poderá ser paga cumulativamente com as pensões especiais previstas nas Leis nºs 3.738, de 3 de abril de 1960, e 6.782, de 20 de maio de 1980, ou quaisquer outros benefícios pagos pelo Tesouro Nacional.

Art. 6º O Tesouro Nacional manterá à disposição do INSS, à conta de dotações próprias consignadas no Orçamento da União, os recursos necessários ao pagamento da complementação de que trata esta lei.

Art. 7º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 8º Revogam-se as disposições em contrário.

Congresso Nacional

MPV-353

00043

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data

Proposição
MP 353/2007

Autor
Dep. Leandro Sampaio

nº do prontuário

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprimam-se os §§ 3° e 7° do art. 17 da Medida Provisória n.° 353, de 22 de janeiro de 2007.

JUSTIFICATIVA

A supressão dos §§ 3° e 7° do art. 17 da referida MP é condição essencial para a correta valorização dos empregados da extinta RFFSA, ao contrário de alocá-los em quadro em extinção, como pretendem esses parágrafos. Como se sabe, os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA possuem prazo determinado e previsão de rescisão. Com isso, quando seus bens eventualmente forem retomados das concessionárias pelo Governo Federal, será necessário quadro de pessoal, devidamente qualificado para tanto, proveniente da extinta RFFSA, para fiscalização, administração e preservação desse imenso acervo.

Diante desse quadro, é temerária a inclusão de previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção, levando em conta a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados.

PARLAMENTAR

Dep. LEANDRO SAMPAIO
PPS/RJ

SENADO FEDERAL
Fl. 90
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

73

MPV-353

00044

data	proposição
7 / 12 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o § 3º do art. 17, renumerando-se os posteriores:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------
-----, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

§5º.....
.....no
Ministérios dos Transportes, CBTU, TRENSURB inclusive no DNIT .....
.....

JUSTIFICAÇÃO

1. Condição de ferroviário

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. Quadro de Pessoal Agregado

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.

A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

RECEBIDO
Fl. 14
SSACM

3. A exclusão dos § 3º são devidos em consequência de tratarmos as transferencias dos empregados de que trata o **caput** em quadro agregado e não em extinção.

PARLAMENTAR

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **EDUARDO VALVERDE**

MPV-353

00045

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
16 de Fevereiro de 2007	Medida Provisória nº 353, de 22 de Janeiro de 2007.

Autor	Nº do Prontuário
Deputado Eduardo Valverde	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

Exclue-se no Artigo 17, I da Medida Provisória nº 353, de 22 de Janeiro de 2007, passando a ter a seguinte redação:

Art.17
§2°- Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e da VALEC.

JUSTIFICATIVA

Com fins a assegurar o cumprimento da missão institucional e dos direitos dos trabalhadores da extinta RFSA, faz-se necessário a inclusão dos planos e cargos e da VALEC, uma vez que esta assumira a responsabilidade de atuar nos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, na condição de sucessor trabalhista da extinta RFFSA.

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL
Fl 93
SGACM

Câmara dos Deputados - Anexo IV - Gabinete 435 - CEP 70160-900 - Brasília - DF
Fones: (61) 3215-5435/3435 - Fax: (61) 3215-2435
e-mail: dep.eduardovalverde@camara.gov.br

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

MPV-353

00046

EMENDA Nº
(à Medida Provisória nº 353/2007)

Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

O art. 17 e o § 1º do art. 118 passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 17º .....

§ 7º- Não havendo mais integrantes no quadro em extinção de que trata o inciso I do caput desse artigo, em virtude de desligamento por demissão, dispensa, aposentadoria, anistia ou falecimento do último empregado ativo oriundo da extinta RFFSA, a complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186 de 1991 e 10.478 de 2002, terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicado aos ativos do Ministério dos Transportes.

§ 8º- Os Ex-funcionários Públicos Federais Inativos que optaram pelo regime trabalhista fundamentado na Lei 6184/74 em seu art. 4º, determina que o pagamento do tempo de serviço exercido como estatutário é de responsabilidade da União.

Art. 118 .....

§ 1º- A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do caput terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salário do Ministério dos Transportes.

SENADO FEDERAL
Fl. 94
SSACM

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de encerramento do processo de liquidação da RFFSA insere-se no projeto de revitalização do setor ferroviário, com a conseqüente

Gabinete do Senador Paulo Paim
Praça dos Três Poderes - Anexo I - 22º andar
CEP 70165-900 - Brasília - DF
Tels.: (61) 3311-5223/3311-5232
Fax: (61) 3311-5235

SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador PAULO PAIM

melhoria nos índices de desenvolvimento econômico.

Tal processo está em consonância com a modernização institucional do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, entretanto, o objetivo desta emenda é resguardar os direitos adquiridos dos ex-funcionários da RFFSA, assegurando a paridade de sua aposentadoria com os servidores da ativa do Ministério dos Transportes.

Pelo exposto acima, peço a colaboração dos nobres pares para aprovação desta emenda.

Sala da Comissão,

Senador **PAULO PAIM**

SENADO FEDERAL
Fl 95
SSACM

Gabinete do Senador Paulo Paim
Praça dos Três Poderes - Anexo I - 22º andar
CEP 70165-900 - Brasília - DF

Tels.: (61) 3311-5223/3311-5232
Fax: (61) 3311-5235

Congresso Nacional

MPV-353

00047

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data

Proposição
MP 353/2007

Autor
Dep. Leandro Sampaio

nº do prontuário

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se a seguinte redação aos incisos I e II e §§ 1º e 2º do art. 17 da Medida Provisória n.º 353, de 22 de janeiro de 2007:

"Art. 17 .....

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - .....

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do *caput* dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os dircitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

....."

SENADO FEDERAL
Fl 96
SSACM

JUSTIFICATIVA

As alterações propostas por meio desta Emenda tem como objetivo valorizar a categoria dos ferroviários brasileiros, de forma continuada e planejada, tanto em relação aos ativos quanto aos inativos.

O próprio estatuto social da VALEC prevê as atividades de construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de

ferro com outras modalidades de transportes. Vale frisar, desse modo, que a existência da modal ferroviária subsiste como atividade da VALEC, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas previstas no próprio Estatuto da VALEC.

É notório o fato de esses empregados possuírem substancial experiência e qualificação profissional na atividade ferroviária, o que servirá, inclusive, como fator multiplicador desses conhecimentos a novos empregados do setor a médio e longo prazos.

Como se não bastasse, os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA possuem prazo determinado e previsão de rescisão. Com isso, quando seus bens eventualmente forem retomados das concessionárias pelo Governo Federal, serão necessários funcionários, todos qualificados para tanto, dos quadros da extinta RFFSA, para fiscalização, administração e preservação desse imenso acervo.

Diante desse quadro, é temerária a inclusão de previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção, levando em conta a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados. A solução mais satisfatória quanto a esse respeito é a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado", permitindo o natural prosseguimento das atividades.

Nisso, cuidamos de preservar, textualmente, a condição de ferroviário dos empregados da extinta RFFSA. Isso porque reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

Ademais, a adoção de Quadro de Pessoal Agregado, no lugar da denominação Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido pela VALEC, sem significar riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, sem incentivos e perspectivas reais de melhoria trabalhista. Com essa medida, a reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

PARLAMENTAR

Dep. LEANDRO SAMPAIO
PPS/RJ

SENADO FEDERAL
Fl 97
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00048

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007

Autor	Nº Prontuário
DEPUTADO FEDERAL ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
01/03				

Texto

NOVA REDAÇÃO DO ART 17 ; no inciso I e os parágrafos 2º , 3º, 5º e 7º

Art. 17 – Ficam transferidos à VALEC :

I- os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro especial de pessoal ; e

II - .....

Parágrafo Primeiro - .....

Parágrafo Segundo – Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA,

Parágrafo Terceiro - Em caso de demissão , dispensa, aposentadoria ou falecimento do empregado fica a VALEC autorizada a realizar concurso público externo, para preenchimento da vaga, com admissão pelo regime da CLT.

Parágrafo Quinto – Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço , no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT no Departamento de Infra-estrutura Ferroviária na ANTT, CBTU e no IBAMA, para o exercício das atividades tipicamente ferroviárias, ouvido previamente o Inventariante.

ASSINATURA

SENADO FEDERAL Fl 98 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007

Autor	Nº Prontuário
DEPUTADO FEDERAL ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
02/03				

Parágrafo Sétimo – A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis Nº 8.186, DE 1991, E 10.478, de 2002 terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados sobre a tabela salarial dos empregados da extinta RFFSA, cedidos a VALEC e/ou a outros órgão , de acordo com o **caput .**

JUSTIFICATIVA

A preposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1 - A extinta RFFSA detinha a responsabilidade de intervir e dar continuidade operacional aos transportes ferroviários nos casos de caducidade dos contratos ou onde fosse do interesse Nacional. Com sua extinção, esta responsabilidade deverá ser agregada a VALEC, empresa que por vocação ferroviária tem todas as condições de dar continuidade a tais tarefas, mas para tal é imperativo que, seja feita a alocação do pessoal remanescente do quadro efetivo da RFFSA .

2 - Ademais, se o Governo Federal está apresentando propostas para a reativação de ramais ferroviários para transportes em trens regionais, a participação do pessoal do quadro efetivo extinta RFFSA é indispensável para que a União garanta a prestação e a continuidade dos serviços nos casos de interesse da nação brasileira, e somente assim, é que poderá fazê-lo com segurança e conforto para os usuários .

3 - Também não é justo, que a condição funcional dos empregados fique congelada em um Plano de Cargos e Salários, quando estes empregados serão aqueles que irão transmitir conhecimentos à aqueles que forem admitidos no

SENADO FEDERAL Fl. 99 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353/2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página 03/03	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

quadro de Pessoal da VALEC, empresa que naturalmente sucederá a RFFSA de acordo com a MP 353 / 07 .

4 - Também é inconcebível que os direitos conquistados ao longo destes 150 anos de luta seja jogado fora, pois as Leis 8.186 / 91 e 10.478 / 02 , só tem serventia se existir ferroviários ativos e inativos, ademais porque o benefício da responsabilidade da Previdência Social , anualmente é reajustada, e muitos já vem recebendo pelo valor mais vantajoso; portanto o índice previdenciário não pode ser aplicado sobre o valor da complementação por trata-se de encargo da União de acordo com o que está estatuído no art. 6° da Lei nº 8.186 / 91 .

5 - Por estas razões é que somos pela substituição da redação do inciso I e dos parágrafos 2º , 3º ; 5º e 7º do art. 17 da MP 353 / 07 .

A presente Emenda nos foi sugerida por representantes da Federação das Associações dos Ferroviários Aposentados e Pensionistas dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Bahia, Sergipe, Rio Grande do Norte, Piauí-Ceará, Maranhão e Mato Grosso do Sul.

SENADO FEDERAL Fl 100 SSACM

ARNALDO FARIA DE SÁ
DEPUTADO FEDERAL – SÃO PAULO

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00049

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/07	Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputada ANDRÉIA ZITO	

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

Página 1 de 1	Art. 17	Parágrafo 2º	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao § 2º do art. 17 da MP nº 353, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"Art. 17. .....

.....

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do ***caput*** *terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da* ***VALEC****, não se comunicando, em qualquer hipótese, com o plano de cargos e salários da VALEC.*

....."

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória no § 2º do art. 17, define que os empregados ativos da RFFSA serão transferidos para a VALEC, mantendo suas remunerações inalteradas e que seu desenvolvimento na carreira deverá observar o estabelecido no plano de cargos e salários da RFFSA.

Essa determinação não parece justa, considerando que os empregados ao serem transferidos para VALEC passarão a fazer parte do quadro de pessoal desta, mesmo que seja um quadro em extinção, com as mesmas atribuições dos empregados que ali trabalham.

Assim, objetivando corrigir a mencionada distorção, proponho a presente emenda, que estabelece que o desenvolvimento na carreira do pessoal da RFFSA deverá observar o plano de cargos e salários da VALEC.

PARLAMENTAR

Fl 101

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00050

DATA	PROPOSIÇÃO
02/02/2007	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353/ 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ	337

TIPO

1 ☐ SUPRESSIVA 2 ☐ SUBSTITUTIVA 3 ☐ MODIFICATIVA 4 ☐ ADITIVA 9 ☐ SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
01/01				

TEXTO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 2007

Art. 17º Parágrafo. 7 – Não havendo mais integrantes no quadro agregados de que trata o inciso I do **caput** deste artigo, em virtude de desligamento por demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do último empregado ativo oriundo da extinta RFFSA, a complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991 e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados aos aposentados do Regime Geral da Previdência Social – RGPS.

JUSTIFICAÇÃO

Para aplicação deste parágrafo, no que se refere ao RGPS, deverá ser considerado o nível salarial do total bruto estabelecido no último comprovante de pagamento, do INSS, recebido pelo aposentado e pensionista.

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pelo SINDAP

CÂMARA DOS DEPUTADOS FEDERAL Fl 102 SSACM

ASSINATURA

Arnaldo Faria de Sá - Deputado Federal - São Paulo

85

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00051

DATA: 02/02/2007

PROPOSIÇÃO: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353/ 2007

AUTOR: DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ

Nº PRONTUÁRIO: 337

TIPO: 1 ☐ SUPRESSIVA 2 ☐ SUBSTITUTIVA 3 ☐ MODIFICATIVA 4 ☐ ADITIVA 9 ☐ SUBSTITUTIVO GLOBAL

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
01/01				

TEXTO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 2007

Art. 17º Ficam transferidos à VALEC.

I – Os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregados; e

II – As ações judiciais relativas aos empregados a que se refere o inciso I do **caput** em que a extinta RFFSA seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada.

JUSTIFICAÇÃO

Nos casos a que se refere este artigo e nos incisos I-II- parágrafos 1, 2, 3, 4, 5, 6 e incisos I e II do parágrafo 6, deverão ter o acompanhamento de representantes de entidade representativa dos trabalhadores da ativa e dos aposentados.

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pelo SINDAP

SENADO FEDERAL Fl 103 SGACM

ASSINATURA

Arnaldo Faria de Sá - Deputado Federal - São Paulo

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00052

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. JOSÉ LINHARES	096

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

NOVA REDAÇÃO DO ART 17 ; no inciso I e os parágrafos 2° , 3°, 5° e 7°

Art. 17 – Ficam transferidos à VALEC :

I- os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro especial de pessoal ; e

II - .....

Parágrafo Primeiro - .....

Parágrafo Segundo – Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA,

Parágrafo Terceiro - Em caso de demissão , dispensa, aposentadoria ou falecimento do empregado fica a VALEC autorizada a realizar concurso público externo, para preenchimento da vaga, com admissão pelo regime da CLT.

Parágrafo Quinto – Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço , no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT no Departamento de Infra-estrutura Ferroviária na ANTT, CBTU e no IBAMA, para o exercício das atividades tipicamente ferroviárias, ouvido previamente o Inventariante.

ASSINATURA

SSACM Fl 104

X

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição	
	EMENDA A MPV 353/2007)	
	Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Parágrafo Sétimo – A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis Nº 8.186, DE 1991, E 10.478, de 2002 terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados sobre a tabela salarial dos empregados da extinta RFFSA, cedidos a VALEC e/ou a outros órgão , de acordo com o **caput .**

JUSTIFICATIVA

A preposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1 - A extinta RFFSA detinha a responsabilidade de intervir e dar continuidade operacional aos transportes ferroviários nos casos de caducidade dos contratos ou onde fosse do interesse Nacional. Com sua extinção, esta responsabilidade deverá ser agregada a VALEC, empresa que por vocação ferroviária tem todas as condições de dar continuidade a tais tarefas, mas para tal é imperativo que, seja feita a alocação do pessoal remanescente do quadro efetivo da RFFSA .

2 - Ademais, se o Governo Federal está apresentando propostas para a reativação de ramais ferroviários para transportes em trens regionais, a participação do pessoal do quadro efetivo extinta RFFSA é indispensável para que a União garanta a prestação e a continuidade dos serviços nos casos de interesse da nação brasileira, e somente assim, é que poderá fazê-lo com segurança e conforto para os usuários .

3 - Também não é justo, que a condição funcional dos empregados fique congelada em um Plano de Cargos e Salários, quando estes empregados serão aqueles que irão transmitir conhecimentos à aqueles que forem admitidos no

SENADO FEDERAL Fl 105 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ✱ Substitutiva Global

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

quadro de Pessoal da VALEC, empresa que naturalmente sucederá a RFFSA de acordo com a MP 353 / 07 .

4 - Também é inconcebível que os direitos conquistados ao longo destes 150 anos de luta seja jogado fora, pois as Leis 8.186 / 91 e 10.478 / 02 , só tem serventia se existir ferroviários ativos e inativos, ademais porque o benefício da responsabilidade da Previdência Social , anualmente é reajustada, e muitos já vem recebendo pelo valor mais vantajoso; portanto o índice previdenciário não pode ser aplicado sobre o valor da complementação por trata-se de encargo da União de acordo com o que está estatuído no art. 6º da Lei nº 8.186 / 91 .

5 - Por estas razões é que somos pela substituição da redação do inciso I e dos parágrafos 2º , 3º ; 5º e 7º do art. 17 da MP 353 / 07 .

Brasília , fevereiro de 2007

ASSINATURA

X

SSACM Fl 106

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00053

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
06/02/2007	Medida Provisória nº 353/07

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

MODIFIQUE-SE O ART 17 ;

Art. 17 – Ficam transferidos à VALEC :

I- os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro especial de pessoal ; e

II - .....

Parágrafo Primeiro - .....

Parágrafo Segundo – Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA.

Parágrafo Terceiro - Em caso de demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do empregado fica a VALEC autorizada a realizar concurso público externo, para preenchimento da vaga, com admissão pelo regime da CLT.

Parágrafo Quinto – Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT no Departamento de Infra-estrutura Ferroviária na ANTT e CBTU, para o exercício das atividades tipicamente ferroviárias, ouvido previamente o Inventariante.

Parágrafo Sétimo – A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados sobre a tabela salarial dos empregados da extinta RFFSA, cedidos a VALEC e/ou a outros órgãos , de acordo com o **caput**.

SEN. FED. SSACM Fl 107

JUSTIFICATIVA

A preposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1 - A extinta RFFSA detinha a responsabilidade de intervir e dar continuidade operacional aos transportes ferroviários nos casos de caducidade dos contratos ou onde fosse do interesse Nacional. Com sua extinção, esta responsabilidade deverá ser agregada a VALEC, empresa que por vocação ferroviária tem todas as condições de dar continuidade a tais tarefas, mas para tal é imperativo que, seja feita a alocação do pessoal remanescente do quadro efetivo da RFFSA .

2 - Ademais, se o Governo Federal está apresentando propostas para a reativação de ramais ferroviários para transportes em trens regionais, a participação do pessoal do quadro efetivo da extinta RFFSA é indispensável para que a União garanta a prestação e a continuidade dos serviços nos casos de interesse da nação brasileira, e somente assim, é que poderá fazê-lo com segurança e conforto para os usuários .

3 - Também não é justo, que a condição funcional dos empregados fique congelada em um Plano de Cargos e Salários, quando estes empregados serão aqueles que irão transmitir conhecimentos àqueles que forem admitidos no Quadro de Pessoal da VALEC, empresa que naturalmente sucederá a RFFSA de acordo com a MP 353/07 .

4 - Também é inconcebível que os direitos conquistados ao longo destes 150 anos de luta sejam jogados fora, pois as Leis nºs 8.186/91 e 10.478/02, só tem serventia se existirem ferroviários ativos e inativos, ademais o benefício da responsabilidade da Previdência Social , anualmente é reajustada, e muitos já vem recebendo pelo valor mais vantajoso, portanto, o índice previdenciário não pode ser aplicado sobre o valor da complementação por se tratar de encargo da União estatuído no art. 6º da Lei nº 8.186 / 91 .

5 - Por estas razões somos pela substituição da redação do inciso I e dos parágrafos 2º , 3º ; 5º e 7º do art. 1 / da MP 353 / 07 .

PARLAMENTAR

Fl. 108

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00054

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. Carlos Santana	290

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

NOVA REDAÇÃO DO ART 17 ; no inciso I e os parágrafos 2º , 3º, 5º e 7º

Art. 17 – Ficam transferidos à VALEC :

I- os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro especial de pessoal ; e

II - .....

Parágrafo Primeiro - .....

Parágrafo Segundo – Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA,

Parágrafo Terceiro - Em caso de demissão , dispensa, aposentadoria ou falecimento do empregado fica a VALEC autorizada a realizar concurso público externo, para preenchimento da vaga, com admissão pelo regime da CLT.

Parágrafo Quinto – Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço , no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT no Departamento de Infra-estrutura Ferroviária na ANTT, CBTU e no IBAMA, para o exercício das atividades tipicamente ferroviárias, ouvido previamente o Inventariante.

ASSINATURA

RECEBIDO FE 109 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

1 ⓿ Supressiva 2. ⓿ Substitutiva 3⓿ Modificativa 4. ⓿ Aditiva 5. ☒ Substitutivo Global

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Parágrafo Sétimo – A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis Nº 8.186, DE 1991, E 10.478, de 2002 terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados sobre a tabela salarial dos empregados da extinta RFFSA, cedidos a VALEC e/ou a outros órgão , de acordo com o **caput .**

JUSTIFICATIVA

A preposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1 - A extinta RFFSA detinha a responsabilidade de intervir e dar continuidade operacional aos transportes ferroviários
nos casos de caducidade dos contratos ou onde fosse do interesse Nacional. Com sua extinção, esta responsabilidade deverá ser agregada a VALEC, empresa que por vocação ferroviária tem todas as condições de dar continuidade a tais tarefas, mas para tal é imperativo que, seja feita a alocação do pessoal remanescente do quadro efetivo da RFFSA .

2 - Ademais, se o Governo Federal está apresentando propostas para a reativação de ramais ferroviários para transportes em trens regionais, a participação do pessoal do quadro efetivo extinta RFFSA é indispensável para que a União garanta a prestação e a continuidade dos serviços nos casos de interesse da nação brasileira, e somente assim, é que poderá fazê-lo com segurança e conforto para os usuários .

3 - Também não é justo, que a condição funcional dos empregados fique congelada em um Plano de Cargos e Salários, quando estes empregados serão aqueles que irão transmitir conhecimentos à aqueles que forem admitidos no

SSACM FI 110

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
Dep. Carlos Santana	290

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

quadro de Pessoal da VALEC, empresa que naturalmente sucederá a RFFSA de acordo com a MP 353 / 07 .

4 - Também é inconcebível que os direitos conquistados ao longo destes 150 anos de luta seja jogado fora, pois as Leis 8.186 / 91 e 10.478 / 02 , só tem serventia se existir ferroviários ativos e inativos, ademais porque o benefício da responsabilidade da Previdência Social , anualmente é reajustada, e muitos já vem recebendo pelo valor mais vantajoso; portanto o índice previdenciário não pode ser aplicado sobre o valor da complementação por trata-se de encargo da União de acordo com o que está estatuído no art. 6º da Lei nº 8.186 / 91 .

5 - Por estas razões é que somos pela substituição da redação do inciso I e dos parágrafos 2º , 3º ; 5º e 7º do art. 17 da MP 353 / 07 .

Brasília , fevereiro de 2007

ASSINATURA

FI 111

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00055

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

NOVA REDAÇÃO DO ART 17 ; no inciso I e os parágrafos 2º , 3º, 5º e 7º

Art. 17 – Ficam transferidos à VALEC :

I- os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro especial de pessoal ; e

II - .....

Parágrafo Primeiro - .....

Parágrafo Segundo – Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA,

Parágrafo Terceiro - Em caso de demissão , dispensa, aposentadoria ou falecimento do empregado fica a VALEC autorizada a realizar concurso público externo, para preenchimento da vaga, com admissão pelo regime da CLT.

Parágrafo Quinto – Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço , no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT no Departamento de Infra-estrutura Ferroviária na ANTT, CBTU e no IBAMA, para o exercício das atividades tipicamente ferroviárias, ouvido previamente o Inventariante.

ASSINATURA

Fl 112

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Parágrafo Sétimo – A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis Nº 8.186, DE 1991, E 10.478, de 2002 terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados sobre a tabela salarial dos empregados da extinta RFFSA, cedidos a VALEC e/ou a outros órgão , de acordo com o **caput .**

JUSTIFICATIVA

A preposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1 - A extinta RFFSA detinha a responsabilidade de intervir e dar continuidade operacional aos transportes ferroviários nos casos de caducidade dos contratos ou onde fosse do interesse Nacional. Com sua extinção, esta responsabilidade deverá ser agregada a VALEC, empresa que por vocação ferroviária tem todas as condições de dar continuidade a tais tarefas, mas para tal é imperativo que, seja feita a alocação do pessoal remanescente do quadro efetivo da RFFSA .

2 - Ademais, se o Governo Federal está apresentando propostas para a reativação de ramais ferroviários para transportes em trens regionais, a participação do pessoal do quadro efetivo extinta RFFSA é indispensável para que a União garanta a prestação e a continuidade dos serviços nos casos de interesse da nação brasileira, e somente assim, é que poderá fazê-lo com segurança e conforto para os usuários .

3 - Também não é justo, que a condição funcional dos empregados fique congelada em um Plano de Cargos e Salários, quando estes empregados serão aqueles que irão transmitir conhecimentos à aqueles que forem admitidos no

Fl. 113

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. MARCELO ORTIZ	

1 ☐ Supressiva 2. ☐ Substitutiva 3☐ Modificativa 4. ☐ Aditiva 5. ✱ Substitutiva Global

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

quadro de Pessoal da VALEC, empresa que naturalmente sucederá a RFFSA de acordo com a MP 353 / 07 .

4 - Também é inconcebível que os direitos conquistados ao longo destes 150 anos de luta seja jogado fora, pois as Leis 8.186 / 91 e 10.478 / 02 , só tem serventia se existir ferroviários ativos e inativos, ademais porque o benefício da responsabilidade da Previdência Social , anualmente é reajustada, e muitos já vem recebendo pelo valor mais vantajoso; portanto o índice previdenciário não pode ser aplicado sobre o valor da complementação por trata-se de encargo da União de acordo com o que está estatuído no art. 6º da Lei nº 8.186 / 91 .

5 - Por estas razões é que somos pela substituição da redação do inciso I e dos parágrafos 2º , 3º ; 5º e 7º do art. 17 da MP 353 / 07 .

Brasília , fevereiro de 2007

SENADO FE... Fl 114 SSACM

ASSINATURA

97

CONGRESSO NACIONAL

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

MPV-353

00056

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 01 DE 02

TEXTO

NOVA REDAÇÃO DO ART 17 ; no inciso I e os parágrafos 2º , 3º, 5º e 7º

Art. 17 – Ficam transferidos à VALEC :

I- os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro especial de pessoal ; e

II - .....

Parágrafo Primeiro - .....

Parágrafo Segundo – Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA,

Parágrafo Terceiro - Em caso de demissão , dispensa, aposentadoria ou falecimento do empregado fica a VALEC autorizada a realizar concurso público externo, para preenchimento da vaga, com admissão pelo regime da CLT.

Parágrafo Quinto – Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço , no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT no Departamento de Infra-estrutura Ferroviária na ANTT, CBTU e no IBAMA, para o exercício das atividades tipicamente ferroviárias, ouvido previamente o Inventariante.

Parágrafo Sétimo – A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis Nº 8.186, DE 1991, E 10.478, de 2002 terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados sobre a tabela salarial dos empregados da extinta RFFSA, cedidos a VALEC e/ou a outros órgão , de acordo com o **caput .**

JUSTIFICAÇÃO

A preposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1 - A extinta RFFSA detinha a responsabilidade de intervir e dar continuidade operacional aos transportes ferroviários nos casos de caducidade dos contratos ou onde fosse do interesse Nacional. Com sua extinção, esta responsabilidade deverá ser agregada a VALEC, empresa que por vocação ferroviária tem todas as condições de dar continuidade a tais tarefas, mas para tal é imperativo que, seja feita a alocação do pessoal remanescente do quadro efetivo da RFFSA .

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

SENADO FEDERAL Fl. 116 SSACM

98

CONGRESSO NACIONAL

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

MEDIDAS PROVISÓRIAS		PÁGINA
INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	02 DE 02

JUSTIFICAÇÃO

A preposição acima é justificada pelos seguintes motivos:

1 - A extinta RFFSA detinha a responsabilidade de intervir e dar continuidade operacional aos transportes ferroviários nos casos de caducidade dos contratos ou onde fosse do interesse Nacional. Com sua extinção, esta responsabilidade deverá ser agregada a VALEC, empresa que por vocação ferroviária tem todas as condições de dar continuidade a tais tarefas, mas para tal é imperativo que, seja feita a alocação do pessoal remanescente do quadro efetivo da RFFSA .

2 - Ademais, se o Governo Federal está apresentando propostas para a reativação de ramais ferroviários para transportes em trens regionais, a participação do pessoal do quadro efetivo extinta RFFSA é indispensável para que a União garanta a prestação e a continuidade dos serviços nos casos de interesse da nação brasileira, e somente assim, é que poderá fazê-lo com segurança e conforto para os usuários .

3 - Também não é justo, que a condição funcional dos empregados fique congelada em um Plano de Cargos e Salários, quando estes empregados serão aqueles que irão transmitir conhecimentos à aqueles que forem admitidos no quadro de Pessoal da VALEC, empresa que naturalmente sucederá a RFFSA de acordo com a MP 353 / 07 .

4 - Também é inconcebível que os direitos conquistados ao longo destes 150 anos de luta seja jogado fora, pois as Leis 8.186 / 91 e 10.478 / 02 , só tem serventia se existir ferroviários ativos e inativos, ademais porque o benefício da responsabilidade da Previdência Social , anualmente é reajustada, e muitos já vem recebendo pelo valor mais vantajoso; portanto o índice previdenciário não pode ser aplicado sobre o valor da complementação por trata-se de encargo da União de acordo com o que está estatuído no art. 6º da Lei nº 8.186 / 91 .

5 - Por estas razões é que somos pela substituição da redação do inciso I e dos parágrafos 2º , 3º ; 5º e 7º do art. 17 da MP 353 / 07 .

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

SSACM Fl. 116

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

99

00057

data	Proposição
7/2/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

Autor	nº do prontuário
Dep. JOÃO DADO – PDT/SP	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do inciso I do *caput* do art. 17 e de seus §§ 1º, 2º, 3º e 5º, bem como suprima-se o § 7º do mesmo art. 17 da Medida Provisória nº 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput** terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão, e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantidos como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

§ 3º Os empregados dos quadros da extinta RFFSA ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado, em prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido**"

SSACM Fl 117

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A., sociedade anônima fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra, em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º, 100
Item V, claramente as seguintes atividades. "**V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;**".

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata, na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº 353/2007, ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo. Portanto, os funcionários dos quadros da extinta RFFSA serão permanentemente necessários para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância, é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção, tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade.

A melhor solução, que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços necessária, é a adoção do denominado "quadro agregado", permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários, de modo que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o art. 4º de que tratam as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado, em vez de Quadro em Extinção, representa nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.
A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A modificação do § 3º e a supressão do § 7º.

Fazem-se necessárias essas alterações, uma vez que não se poderá falar em quadro em extinção, uma vez modificado o artigo 17 – Inciso I.

PARLAMENTAR

Dep. JOÃO DADO
PDT/SP

CÂMARA DOS DEPUTADOS
FI 118
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00058

101

data	proposição
06 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página 1/2	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação.

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º

---

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º

---

§ 7º **Suprimido** "

FEDERAL 119 SSACM

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º, Item V, claramente as seguintes atividades: "**V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;**".

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.
A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

PARLAMENTAR

ARNALDO FARIA DE SÁ
DEPUTADO FEDERAL / SP

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Fls. 120
SSACM

103

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00059

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

Autor	nº do prontuário
Deputado EDMILSON VALENTIM (PCdoB/RJ)	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1°, § 2°, inciso I, § 4, § 5°, § 6°, bem como suprima-se o parágrafo § 3° e § 7° do artigo 17 da Medida Provisória n°. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condiçao de ferroviario; e

II -

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º---

§ 5° Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º---

§ 7º **Suprimido** "

SENADO FEDERAL Fl 121 SSACM

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4°, Item V, claramente as seguintes atividades: "**V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;**".

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória n°. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4° de que trata as Leis n°. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.

Fl. 122
SSACM

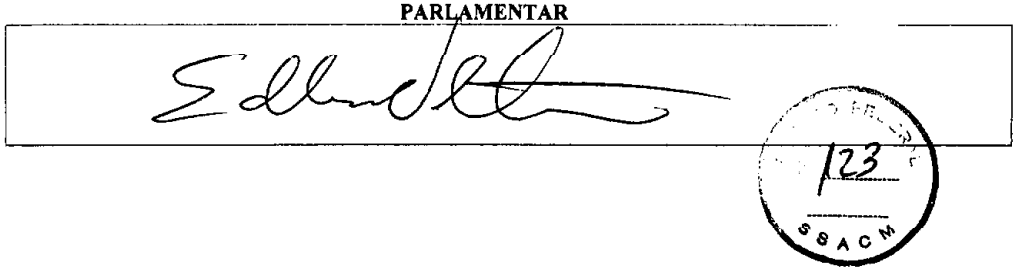
105

A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

106

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00060

data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II -

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - A VALEC promoverá a revisão do Plano de Cargos e Salário da RFFSA para o Quadro de Pessoal Agregado, em até 180 dias a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a fim de possibilitar o efetivo desenvolvimento na carreira para os empregados absorvidos nesse quadro.

SENADO FEDERAL 124 SSACM

§ 3º **Suprimido**

§ 4º

---

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º

---

§ 7º Não havendo mais integrantes no quadro agregado de que trata o inciso I do caput deste artigo, em virtude de desligamento por demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do último empregado ativo oriundo da extinta RFFSA, a complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

JUSTIFICAÇÃO

1. Condição de ferroviário

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. Quadro de Pessoal Agregado

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. A referência para a complementação deve ser bem definida

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão se por acaso o Quadro de Pessoal Agregado se tornar vazio.

125

SSACM

PARLAMENTAR

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL PR/CE

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353 108

00061

21 A

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, na condição de ferroviários;e

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - No prazo de 180 dias, a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a VALEC promoverá a reformulação de seu Plano de Cargos e Salários de forma a realizar a fusão de seu quadro de pessoal efetivo com o quadro de pessoal agregado oriundo da extinta RFFSA, permanecendo aos empregados da extinta RFFSA a manutenção da condição de ferroviários.

§ 3º Suprimido

§ 4º

---

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º

---

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nos 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados inicialmente ao Quadro de Pessoal Agregado passando ao Quadro de Pessoal da VALEC após a reformulação disposta no inciso I do § 2º.

SENADO FEDERAL Fl. 126 SSACM

JUSTIFICAÇÃO

1. Condição de ferroviário

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. Novo Quadro de Pessoal na VALEC

A reformulação do Plano de Cargos e Salários na VALEC e a unificação do Quadro de Pessoal representa uma nova perspectiva de crescimento para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa, oferecendo, ainda, pessoal experiente e de vasto conhecimento em ferrovias para a VALEC no seu quadro efetivo de pessoal.

3. A referência para a complementação é o novo Quadro de Pessoal

Trata-se da necessária adequação da referência da complementação de ferroviários aposentados e pensionistas, vinculando-os a uma empresa em atividade.

SSACM

PARLAMENTAR

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL PR/CE

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353 110

00062

ZZ A

data	proposição
07 /02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II -

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - A VALEC promoverá a revisão do Plano de Cargos e Salário da RFFSA para o Quadro de Pessoal Agregado, em até 180 dias a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a fim de possibilitar o efetivo desenvolvimento na carreira para os empregados absorvidos nesse quadro.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º

---

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º

---

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções

incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS. 111

JUSTIFICAÇÃO

1. **Condição de ferroviário**

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. **Quadro de Pessoal Agregado**

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário celetista absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. **A referência para a complementação deve ser bem definida**

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão de imediato.

PARLAMENTAR

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL PR/CE

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

112

MPV-353

00063

data	proposição
07/02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
				23 A

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II -

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizara rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - No prazo de 180 dias, a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a VALEC promoverá a reformulação de seu Plano de Cargos e Salários de forma a realizar a fusão de seu quadro de pessoal efetivo com o quadro de pessoal agregado oriundo da extinta RFFSA, permanecendo aos empregados da extinta RFFSA a manutenção da condição de ferroviários.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º

---

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles orgaos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º

---

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções

incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS. 113

JUSTIFICAÇÃO

1. **Condição de ferroviário**

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. **Quadro de Pessoal Agregado**

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário celetista absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. **A referência para a complementação deve ser bem definida**

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituiçao permanente, ainda que sujeita a alteraçoes e politicas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão de imediato.

SENADO FEDERAL
Fl 131
SGACM

PARLAMENTAR

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL PR/CE

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00064

114

data	proposição
/ / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
				23 A

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - No prazo de 180 dias, a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a VALEC promoverá a reformulação de seu Plano de Cargos e Salários de forma a realizar a fusão de seu quadro de pessoal efetivo com o quadro de pessoal agregado oriundo da extinta RFFSA. permanecendo aos empregados da extinta RFFSA a manutenção da condição de ferroviários.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

JUSTIFICAÇÃO

1. **Condição de ferroviário**

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. **Quadro de Pessoal Agregado**

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário celetista absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. **A referência para a complementação deve ser bem definida**

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e e o caminho natural para equacionar a questão de imediato.

Deputado Edinho Bez

SENADO FEDERAL
Fl 133
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00065

116

data	proposição
/ / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II - ----------
---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - A VALEC promoverá a revisão do Plano de Cargos e Salário da RFFSA para o Quadro de Pessoal Agregado, em até 180 dias a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a fim de possibilitar o efetivo desenvolvimento na carreira para os empregados absorvidos nesse quadro.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------
---

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

---

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

SENADO FED. Fl. 134 SSAOM

JUSTIFICAÇÃO

1. **Condição de ferroviário**

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. **Quadro de Pessoal Agregado**

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário celetista absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. **A referência para a complementação deve ser bem definida**

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão de imediato.

Deputado Edinho Bez

SENADO FEDERAL
Fl 135
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

118

00066

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

21 A

data	proposição
/ / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, na condição de ferroviários;e

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - No prazo de 180 dias, a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a VALEC promoverá a reformulação de seu Plano de Cargos e Salários de forma a realizar a fusão de seu quadro de pessoal efetivo com o quadro de pessoal agregado oriundo da extinta RFFSA, permanecendo aos empregados da extinta RFFSA a manutenção da condição de ferroviários.

§ 3º Suprimido

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nos 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados inicialmente ao Quadro de Pessoal Agregado passando ao Quadro de Pessoal da VALEC após a reformulação disposta no inciso I do § 2º.

SENADO FE... Fl 136 ... S A C ...

JUSTIFICAÇÃO

1. Condição de ferroviário

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. Novo Quadro de Pessoal na VALEC

A reformulação do Plano de Cargos e Salários na VALEC e a unificação do Quadro de Pessoal representa uma nova perspectiva de crescimento para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa, oferecendo, ainda, pessoal experiente e de vasto conhecimento em ferrovias para a VALEC no seu quadro efetivo de pessoal.

3. A referência para a complementação é o novo Quadro de Pessoal

Trata-se da necessária adequação da referência da complementação de ferroviários aposentados e pensionistas, vinculando-os a uma empresa em atividade.

Deputado Edinho Bez

SENADO FEDERAL
Fl 137
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

120

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00067

data	proposição
/ / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redaçao:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido** "

SENADO FEDERAL Fl. 138 SSACM

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º, Item V, claramente as seguintes atividades: "**V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;**".

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.
A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

Deputado Edinho Bez

Fl 139
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

122

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00068

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redaçao:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido** "

SSACM

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º, Item V, claramente as seguintes atividades: "**V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;**".

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importancia a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

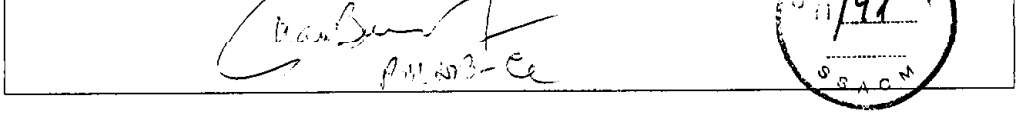
2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.
A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

124

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00069

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353/2007

autor	nº do prontuário
Deputada Manuela d'Ávila	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido** "

SENADO FED. Fl 142 SSAOM

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os 125
contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º, item V, claramente as seguintes atividades: **"V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuselo de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;"**.

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgaos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.
A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário: e não em extinção.

PARLAMENTAR

Manicus

Fl. 143

ESACM

126

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00070

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
				23 A

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1°, § 2°, inciso I, § 4, § 5°, § 6°, bem como suprima-se o parágrafo § 3° do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - No prazo de 180 dias, a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a VALEC promoverá a reformulação de seu Plano de Cargos e Salários de forma a realizar a fusão de seu quadro de pessoal efetivo com o quadro de pessoal agregado oriundo da extinta RFFSA, permanecendo aos empregados da extinta RFFSA a manutenção da condição de ferroviários.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5° Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7° A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

144

SSACM

JUSTIFICAÇÃO

1. **Condição de ferroviário**

Reveste se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. **Quadro de Pessoal Agregado**

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário celetista absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. **A referência para a complementação deve ser bem definida**

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão de imediato.

PARLAMENTAR

SF Fl 145

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00071

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA	143

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, na condição de ferroviários;e

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - No prazo de 180 dias, a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a VALEC promoverá a reformulação de seu Plano de Cargos e Salários de forma a realizar a fusão de seu quadro de pessoal efetivo com o quadro de pessoal agregado oriundo da extinta RFFSA, permanecendo aos empregados da extinta RFFSA a manutenção da condição de ferroviários.

§ 3º Suprimido

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, METROREC, METROFOR, METROSAL, METROBH na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nos 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados inicialmente ao Quadro de Pessoal Agregado passando ao Quadro de Pessoal da VALEC após a reformulação disposta no inciso I do § 2º.

SENADO FEDERAL Fl. 146 SSACM

JUSTIFICAÇÃO

1. Condição de ferroviário

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. Novo Quadro de Pessoal na VALEC

A reformulação do Plano de Cargos e Salários na VALEC e a unificação do Quadro de Pessoal representa uma nova perspectiva de crescimento para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa, oferecendo, ainda, pessoal experiente e de vasto conhecimento em ferrovias para a VALEC no seu quadro efetivo de pessoal.

3. A referência para a complementação é o novo Quadro de Pessoal

Trata-se da necessária adequação da referência da complementação de ferroviários aposentados e pensionistas, vinculando-os a uma empresa em atividade.

GONZAGA PATRIOTA
DEPUTADO FEDERAL – PSB / PE

SENADO FEDERAL
Fl. 147
SSACM

130

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00072

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA	143

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
				23 A

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991. e 10.478. de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - No prazo de 180 dias, a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a VALEC promoverá a reformulação de seu Plano de Cargos e Salários de forma a realizar a fusão de seu quadro de pessoal efetivo com o quadro de pessoal agregado oriundo da extinta RFFSA, permanecendo aos empregados da extinta RFFSA a manutenção da condição de ferroviários.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres, METROREC, METROFOR, METROSAL, METROBH** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

SSACM Fl. 143

JUSTIFICAÇÃO

1. **Condição de ferroviário**

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. **Quadro de Pessoal Agregado**

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário celetista absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. **A referência para a complementação deve ser bem definida**

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementaçao, nao se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão de imediato.

SENADO FEDERAL Fl 149 SSACM

PARLAMENTAR

GONZAGA PATRIOTA

DEPUTADO FEDERAL – PSB / PE

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

132

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00073

20 A

data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II - ----------
---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - A VALEC promoverá a revisão do Plano de Cargos e Salário da RFFSA para o Quadro de Pessoal Agregado, em até 180 dias a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a fim de possibilitar o efetivo desenvolvimento na carreira para os empregados absorvidos nesse quadro.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

–

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------
---

§ 7º Não havendo mais integrantes no quadro agregado de que trata o inciso I do caput deste artigo, em virtude de desligamento por demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do último empregado ativo oriundo da extinta RFFSA, a complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

SENADO FEDERAL Fl 150 SSACM

JUSTIFICAÇÃO

1. Condição de ferroviário

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. Quadro de Pessoal Agregado

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. A referência para a complementação deve ser bem definida

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão se por acaso o Quadro de Pessoal Agregado se tornar vazio.

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL
Fl 151
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00074

134

data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - A VALEC promoverá a revisão do Plano de Cargos e Salário da RFFSA para o Quadro de Pessoal Agregado, em até 180 dias a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a fim de possibilitar o efetivo desenvolvimento na carreira para os empregados absorvidos nesse quadro.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

SENADO FEDERAL Fl. 152 SSACM

JUSTIFICAÇÃO

1. **Condição de ferroviário**

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. **Quadro de Pessoal Agregado**

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário celetista absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. **A referência para a complementação deve ser bem definida**

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão de imediato.

PARLAMENTAR

PMDB-CE

153

SGACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

136

00075

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 12 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Rabello	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido**

154

SSACM

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º, Item V, claramente as seguintes atividades: **"V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;"**.

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.
A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

PARLAMENTAR

155
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00076

138

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO PAULO ROCHA	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º. bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353. de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido** "

156

SSACM

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º, Item V, claramente as seguintes atividades: "**V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;**".

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.
A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado. mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

SSACM 159

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00077

data
/ / 2007

proposição
Medida Provisória nº 353 de 2007

autor
DEPUTADO DARCÍSIO PERONDI

nº do prontuário
491

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

Página | Artigo | Parágrafo | Inciso | alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA. ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido** "

SSACM 158

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas sao pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisoria transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da

extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade 41
Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º, Item V, claramente as seguintes atividades: **"V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;"**.

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.
A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

PARLAMENTAR

DEPUTADO DARCÍSIO PERONDI

SENADO FEDERAL 159 SGACM

142

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00078

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA	143

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratorios inalterados no ato da sucessao e seu desenvolvimento na carreira observara o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, METROREC, METROFOR, METROSAL, METRODF na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido** "

160

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º, Item V, claramente as seguintes atividades: "**V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;**".

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.
A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

PARLAMENTAR

GONZAGA PATRIOTA
DEPUTADO FEDERAL – PSB / PE

161

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00079

data	proposição
7 / 12 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
				23 A

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1°, § 2°, inciso I, § 4, § 5°, § 6°, bem como suprima-se o parágrafo § 3° do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - No prazo de 180 dias, a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a VALEC promoverá a reformulação de seu Plano de Cargos e Salários de forma a realizar a fusão de seu quadro de pessoal efetivo com o quadro de pessoal agregado oriundo da extinta RFFSA, permanecendo aos empregados da extinta RFFSA a manutenção da condição de ferroviários.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

162

JUSTIFICAÇÃO

1. **Condição de ferroviário**

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. **Quadro de Pessoal Agregado**

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário celetista absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. **A referência para a complementação deve ser bem definida**

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão de imediato.

SENADO FEDERAL
163
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

146

00080

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

Autor	nº do prontuário
Deputado Beto Albuquerque	490

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II-

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º

164

SACM

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º

---

§ 7º **Suprimido"**

B

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º, Item V, claramente as seguintes atividades: "**V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;**".

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.
A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL
Fl. 165
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00081

148

data	proposição
7 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Rabelo	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II - ----------
---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - A VALEC promoverá a revisão do Plano de Cargos e Salário da RFFSA para o Quadro de Pessoal Agregado, em até 180 dias a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a fim de possibilitar o efetivo desenvolvimento na carreira para os empregados absorvidos nesse quadro.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

---

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

---

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

FL 166
SSACM

JUSTIFICAÇÃO

1. Condição de ferroviário

Revesto-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. *Quadro de Pessoal Agregado*

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário celetista absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. A referência para a complementação deve ser bem definida

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão de imediato.

167

PARLAMENTAR

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

150

MPV-353

00082

data	proposição
7 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1°, § 2°, Inciso I, § 4, § 5°, § 6°, bem como suprima-se o parágrafo § 3° e § 7° do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - A VALEC promoverá a revisão do Plano de Cargos e Salário da RFFSA para o Quadro de Pessoal Agregado, em até 180 dias a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a fim de possibilitar o efetivo desenvolvimento na carreira para os empregados absorvidos nesse quadro.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5° Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ. e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7° Não havendo mais integrantes no quadro agregado de que trata o inciso I do caput deste artigo, em virtude de desligamento por demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do último empregado ativo oriundo da extinta RFFSA, a complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

168

SGACM

JUSTIFICAÇÃO

1. Condição de ferroviário

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. Quadro de Pessoal Agregado

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. A referência para a complementação deve ser bem definida

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão se por acaso o Quadro de Pessoal Agregado se tornar vazio.

169
SSACM

PARLAMENTAR

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

152

00083

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

Autor	nº do prontuário
Deputada Jô Moraes	53246

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido** "

JUSTIFICAÇÃO

170

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes. 153

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capitulo II – Do Objeto Social, e no seu artigo 4º, Item V, claramente as seguintes atividades: "**V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuselo de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;**".

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 4º de que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.
A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

PARLAMENTAR

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

154

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00084

data	proposição
7 / 12 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Ribeiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, na condição de ferroviários;e

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - No prazo de 180 dias, a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a VALEC promoverá a reformulação de seu Plano de Cargos e Salários de forma a realizar a fusão de seu quadro de pessoal efetivo com o quadro de pessoal agregado oriundo da extinta RFFSA, permanecendo aos empregados da extinta RFFSA a manutenção da condição de ferroviários.

§ 3º Suprimido

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nos 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados inicialmente ao Quadro de Pessoal Agregado passando ao Quadro de Pessoal da VALEC após a reformulação disposta no inciso I do § 2º.

JUSTIFICAÇÃO

1. Condição de ferroviário

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. Novo Quadro de Pessoal na VALEC

A reformulação do Plano de Cargos e Salários na VALEC e a unificação do Quadro de Pessoal representa uma nova perspectiva de crescimento para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa, oferecendo, ainda, pessoal experiente e de vasto conhecimento em ferrovias para a VALEC no seu quadro efetivo de pessoal.

3. A referência para a complementação é o novo Quadro de Pessoal

Trata-se da necessária adequação da referência da complementação de ferroviários aposentados e pensionistas, vinculando-os a uma empresa em atividade.

SENADO FEDERAL
Fl 173
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

156

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00085

21 A

Data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, na condição de ferroviários;e

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - No prazo de 180 dias, a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a VALEC promoverá a reformulação de seu Plano de Cargos e Salários de forma a realizar a fusão de seu quadro de pessoal efetivo com o quadro de pessoal agregado oriundo da extinta RFFSA, permanecendo aos empregados da extinta RFFSA a manutenção da condição de ferroviários.

§ 3º Suprimido

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nos 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, os índices e a periodicidade aplicados inicialmente ao Quadro de Pessoal Agregado passando ao Quadro de Pessoal da VALEC após a reformulação disposta no inciso I do § 2º.

SSACM Fl. 174

JUSTIFICAÇÃO

1. Condição de ferroviário

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. Novo Quadro de Pessoal na VALEC

A reformulação do Plano de Cargos e Salários na VALEC e a unificação do Quadro de Pessoal representa uma nova perspectiva de crescimento para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa, oferecendo, ainda, pessoal experiente e de vasto conhecimento em ferrovias para a VALEC no seu quadro efetivo de pessoal.

3. A referência para a complementação é o novo Quadro de Pessoal

Trata-se da necessária adequação da referência da complementação de ferroviários aposentados e pensionistas, vinculando-os a uma empresa em atividade.

SENADO FEDERAL
Fl. 175
SSACM

PARLAMENTAR

31/03 - Ce

158

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00086

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA	143

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados a todos os empregados a manutenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

I - A VALEC promoverá a revisão do Plano de Cargos e Salário da RFFSA para o Quadro de Pessoal Agregado, em até 180 dias a partir da homologação desta Lei pelo Congresso Nacional, a fim de possibilitar o efetivo desenvolvimento na carreira para os empregados absorvidos nesse quadro.

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, **Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres. METROREC. METROFOR, METROSAL, METROBH** – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º A complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nº 8.186, de 1991, e 10.478, de 2002, terá como referência, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social - RPS sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, à cargo da União, não se limitando ao teto de benefício do INSS.

SENADO FEDERAL Fl. 176 SSACM

JUSTIFICAÇÃO

1. **Condição do ferroviário**

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não perdem a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial para a concessão da complementação de que trata as Leis nº 8.186 e 10.478.

Essa condição essencial é textualmente expressa no art 4º da Lei nº 8.186, de 21 de maio de 2001.

2. **Quadro de Pessoal Agregado**

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário celetista absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados da Empresa.

A revisão do Plano de Cargos e Salários - PCS da extinta RFFSA possibilitará fazer as adequações necessárias e permitir que os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados absorvidos.

3. **A referência para a complementação deve ser bem definida**

A massa de aposentados e pensionistas no País, sempre existirá, inferindo-se que a Previdência é com certeza uma instituição permanente, ainda que sujeita a alterações e políticas de Governo. Dessa forma, o índice total e a periodicidade do INSS como a referência dos reajustes para a complementação, não se limitando ao teto do INSS, representa segurança para os assistidos e é o caminho natural para equacionar a questão de imediato.

SENADO FEDERAL
Fl 177
SSACM

PARLAMENTAR

GONZAGA PATRIOTA
DEPUTADO FEDERAL – PSB / PE

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00087

Data	Proposição
07 / 02 / 07	Medida Provisória nº 353 / 2007

Autor	Nº Prontuário
Deputado Carlos Eduardo Cadoca	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
	17 e 26			

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se aos arts. 17 e 26 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - .....

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º Suprimido

§ 4º .....

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o inventariante.

§ 6º .....

§ 7º Suprimido .....

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão

Fl 178

SSACM

da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do caput terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões. aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no caput."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

....." (NR)

" Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01 e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

.....

Art.77. .....

II - .....

Art.82. .....

IV - .....

XVII -.....

XVIII - .....

XIX - .....

§ 4º - .....

Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

.....

Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no artigo 17 desta MP;

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

179

SSACM

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

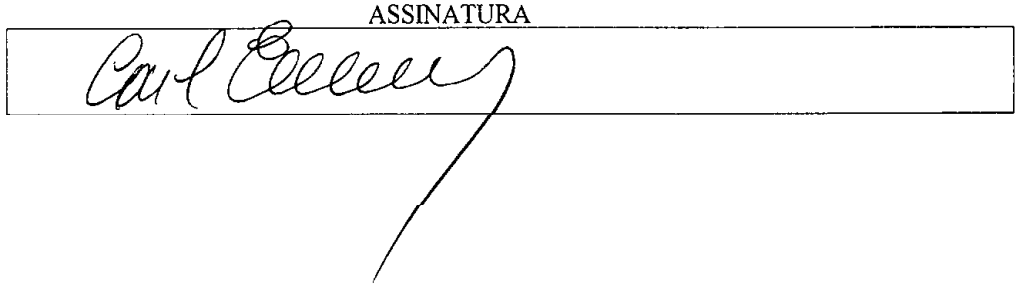
A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o pais.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

ASSINATURA



CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00088

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
6/2/2007	Medida Provisória nº 353, de 2007

Autor	nº do prontuário
Senador Arthur Virgílio	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se aos artigos 17 e 26 da Medida Provisória nº 353, de 19 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"*Art. 17.* .....

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e.

II - .....

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, não se comunicando, em qualquer hipótese, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam

SENADO FEDERAL Fl. 181 SSACM

transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe, num prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a sua efetiva transferência para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

.....

Art. 26. Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

.....

Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado.

Art. 118. Ficam transferidas da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes:

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do ***caput*** *terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.*

SENADO FEDERAL Fl. 192 SSACM

*§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."*

JUSTIFICATIVA

O SESEF é um Serviço Social que, desde 1961, vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Já a complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário. A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA, o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes.

Sala das Sessões, 7 de fevereiro de 2007.

Senador ARTHUR VIRGÍLIO
Líder do PSDB

PARLAMENTAR

183
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00089

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP JOSÉ LINHARES	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INCLUA-SE , ao Parágrafo 1º do art. 17 da MP 353 / 07, os incisos; I, II e III

Art. 17 - .....

Parágrafo Primeiro - .....

I) – Fica a VALEC autorizada a promover a revisão e equiparação dos Planos de Cargos e Salários da RFFSA, adequando-os à nova realidade e promover o *re-enquadramento dos empregados* da extinta RFFSA, no PCS da VALEC, prevalecendo a posição hierárquica que cada um detinha na data da extinção ,

II) – Fica assegurado, aos empregados oriundos do Escritório Regional da Malha Paulista – ERMAP, o direito à complementação, conforme disposto nas Leis 8.186 de 21 de maio de 1991 e 10.478 de 28 de junho de 2002,

III) – Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratadas na Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº 10.478 de 28 de junho de 2002,, a todos empregados ferroviários da extinta RFFSA e da VALEC, que vierem a se aposentar pela VALEC ;

JUSTIFICATIVA

As preposições acima são pertinentes pelos seguintes fatores :

Ao ser extinta a RFFSA e seu pessoal absorvidos pela VALEC, é claro que estes empregados detentores de indiscutível experiência no ramo ferroviário, serão sem duvida aqueles que irão no futuro formar os novos *profissionais ferroviários* para dar continuidade as tarefas de manutenção técnica a VALEC .

ASSINATURA

X

184

CSACM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Portanto não é concebível que estes profissionais sejam alocados em um quadro em extinção sem nenhuma perspectiva de progresso profissional ; e se esta situação prevalecer sem duvida irá criar um quadro de pessoal desmotivado sem nenhum interesse em prestar qualquer rendimento em benefício da empresa .

Vale também ressaltar, que todos tem direitos conquistados, e assim o Governo não tem pode condenar estes empregados a um estado de revolta e antipatia para com os poderes constituídos .

X

ASSINATURA

FEDERAL 185 SACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00090

Data	Proposição
07 / 02 / 07	Medida Provisória nº 353 / 2007

Autor	Nº Prontuário
Deputado Carlos Eduardo Cadoca	

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

Página	Artigo	Parágrafos	Inciso	Alínea
	17			

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescenta novo art. 17 à Medida Provisória nº 353, de 2007, renumerando-se os demais:

"Art. 17 Fica excluída do Programa Nacional de Desestatização – PND a empresa de ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. - VALEC, em face da necessidade de implementação e reestruturação do setor ferroviário no país, revogando-se as disposições em contrário do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992, assegurados os direitos constituídos durante sua vigência.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A expansão dos investimentos em infra-estrutura é condição fundamental para aceleração do desenvolvimento sustentável do Brasil. Dessa forma, o país poderá superar os gargalos da economia e estimular o aumento da produtividade e a diminuição das desigualdades regionais e sociais.

A expansão dos serviços de transportes de cargas em parceria com a iniciativa privada, associada a uma fiscalização eficiente, contribuirá significativamente para otimização da logística necessária para exportação de produtos nacionais e do abastecimento interno promovendo uma redução dos custos de transportes e uma operação em regime de eficiência.

Outro aspecto a ser destacado é o Plano de Revitalização das Ferrovias – PRF do Ministério dos Transportes que inclui o Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros.

Como se sabe, esse modal ferroviário, vital para um país de dimensão continental, encontra-se desativado, seja pela falta de atenção de gestões anteriores, seja pela falta de investimentos no setor.

De acordo com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social BNDES estão em andamento os estudos de viabilidade econômica e social, visando verificar as possibilidades de implantação do transporte ferroviário de passageiros por meio de processo de concessão.

Associam-se a este plano os Trens Turísticos, que em conjunto com os Trens Regionais promoverão o desenvolvimento do turismo, a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresarias ao longo dos trechos, resultando num impacto positivo na opinião pública e a economia nacional superando os desequilíbrios regionais e desigualdades sociais.

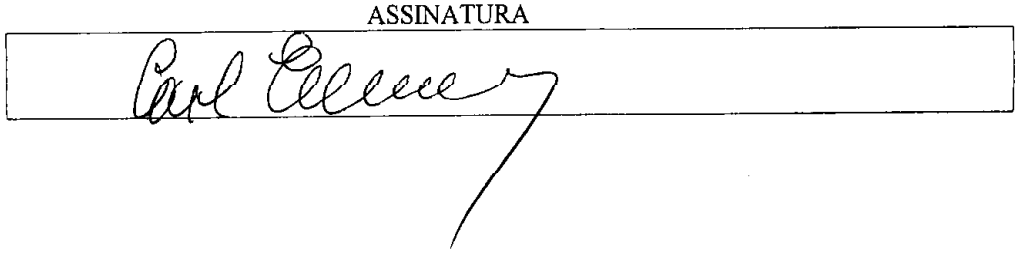
A VALEC com esta Medida Provisória está absorvendo um efetivo de pessoal

Fl. 186

especializado em ferrovias e em condições de multiplicar seus conhecimentos e serem aproveitados nas ações necessárias a expansão dos serviços de transporte de carga e no Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros; contribuindo assim significativamente para que o país alcance as metas elencadas no PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

Por todo o exposto a retirada da VALEC do PND é medida de urgência política e cautela estratégica, pois será a reserva técnica que permitirá ao Estado altivez e independência no relacionamento com as concessionárias privadas, das quais nunca será refém por ausência de reserva técnica e humana.

ASSINATURA



187

170

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00091

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
06/02/2007	Medida Provisória nº 353/07

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

INCLUA-SE , ao Parágrafo 1° do art. 17 da MP 353 / 07, os incisos; I, II e III

Art. 17 - .....

Parágrafo Primeiro - .....

I) – Fica a VALEC autorizada a promover a revisão e equiparação dos Planos de Cargos e Salários da RFFSA, adequando-os à nova realidade e promover o reenquadramento dos empregados da extinta RFFSA, no PCS da VALEC, prevalecendo a posição hierárquica que cada um detinha na data da extinção.

II) – Fica assegurado, aos empregados oriundos do Escritório Regional da Malha Paulista – ERMAP, o direito à complementação, conforme disposto nas Leis 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478 de 28 de junho de 2002.

III) – Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratadas na Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº 10.478, de 28 de junho de 2002, a todos empregados ferroviários da extinta RFFSA e da VALEC, que vierem a se aposentar pela VALEC.

JUSTIFICATIVA

As preposições acima são pertinentes pelos seguintes fatores :

Ao ser extinta a RFFSA e seu pessoal absorvido pela VALEC, é claro que estes empregados detentores de indiscutível experiência no ramo ferroviário, serão aqueles que irão no futuro formar os novos profissionais ferroviários para dar continuidade as tarefas de manutenção técnica à VALEC .

Portanto, não é concebível que estes profissionais sejam alocados em um quadro em extinção sem nenhuma perspectiva de progresso profissional, o que poderá criar um quadro de desmotivação funcional.

Vale ressaltar, que todos têm direitos conquistados que não se pode condenar os empregados a um estado de revolta e antipatia para com os poderes constituídos .

PARLAMENTAR

SGACM

171

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00092

ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 01 DE 01

TEXTO

INCLUA-SE , ao Parágrafo 1º do art. 17 da MP 353 / 07, os incisos; I, II e III

Art. 17 - .....

Parágrafo Primeiro - .....

I) – Fica a VALEC autorizada a promover a revisão e equiparação dos Planos de Cargos e Salários da RFFSA, adequando-os à nova realidade e promover o re-enquadramento dos empregados da extinta RFFSA, no PCS da VALEC, prevalecendo a posição hierárquica que cada um detinha na data da extinção ,

II) – Fica assegurado, aos empregados oriundos do Escritório Regional da Malha Paulista – ERMAP, o direito à complementação, conforme disposto nas Leis 8.186 de 21 de maio de 1991 e 10.478 de 28 de junho de 2002,

III) – Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratadas na Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº 10.478 de 28 de junho de 2002,, a todos empregados ferroviários da extinta RFFSA e da VALEC, que vierem a se aposentar pela VALEC ;

JUSTIFICAÇÃO

As preposições acima são pertinentes pelos seguintes fatores :

Ao ser extinta a RFFSA e seu pessoal absorvidos pela VALEC, é claro que estes empregados detentores de indiscutível experiência no ramo ferroviário, serão sem duvida aqueles que irão no futuro formar os novos profissionais ferroviários para dar continuidade as tarefas de manutenção técnica a VALEC .

Portanto não é concebível que estes profissionais sejam alocados em um quadro em extinção sem nenhuma perepectiva de progresso profissional ; e se esta situação prevalecer sem duvida irá criar um quadro de pessoal desmotivado sem nenhum interesse em prestar qualquer rendimento em benefício da empresa .

Vale também ressaltar, que todos tem direitos conquistados, e assim o Governo não tem pode condenar estes empregados a um estado de revolta e antipatia para com os poderes constituídos .

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

189

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00093

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INCLUA-SE , ao Parágrafo 1º do art. 17 da MP 353 / 07, os incisos; I, II e III

Art. 17 - .....

Parágrafo Primeiro - .....

I) – Fica a VALEC autorizada a promover a revisão e equiparação dos Planos de Cargos e Salários da RFFSA, adequando-os à nova realidade e promover o re-enquadramento dos empregados da extinta RFFSA, no PCS da VALEC, prevalecendo a posição hierárquica que cada um detinha na data da extinção ,

II) – Fica assegurado, aos empregados oriundos do Escritório Regional da Malha Paulista – ERMAP, o direito à complementação, conforme disposto nas Leis 8.186 de 21 de maio de 1991 e 10.478 de 28 de junho de 2002,

III) – Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratadas na Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº 10.478 de 28 de junho de 2002,, a todos empregados ferroviários da extinta RFFSA e da VALEC, que vierem a se aposentar pela VALEC ;

JUSTIFICATIVA

As preposições acima são pertinentes pelos seguintes fatores :

Ao ser extinta a RFFSA e seu pessoal absorvidos pela VALEC, é claro que estes empregados detentores de indiscutível experiência no ramo ferroviário, serão sem duvida aqueles que irão no futuro formar os novos profissionais ferroviários para dar continuidade as tarefas de manutenção técnica a VALEC .

ASSINATURA

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Portanto não é concebível que estes profissionais sejam alocados em um quadro em extinção sem nenhuma perspectiva de progresso profissional ; e se esta situação prevalecer sem duvida irá criar um quadro de pessoal desmotivado sem nenhum interesse em prestar qualquer rendimento em benefício da empresa .

Vale também ressaltar, que todos tem direitos conquistados, e assim o Governo não tem pode condenar estes empregados a um estado de revolta e antipatia para com os poderes constituídos .

ASSINATURA

SENADO FEDERAL
Fl 191
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00094

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. CARLOS Santana	290

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INCLUA-SE , ao Parágrafo 1º do art. 17 da MP 353 / 07, os incisos; I, II e III

Art. 17 - .....

Parágrafo Primeiro - .....

I) – Fica a VALEC autorizada a promover a revisão e equiparação dos Planos de Cargos e Salários da RFFSA, adequando-os à nova realidade e promover o re-enquadramento dos empregados da extinta RFFSA, no PCS da VALEC, prevalecendo a posição hierárquica que cada um detinha na data da extinção ,

II) – Fica assegurado, aos empregados oriundos do Escritório Regional da Malha Paulista – ERMAP, o direito à complementação, conforme disposto nas Leis 8.186 de 21 de maio de 1991 e 10.478 de 28 de junho de 2002,

III) – Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratadas na Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº 10.478 de 28 de junho de 2002,, a todos empregados ferroviários da extinta RFFSA e da VALEC, que vierem a se aposentar pela VALEC ;

JUSTIFICATIVA

As preposições acima são pertinentes pelos seguintes fatores :

Ao ser extinta a RFFSA e seu pessoal absorvidos pela VALEC, é claro que estes empregados detentores de indiscutível experiência no ramo ferroviário, serão sem duvida aqueles que irão no futuro formar os novos profissionais ferroviários para dar continuidade as tarefas de manutenção técnica a VALEC .

ASSINATURA

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Portanto não é concebível que estes profissionais sejam alocados em um quadro em extinção sem nenhuma perspectiva de progresso profissional ; e se esta situação prevalecer sem duvida irá criar um quadro de pessoal desmotivado sem nenhum interesse em prestar qualquer rendimento em benefício da empresa .

Vale também ressaltar, que todos tem direitos conquistados, e assim o Governo não tem pode condenar estes empregados a um estado de revolta e antipatia para com os poderes constituídos .

ASSINATURA

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00095

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007

Autor	Nº Prontuário
DEPUTADO FEDERAL ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
01/02				

Texto

INCLUA-SE , ao Parágrafo 1º do art. 17 da MP 353 / 07, os incisos; I, II e III

Art. 17 - .....

Parágrafo Primeiro - .....

I) – Fica a VALEC autorizada a promover a revisão e equiparação dos Planos de Cargos e Salários da RFFSA, adequando-os à nova realidade e promover o re-enquadramento dos empregados da extinta RFFSA, no PCS da VALEC, prevalecendo a posição hierárquica que cada um detinha na data da extinção ,

II) – Fica assegurado, aos empregados oriundos do Escritório Regional da Malha Paulista – ERMAP, o direito à complementação, conforme disposto nas Leis 8.186 de 21 de maio de 1991 e 10.478 de 28 de junho de 2002,

III) – Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratadas na Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº 10.478 de 28 de junho de 2002,, a todos empregados ferroviários da extinta RFFSA e da VALEC, que vierem a se aposentar pela VALEC ;

JUSTIFICATIVA

194

SSACM

As preposições acima são pertinentes pelos seguintes fatores :

Ao ser extinta a RFFSA e seu pessoal absorvidos pela VALEC, é claro que estes empregados detentores de indiscutível experiência no ramo ferroviário, serão sem duvida aqueles que irão no futuro formar os novos profissionais ferroviários para dar continuidade as tarefas de manutenção técnica a VALEC .

ASSINATURA

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353/2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página 02/02	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Portanto não é concebível que estes profissionais sejam alocados em um quadro em extinção sem nenhuma perspectiva de progresso profissional ; e se esta situação prevalecer sem duvida irá criar um quadro de pessoal desmotivado sem nenhum interesse em prestar qualquer rendimento em benefício da empresa .

Vale também ressaltar, que todos tem direitos conquistados, e assim o Governo não tem pode condenar estes empregados a um estado de revolta e antipatia para com os poderes constituídos .

A presente Emenda nos foi sugerida por representantes da Federação das Associações dos Ferroviários Aposentados e Pensionistas dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Bahia, Sergipe, Rio Grande do Norte, Piauí-Ceará, Maranhão e Mato Grosso do Sul.

195

SSACM

ARNALDO FARIA DE SÁ
DEPUTADO FEDERAL – SÃO PAULO

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00096

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
CARLOS SANTANA	290

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

Insere-se parágrafo 6° renumerando-se os demais ao Art. 17 da Medida Provisória 353 de 2007

Fica assegurada a absorção na VALEC aos beneficiados da extinta RFFSA pela lei nº 8878/94 de 11 de maio de 1994, que dispõe sobre a concessão de anistia e contemplados pelo decreto nº 5515 de 24 de Junho de 2004 e alterado pelo nº 5954 de 07 de Novembro de 2006, podendo também sua absorção ser pelo Ministério dos Transportes e aos órgãos vinculados.

JUSTIFICATIVA

Mantendo o direito dos anistiados estará mantendo o compromisso do governo LULA, que ao baixar o decreto 5515/04 e alterado pelo decreto 5954/06 concedendo o direito aos seus postos de trabalho. Vale lembrar que estaremos garantindo o resgate a sociedade desses trabalhadores que sofrem a 16 anos será essencial.

196

SSACM

ASSINATURA

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00097

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ /2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 18, incluindo os parágrafos § 1º e § 2º e suprimindo-se o parágrafo único, da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante.

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida – CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre contribuições da patrocinadora e do participante."

Parágrafo único. Suprimido

JUSTIFICAÇÃO

A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessor trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.
Parágrafo único. O disposto no *caput* aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.
A redação do *caput* do artigo 18 limita o patrocínio da VALEC aos empregados da RFFSA, deixando os assistidos fora deste patrocínio, face à expressão:
" ... em relação aos empregados referidos no inciso I do caput do art. 17,"
O parágrafo único fecha o plano de benefícios previdenciários a novas adesões. Desta sorte, os atuais e futuros empregados da VALEC não poderão aderir ao Plano, eis que o patrocínio da VALEC está restrito aos empregados ativos da RFFSA.

Deputado Edinho Bez

197

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00098

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7/2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 18, incluindo os parágrafos § 1º e § 2º e suprimindo-se o parágrafo único, da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante.

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida – CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre contribuições da patrocinadora e do participante."

Parágrafo único. Suprimido

JUSTIFICAÇÃO

A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessor trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.
Parágrafo único. O disposto no *caput* aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.
A redação do *caput* do artigo 18 limita o patrocínio da VALEC aos empregados da RFFSA, deixando os assistidos fora deste patrocínio, face à expressão:

" ... em relação aos empregados referidos no inciso I do caput do art. 17,"

O parágrafo único fecha o plano de benefícios previdenciários a novas adesões. Desta sorte, os atuais e futuros empregados da VALEC não poderão aderir ao Plano, eis que o patrocínio da VALEC está restrito aos empregados ativos da RFFSA.

CONFERE COM O ORIGINAL
198
SSACI

181

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00099

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/07	Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputada ANDRÉIA ZITO	

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

Página 1 de 1 | Art. 18 | Parágrafos 1º e 2º | Inciso | Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 18 da MP nº 353, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"Art. 18 .....

*§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do **caput** do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.*

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora do novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida - CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante."

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de medida importante para integração do pessoal da VALEC ao novo cenário, possibilitando que os empregados do quadro da VALEC também possam possuir o seu plano de previdência, através da REFER, da mesma forma que o pessoal oriundo da RFFSA.

PARLAMENTAR

SGM/P 199

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00100

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
6/2/2007	Medida Provisória nº 353, de 2007

Autor	nº do prontuário
Senador Flexa Ribeiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao artigo 18 da Medida Provisória nº 353, de 19 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"Art. 18. .....

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do **caput** do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida - CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante."

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de medida importante para integração do pessoal da VALEC ao novo cenário, possibilitando que os empregados do quadro da VALEC também possam possuir o seu plano de previdência, através da REFER, da mesma forma que o pessoal oriundo da RFFSA.

Sala das Sessões, 7 de fevereiro de 2007.

Senador FLEXA RIBEIRO

PARLAMENTAR

SSACM Fl. 200

CONGRESSO NACIONAL

183

MPV-353

00101

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Passa o art. 18 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a ter os seguintes parágrafos com a redação dada a seguir:

"Art. 18 ----------

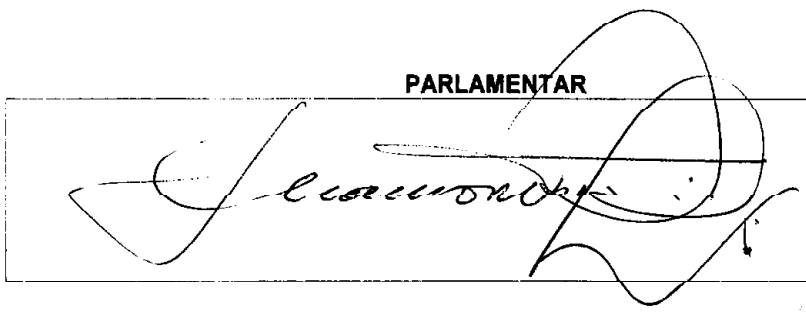
§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do **caput** do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida - CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante."

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de medida importante para integração do pessoal da VALEC ao novo cenário, possibilitando que os empregados do quadro da VALEC também possam possuir o seu plano de previdência, através da REFER, da mesma forma que o pessoal oriundo da RFFSA.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

184

MPV-353

00102

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

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

Página 1/1	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Passa o art. 18 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a ter os seguintes parágrafos com a redação dada a seguir:

"Art. 18 ----------

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do **caput** do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida - CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante."

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de medida importante para integração do pessoal da VALEC ao novo cenário, possibilitando que os empregados do quadro da VALEC também possam possuir o seu plano de previdência, atraves da REFER, da mesma forma que o pessoal oriundo da RFFSA.

PARLAMENTAR

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL CE

CONGRESSO NACIONAL

185

MPV-353

00103

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Passa o art. 18 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a ter os seguintes paragrafos com a redação dada a seguir:

"Art. 18 ----------

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do **caput** do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida - CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante."

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de medida importante para integração do pessoal da VALEC ao novo cenário, possibilitando que os empregados do quadro da VALEC também possam possuir o seu plano de previdência, através da REFER, da mesma forma que o pessoal oriundo da RFFSA.

Deputado Edinho Bez

203

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

186

MPV-353

00104

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Passa o art. 18 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a ter os seguintes parágrafos com a redação dada a seguir:

"Art. 18 ----------

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do **caput** do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida - CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante."

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de medida importante para integração do pessoal da VALEC ao novo cenário, possibilitando que os empregados do quadro da VALEC também possam possuir o seu plano de previdência, através da REFER, da mesma forma que o pessoal oriundo da RFFSA.

PARLAMENTAR

204

SSAOM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00105

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ /2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 18, incluindo os parágrafos § 1º e § 2º e suprimindo-se o parágrafo único, da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante.

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida – CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre contribuições da patrocinadora e do participante."

Parágrafo único. Suprimido

JUSTIFICAÇÃO

A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessor trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.
Parágrafo único. O disposto no *caput* aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.
A redação do *caput* do artigo 18 limita o patrocínio da VALEC aos empregados da RFFSA, deixando os assistidos fora deste patrocínio, face à expressão:

" ... em relação aos empregados referidos no inciso I do caput do art. 17,"

O parágrafo único fecha o plano de benefícios previdenciários a novas adesões. Desta sorte, os atuais e futuros empregados da VALEC não poderão aderir ao Plano, eis que o patrocínio da VALEC está restrito aos empregados ativos da RFFSA.

PARLAMENTAR

GONZAGA PATRIOTA
DEPUTADO FEDERAL – PSB / PE

SF FL 205

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA 188

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA	143

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Passa o art. 18 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a ter os seguintes parágrafos com a redação dada a seguir:

"Art. 18 ----------

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do **caput** do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida - CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante."

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de medida importante para integração do pessoal da VALEC ao novo cenário, possibilitando que os empregados do quadro da VALEC também possam possuir o seu plano de previdência, através da REFER, da mesma forma que o pessoal oriundo da RFFSA.

PARLAMENTAR

GONZAGA PATRIOTA
DEPUTADO FEDERAL – PSB / PE

SENADO FE
FL 206
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00106

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7/2/2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 18, incluindo os parágrafos § 1º e § 2º e suprimindo-se o parágrafo único, da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante.

§ 1º O disposto no caput aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida – CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre contribuições da patrocinadora e do participante."

Parágrafo único. Suprimido

JUSTIFICAÇÃO

A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessor trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

Parágrafo único. O disposto no *caput* aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

A redação do *caput* do artigo 18 limita o patrocínio da VALEC aos empregados da RFFSA, deixando os assistidos fora deste patrocínio, face à expressão:

" ... em relação aos empregados referidos no inciso I do caput do art. 17,"

O parágrafo único fecha o plano de benefícios previdenciários a novas adesões. Desta sorte, os atuais e futuros empregados da VALEC não poderão aderir ao Plano, eis que o patrocínio da VALEC está restrito aos empregados ativos da RFFSA.

SENADO FE
Fl 207
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00107

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO PAULO ROCHA	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 18, incluindo os parágrafos § 1º e § 2º e suprimindo-se o parágrafo único, da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante.

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida – CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre contribuições da patrocinadora e do participante."

Parágrafo único. Suprimido

JUSTIFICAÇÃO

A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessor trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.
Parágrafo único. O disposto no *caput* aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.
A redação do *caput* do artigo 18 limita o patrocínio da VALEC aos empregados da RFFSA, deixando os assistidos fora deste patrocínio, face à expressão:
" ... em relação aos empregados referidos no inciso I do caput do art. 17,"
O parágrafo único fecha o plano de benefícios previdenciários a novas adesões. Desta sorte, os atuais e futuros empregados da VALEC não poderão aderir ao Plano, eis que o patrocínio da VALEC está restrito aos empregados ativos da RFFSA.

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL Fl 208 SSACM

191

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00108

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 18, incluindo os parágrafos § 1º e § 2º e suprimindo-se o parágrafo único, da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante.

§ 1º O disposto no **caput** aplica-se aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17.

§ 2º Fica a VALEC autorizada a atuar como patrocinadora de novo plano de benefício na modalidade Plano de Contribuição Definida – CD, a ser administrado pela REFER, para os demais empregados de seu quadro, observada a exigência de paridade entre contribuições da patrocinadora e do participante."

Parágrafo único. Suprimido

JUSTIFICAÇÃO

A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessor trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.
Parágrafo único. O disposto no *caput* aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.
A redação do *caput* do artigo 18 limita o patrocínio da VALEC aos empregados da RFFSA, deixando os assistidos fora deste patrocínio, face à expressão:
" ... em relação aos empregados referidos no inciso I do caput do art. 17,"
O parágrafo único fecha o plano de benefícios previdenciários a novas adesões. Desta sorte, os atuais e futuros empregados da VALEC não poderão aderir ao Plano, eis que o patrocínio da VALEC está restrito aos empregados ativos da RFFSA.

PARLAMENTAR

SENADO FI 209 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00109

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
Dep. Carlos Santana	290

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INCLUA-SE o art. 18 – A, e os parágrafos 1º , 2º e 3º à MP 353 de 22-01-2007, com a seguinte redação :

ART. 18-A – O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1968, fica vinculado ao Departamento de Infra Estrutura de Transportes – DNIT ;

Parágrafo 1º – As ferrovias Nacionais sob a administração de autarquias, sociedade de economia mista Federais Estaduais, Municipais, Privadas, Concessionárias, Sub-concessionárias e Concedentes ficam obrigadas a cobrar sobre as tarifas praticadas, em taxa adicional de 2% (dois por cento) .

Parágrafo 2º Fica a Agencia Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, encarregada de fiscalizar o repasse mensal ao SESEF, de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias arrecadadas .

Parágrafo 3º – Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade .

JUSTIFICATIVA

Entendemos que a proposta acima é pertinente, pelas seguintes razões :

1 – O SESEF, de acordo com a Lei nº 3.891, tem como principal objetivo assistir as famílias ferroviárias nas áreas de Saúde, Educação e Lazer, Cultural e etc e etc ; antes era vinculado ao Departamento Nacional Ferroviário e

ASSINATURA

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

posteriormente, com a extinção daquele Departamento, ficou vinculado a RFFSA .

2 – De acordo com a legislação citada, era repassado uma taxa de 2% calculado sobre os valores arrecadados sobre os fretes transportados para dar sustentação financeira ao SESEF a fim de manter o Plano de Saúde para os ferroviários ativos e inativos e seus pensionistas .

3 – Com a extinção da RFFSA, é imperativo que o SESEF, para dar continuidade ao seu relevante trabalho social em prol das familias metro-ferroviárias seja vinculado ao DNIT .

ASSINATURA

SEC. TELEG. Fl 211 SSACM

194

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

00110

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 01 DE 01

TEXTO

INCLUA-SE o art. 18 – A, e os parágrafos 1º , 2º e 3º à MP 353 de 22-01-2007, com a seguinte redação :

Art. 18-A – O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1968, fica vinculado ao Departamento de Infra Estrutura de Transportes – DNIT ;

Parágrafo 1º – As ferrovias Nacionais sob a administração de autarquias, sociedade de economia mista Federais Estaduais, Municipais, Privadas, Concessionárias, Sub-concessionárias e Concedentes ficam obrigadas a cobrar sobre as tarifas praticadas, em taxa adicional de 2% (dois por cento) .

Parágrafo 2º – Fica a Agencia Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, encarregada de fiscalizar o repasse mensal ao SESEF, de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias arrecadadas .

Parágrafo 3º – Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade.

JUSTIFICAÇÃO

Entendemos que a proposta acima é pertinente, pelas seguintes razões :

1 – O SESEF, de acordo com a Lei nº 3.891, tem como principal objetivo assistir as famílias ferroviárias nas áreas de Saúde, Educação e Lazer, Cultural e etc e etc ; antes era vinculado ao Departamento Nacional Ferroviário e posteriormente, com a extinção daquele Departamento, ficou vinculado a RFFSA .

2 – De acordo com a legislação citada, era repassado uma taxa de 2% calculado sobre os valores arrecadados sobre os fretes transportados para dar sustentação financeira ao SESEF a fim de manter o Plano de Saúde para os ferroviários ativos e inativos e seus pensionistas .

3 – Com a extinção da RFFSA, é imperativo que o SESEF, para dar continuidade ao seu relevante trabalho social em prol das familias metro-ferroviárias seja vinculado ao DNIT .

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

SENADO FEDERAL Fl 212 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00111

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
06/02/2007	Medida Provisória nº 353/07

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

INCLUA-SE o art. 18 – A, e os parágrafos 1°, 2° e 3° à MP 353 de 22/01/2007, com a seguinte redação :

ART. 18-A – O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1968, fica vinculado ao Departamento de Infra Estrutura de Transportes – DNIT;

Parágrafo 1° – As ferrovias Nacionais sob a administração de autarquias, sociedade de economia mista Federais, Estaduais, Municipais, Privadas, Concessionárias, Sub-concessionárias e Concedentes ficam obrigadas a cobrar sobre as tarifas praticadas, em taxa adicional de 2% (dois por cento) .

Parágrafo 2° – Fica a Agencia Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, encarregada de fiscalizar o repasse mensal ao SESEF, de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias arrecadadas .

Parágrafo 3° – Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade .

JUSTIFICATIVA

Entendemos que a proposta acima é pertinente, pelas seguintes razões :

1 – O SESEF, de acordo com a Lei nº 3.891, tem como principal objetivo assistir as famílias ferroviárias nas áreas de saúde, educação, lazer, cultural, etc; antes vinculado ao Departamento Nacional Ferroviário e posteriormente, com a extinção daquele Departamento, ficou vinculado à RFFSA .

2 – De acordo com a legislação citada, era repassada uma taxa de 2% calculada sobre os valores arrecadados sobre os fretes transportados para dar sustentação financeira ao SESEF e manter o Plano de Saúde para os ferroviários ativos, inativos e pensionistas .

3 – Com a extinção da RFFSA, é imperativo que o SESEF, para dar continuidade ao seu relevante trabalho social em prol das familias metro-ferroviárias, seja vinculado ao DNIT .

PARLAMENTAR

213

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00112

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
Dep. José Linhares	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INCLUA-SE o art. 18 – A, e os parágrafos 1º , 2º e 3º à MP 353 de 22-01-2007, com a seguinte redação :

ART. 18-A – O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1968, fica vinculado ao Departamento de Infra Estrutura de Transportes – DNIT ;

Parágrafo 1º – As ferrovias Nacionais sob a administração de autarquias, sociedade de economia mista Federais Estaduais, Municipais, Privadas, Concessionárias, Sub-concessionárias e Concedentes ficam obrigadas a cobrar sobre as tarifas praticadas, em taxa adicional de 2% (dois por cento) .

Parágrafo 2º – Fica a Agencia Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, encarregada de fiscalizar o repasse mensal ao SESEF, de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias arrecadadas .

Parágrafo 3º – Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade .

JUSTIFICATIVA

Entendemos que a proposta acima é pertinente, pelas seguintes razões :

1 – O SESEF, de acordo com a Lei nº 3.891, tem como principal objetivo assistir as famílias ferroviárias nas áreas de Saúde, Educação e Lazer, Cultural e etc e etc ; antes era vinculado ao Departamento Nacional Ferroviário e

ASSINATURA

X

5 Fl 214

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

posteriormente, com a extinção daquele Departamento, ficou vinculado a RFFSA .

2 – De acordo com a legislação citada, era repassado uma taxa de 2% calculado sobre os valores arrecadados sobre os fretes transportados para dar sustentação financeira ao SESEF a fim de manter o Plano de Saúde para os ferroviários ativos e inativos e seus pensionistas .

3 – Com a extinção da RFFSA, é imperativo que o SESEF, para dar continuidade ao seu relevante trabalho social em prol das famílias metro-ferroviárias seja vinculado ao DNIT .

ASSINATURA

x

215

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00113

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007

Autor	Nº Prontuário
DEPUTADO FEDERAL ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
01/02				

Texto

INCLUA-SE o art. 18 – A, e os parágrafos 1º , 2º e 3º à MP 353 de 22-01-2007, com a seguinte redação :

ART. 18-A – O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1968, fica vinculado ao Departamento de Infra Estrutura de Transportes – DNIT ;

Parágrafo 1º – As ferrovias Nacionais sob a administração de autarquias, sociedade de economia mista Federais Estaduais, Municipais, Privadas, Concessionárias, Sub-concessionárias e Concedentes ficam obrigadas a cobrar sobre as tarifas praticadas, uma taxa adicional de 2% (dois por cento) .

Parágrafo 2º – Fica a Agencia Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, encarregada de fiscalizar o repasse mensal ao SESEF, de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias arrecadadas .

Parágrafo 3º – Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade .

JUSTIFICATIVA

Entendemos que a proposta acima é pertinente, pelas seguintes razões :

1 – O SESEF, de acordo com a Lei nº 3.891, tem como principal objetivo assistir as famílias ferroviárias nas áreas de Saúde, Educação e Lazer, Cultural e etc e etc ; antes era vinculado ao Departamento Nacional Ferroviário e

216

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353/2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página 02 02	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

posteriormente, com a extinção daquele Departamento, ficou vinculado a RFFSA .

2 – De acordo com a legislação citada, era repassado uma taxa de 2% calculado sobre os valores arrecadados sobre os fretes transportados para dar sustentação financeira ao SESEF a fim de manter o Plano de Saúde para os ferroviários ativos e inativos e seus pensionistas .

3 – Com a extinção da RFFSA, é imperativo que o SESEF, para dar continuidade ao seu relevante trabalho social em prol das famílias metro-ferroviárias seja vinculado ao DNIT .

A presente Emenda nos foi sugerida por representantes da Federação das Associações dos Ferroviários Aposentados e Pensionistas dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Bahia, Sergipe, Rio Grande do Norte, Piauí-Ceará, Maranhão e Mato Grosso do Sul.

217

SSACM

ARNALDO FARIA DE SÁ
DEPUTADO FEDERAL – SÃO PAULO

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00114

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
02/02 / 2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Arnaldo Faria de Sá	337

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

Página 01	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA DO ART. 18 DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 353, de 19 de janeiro

Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante.

JUSTIFICAÇÃO

A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessor trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

Parágrafo único. O disposto no *caput* aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

A redação do *caput* do artigo 18 limita o patrocínio da VALEC aos empregados da RFFSA, deixando os assistidos fora deste patrocínio, face à expressão:

" ... em relação aos empregados referidos no inciso I do caput do art. 17."

O parágrafo único fecha o plano de benefícios previdenciários a novas adesões. Desta sorte, os atuais e futuros empregados da VALEC não poderão aderir ao Plano, eis que o patrocínio da VALEC está restrito aos empregados ativos da RFFSA.

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pela Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários - FAEF e da Associação dos Empregados Ferroviários ativos de São Paulo - AEFEASP.

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal - São Paulo

FEDERAL 218 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00115

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7/2/2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA DO ART. 18 DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 353, de 19de janeiro de 2007-01-31

Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessor trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

Parágrafo único. O disposto no *caput* aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do caput do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

A redação do *caput* do artigo 18 limita o patrocínio da VALEC aos empregados da RFFSA, deixando os assistidos fora deste patrocínio, face à expressão:

" ... em relação aos empregados referidos no inciso I do caput do art. 17,"

JUSTIFICAÇÃO

O parágrafo único fecha o plano de benefícios previdenciários a novas adesões. Desta sorte, os atuais e futuros empregados da VALEC não poderão aderir ao Plano, eis que o patrocínio da VALEC está restrito aos empregados ativos da RFFSA.

Isto posto, sugerimos a alteração do artigo 18, com a retirada da expressão supratranscrita e a supressão do parágrafo único. Assim a redação do artigo 18 seria a o seguinte:

Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante.

Uma vez efetuadas tais adequações, mister se faz a eliminação da atual redação do artigo 25 da MP nº 353, a fim de que somente a VALEC assuma o patrocínio do Plano de Benefícios previdenciários RFFSA, evitando-se, destarte, a fragmentação do Plano. A nova redação do artigo 25 deverá dispor que a União assumirá todos os débitos vencidos e já contratados com a REFER, bem como eventual passivo atuarial e contingencial, relativos ao plano da RFFSA e de competências anteriores a data da efetiva transferência do plano à VALEC. As obrigações de competência posteriores à assunção do patrocínio pela VALEC ficarão a cargo desta. Isto posto, sugerimos a seguinte redação:

Art. A União assumirá a responsabilidade por todos os débitos vencidos e já contratados com a Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER decorrentes do Plano de Benefícios da RFFSA, bem como eventual passivo atuarial e contingencial referente a competências anteriores à data da efetiva assunção dos Planos de Benefícios previdenciários pela VALEC.

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL Fl 219 SSAOM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00116

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
	Medida Provisória nº 353/07

autor	Nº do prontuário
Deputado José Rocha	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o art. 23 da MP 353/07.

JUSTIFICATIVA

Não é razoável a criação de novos cargos em comissão, quando se está extinguindo uma empresa de tal porte pela quantidade de custos que representa para o Tesouro Nacional.

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL Fl 220 SSACM

Congresso Nacional

MPV-353

00117

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data

Proposição
MP 353/2007

Autor
Dep. Moreira Mendes

nº do prontuário

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

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o art. 23 da Medida Provisória n.º 353, de 22 de janeiro de 2007.

JUSTIFICATIVA

Ao mesmo tempo em que o Governo Federal lança o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que prevê investimentos em infra-estrutura e cortes nos gastos do governo para os anos de 2007 a 2010, com a imposição de limite para os gastos da União com a folha de pagamento, esta Medida Provisória, em seu art. 23, cria 157 (cento e cinqüenta e sete) cargos em comissão DAS. Ainda que muitos desses cargos tenham caráter de transitoriedade e sejam destinados a atividades de inventariança da extinta RFFSA, parece um contra-senso a criação desses cargos neste momento. Afinal, as atividades de inventariança referidas na MP poderiam, com maior racionalização dos trabalhos, a fim de conformar-se aos objetivos maiores do PAC, ser exercidas pelos próprios servidores já existentes no quadro do Poder Executivo, sem prejuízos aos trabalhos normais.

O Governo Federal, nos últimos anos, sempre que possível e, no mais das vezes, por meio de medidas provisórias, vem insistindo em criar cargos em comissão na estrutura do Poder Executivo, em clara oposição ao discurso que agora vem defender através do PAC nesse tocante e ao princípio do concurso público.

PARLAMENTAR

Dep. MOREIRA MENDES
PPS/RO

SENADO FEDERAL
Fl. 221
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00118

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº353, de 2007

Autores	nº do prontuário
SENADOR FLEXA RIBEIRO	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprima-se o §3º do art. 23 da MP 353 de 2007 renumerando-se os demais.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda objetiva conter a criação de novos cargos em comissão, de livre nomeação pelo Poder Executivo. O *caput* do art. 23 da Medida Provisória 353, de 2007, cria 157 (cento e cinqüenta e sete) cargos D.A.S. (cargos em comissão), de caráter transitório. Entretanto, o parágrafo 2º do mesmo art., estabelece que os referidos cargos, quando concluídos os trabalhos de inventariança da Rede Ferroviária Federal S/A, serão restituídos à Secretaria de Gestão do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, quando deveriam ser extintos, em decorrência de sua criação em caráter transitório. Por sua vez, o parágrafo 3º ora suprimido estabelece que os demais cargos serão integrados na estrutura regimental dos órgãos para os quais forem distribuídos, o que deixa claro o objetivo de criação de cargos em comissão de caráter permanente.

Sala das Sessões, de fevereiro de 2007.

Fl 222

SSACM

Senador FLEXA RIBEIRO

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00119

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/07	Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
OTÁVIO LEITE	

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

Página 1 de 1	Art. 23	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

O art. 23 da MP nº 353 de 22 de janeiro de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 23. Ficam criados, no âmbito do Poder Executivo Federal, os seguintes cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS: um DAS-6; nove DAS-5; vinte e cinco DAS-4; trinta DAS-3; trinta e seis DAS-2; e cinqüenta e seis DAS-1.

§ 1º Os cargos em comissão referidos no ***caput****, destinados às atividades de inventariança, não integrarão a estrutura regimental do Ministério dos Transportes, devendo constar nos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.*

§ 2º À medida que forem concluídas as atividades de inventariança, os cargos em comissão referidos no § 1º serão ***extintos.****"*

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 354 de 2007, cria 157 DAS com o objetivo de realizar os trabalhos de inventariança e demais atividades decorrentes da transferência das funções da extinta RFFSA para outros órgãos ou entidades da administração pública. No entanto, o § 2º do art. 23, determina que esses cargos em comissão deverão retornar à Secretaria de Gestão do MPO, quando da conclusão do processo de inventariança da RFFSA.

A presente emenda tem por objetivo assegurar a extinção desses cargos, considerando que eles foram criados exclusivamente com o propósito de realizar o processo de inventariança da RFFSA, não devendo ser restituídos para o banco de reserva do MPO para outra destinação, já que a estimativa de gastos com estes cargos, de acordo com a EMI nº 05 de 2007, é de R$ 387 mil, ou seja um gasto anual de aproximadamente R$ 5,0 bilhões.

PARLAMENTAR

Deputado OTAVIO LEITE

223

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00120

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
	Medida Provisória nº 353/07

autor	Nº do prontuário
Deputado José Rocha	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao art. 23 da MP 353/07 o seguinte parágrafo, excluindo-se os demais:

"Art. 23.....

.....

§ 1° A totalidade dos cargos em comissão criados serão preenchidos pelos empregados ativos da extinta RFFSA.

§ 2° À medida que forem concluídas as atividade de inventariança, os cargos em comissão referidos no §1° serão extintos.

JUSTIFICATIVA

Nada mais justo que os empregados, de grande capacitação técnica na área ferroviária, cujos cargos, serão extintos pela presente Medida Provisória, sejam aproveitados na realização dos trabalhos de inventariança da RFFSA.

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL Fl 224 SBACS

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

207

00121

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº353, de 2007

Autores	nº de prontuário
SENADOR FLEXA RIBEIRO	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se o §2º do art. 23 da MP 353 de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

Art. 23

.....

..... .

§ 1º.....

§ 2º À medida que forem concluídas as atividades de inventariança, os cargos em comissão referidos no §1º serão extintos, em decorrência de sua transitoriedade.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda objetiva conter a criação de novos cargos em comissão, de livre nomeação pelo Poder Executivo. O *caput* do art. 23 da Medida Provisória 353, de 2007, cria 157 (cento e cinqüenta e sete) cargos D.A.S. (cargos em comissão), de caráter transitório. Entretanto, o parágrafo 2º do mesmo art., estabelece que os referidos cargos, quando concluídos os trabalhos de inventariança da Rede Ferroviária Federal S/A, serão restituídos à Secretaria de Gestão do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, quando deveriam ser extintos, em decorrência de sua criação em caráter transitório.

Sala das Sessões, de fevereiro de 2007.

Senador FLEXA RIBEIRO

SENADO FEDERAL Fl 225 SGM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

208

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00122

Data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº353, de 2007

Autores	nº do prontuário
SENADOR FLEXA RIBEIRO	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

" Altere-se o § 4º do art. 23 da MP 353 de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

Art. 23

.....

§ 4º Ato do Poder Executivo estabelecerá a distribuição transitória dos cargos em comissão criados por esta Medida provisória."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda objetiva conter a criação de novos cargos em comissão, de livre nomeação pelo Poder Executivo. O *caput* do art. 23 da Medida Provisória 353, de 2007, cria 157 (cento e cinqüenta e sete) cargos D.A.S. (cargos em comissão), de caráter transitório. Entretanto, o parágrafo 2º do mesmo art. estabelece que os referidos cargos, quando concluídos os trabalhos de inventariança da Rede Ferroviária Federal S/A, serão restituídos à Secretaria de Gestão do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, quando deveriam ser extintos, em decorrência de sua criação em caráter transitório. O parágrafo 4º do mesmo art. 23, ora alterado, reforça o entendimento sobre o caráter permanente dos cargos em comissão criados pela MP.

Sala das Sessões, de fevereiro de 2007.

Senador FLEXA RIBEIRO

SENADO FEDERAL
Fl. 226
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00123

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ / 2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
DEP. WALTER PINHEIRO	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do artigo 25, da Medida Provisória Nº 353, de 22 de janeiro de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 25 - A União, na forma do disposto no Art. 23 da lei 8029/1990, assumirá a responsabilidade por todos os débitos vencidos e já contratados com a Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER decorrentes do Plano de Benefícios da RFFSA, bem como eventual passivo atuarial e contingencial referente a competências anteriores à data da efetiva assunção dos Planos de Benefícios previdenciários pela VALEC."

JUSTIFICAÇÃO

Uma vez efetuadas tais adequações no artigo 18, proposto na emenda da forma abaixo:

"..Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante."

Se faz necessário alterar a redação do artigo 25 da MP nº 353/07, a fim de que somente a VALEC assuma o patrocínio do Plano de Benefícios previdenciários RFFSA, evitando-se, destarte, a fragmentação do Plano. A nova redação do artigo 25 deverá dispor que a União assumirá todos os débitos vencidos e já contratados com a REFER, bem como eventual passivo atuarial e contingencial, relativos ao plano da RFFSA e de competências anteriores a data da efetiva transferência do plano à VALEC. As obrigações de competência posteriores à assunção do patrocínio pela VALEC ficarão a cargo desta.

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL Fl 227 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00124

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ /2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do artigo 25, da Medida Provisória Nº 353, de 22 de janeiro de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 25 - A União, na forma do disposto no Art. 23 da lei 8029/1990, assumirá a responsabilidade por todos os débitos vencidos e já contratados com a Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER decorrentes do Plano de Benefícios da RFFSA, bem como eventual passivo atuarial e contingencial referente a competências anteriores à data da efetiva assunção dos Planos de Benefícios previdenciários pela VALEC."

JUSTIFICAÇÃO

Uma vez efetuadas tais adequações no artigo 18, proposto na emenda da forma abaixo:

"..Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante."

Se faz necessário alterar a redação do artigo 25 da MP nº 353/07, a fim de que somente a VALEC assuma o patrocínio do Plano de Benefícios previdenciários RFFSA, evitando-se, destarte, a fragmentação do Plano. A nova redação do artigo 25 deverá dispor que a União assumirá todos os débitos vencidos e já contratados com a REFER, bem como eventual passivo atuarial e contingencial, relativos ao plano da RFFSA e de competências anteriores a data da efetiva transferência do plano à VALEC. As obrigações de competência posteriores à assunção do patrocínio pela VALEC ficarão a cargo desta.

Deputado Edinho Bez

SENADO FEDERAL
Fl. 228
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00125

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
02/ 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Arnaldo Faria de Sá	337

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA DO ART. 25 DA MEDIDA PROVISÓRIA N.º 353, de 19de janeiro de 2007

Art. 25 - A União assumirá a responsabilidade por todos os débitos vencidos e já contratados com a Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER decorrentes do Plano de Benefícios da RFFSA, bem como eventual passivo atuarial e contingencial referente a competências anteriores à data da efetiva assunção dos Planos de Benefícios previdenciários pela VALEC.

JUSTIFICAÇÃO

Uma vez efetuadas tais adequações no artigo 18, proposto na emenda da forma abaixo:

> **"..Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora dos Planos de Benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, observada a exigência de paridade entre as contribuições da Patrocinadora e do participante."**

Se faz necessário alterar a redação do artigo 25 da MP nº 353/07, a fim de que somente a VALEC assuma o patrocínio do Plano de Benefícios previdenciários RFFSA, evitando-se, destarte, a fragmentação do Plano. A nova redação do artigo 25 deverá dispor que a União assumirá todos os débitos vencidos e já contratados com a REFER, bem como eventual passivo atuarial e contingencial, relativos ao plano da RFFSA e de competências anteriores a data da efetiva transferência do plano à VALEC. As obrigações de competência posteriores à assunção do patrocínio pela VALEC ficarão a cargo desta.

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pela Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários - FAEF e da Associação dos Empregados Ferroviários ativos de São Paulo - AEFEASP.

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal - São Paulo

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL
Fl. 229
SSACM

212

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00126

data	proposição
7/2/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. JOÃO DADO – PDT/SP	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art.14. .....
.....

IV - .....
.....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....
.....

II - recursos provenientes dos instrumentos de outorga e arrendamento administrados pela respectiva Agência, excetuados os provenientes dos contratos de arrendamento originários da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória no 2.181-45, de 24 de agosto de 2001;
..... " (NR)

"Art. 82. .....
.....
XVII - exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme disposto no art. 25, inciso IV, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos;
XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento; e
XIX - propor ao Ministério dos Transportes, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento.
.....
§ 4o O DNIT e a ANTT celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução das atribuições de que trata o inciso XVII, cabendo à ANTT a responsabilidade concorrente pela execução do controle patrimonial e contábil dos bens operacionais recebidos pelo DNIT, vinculados aos contratos de arrendamento referidos nos incisos II e IV do art. 25." (NR)

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado." (NR)

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

SENADO FEDERAL Fl 230 SSACM

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no artigo 17 desta MP;

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei no 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei no 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1o A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do caput terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões, aplicados a todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2o O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no caput."

§ 3o Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas por esta emenda para o art. 26 da Medida Provisória n.º 353, de 2007, dizem respeito aos arts. 105 e 118 da Lei n.º 10.233, de 5 de junho de 2001. Os demais dispositivos da Lei n.º 10.233/2001 (quais sejam, a alínea "b" do art. 14; o inciso II do art. 77; os incisos XVII, XVIII e XIX do *caput* e o § 4 do art. 82) permanecem com a redação dada pela Medida Provisória n.º 353, de 2007.

O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, objeto do art. 105 da Lei n.º 10.233/2001, é instituição que desde 1961 vem prestando relevantes serviços à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos. Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT, e não à inventariança da extinta RFFSA.

A alteração relativa ao art. 118 da Lei n.º 10.233/2001 está associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória n.º 353, de 22 de janeiro de 2007. Como, segundo nossa proposta, não haverá mais "quadro em extinção" na VALEC, mas sim "quadro agregado", as atribuições de que trata o art. 118 ficam melhor situadas sob a competência do Ministério dos Transportes, e não do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão como proposto originariamente no art. 26 da Medida Provisória n.º 353, de 2007.

A complementação instituída pelas Leis 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, refere-se não somente à aposentadoria, mas também à pensão de beneficiário de ferroviário, razão por que esta emenda propõe redação distinta para o inciso I do art. 118 da Lei n.º 10.233/2001. A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

Ademais, a própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação. Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes, uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

SENADO FEDERAL
Fl. 231
SSACM

No que se refere ao § 3.º que esta emenda pretende acrescentar ao art. 118 da Lei n.º 10.233/2001, trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

0214

PARLAMENTAR

Deputado JOÃO DADO
PDT/SP

SENADO FEDERAL
Fl. 232
SSACM

215

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00127

data	proposição
7 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º -
.....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FEDERAL 233 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º *Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha* Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF *é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à* comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, *permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos* em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

SENADO FED. Fl. 234

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

217

MPV-353

00128

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Beto Albuquerque	490

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

Art.14. .....

IV- .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

Art.77.....

II - .....

Art.82 .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§4º .....

SENADO FED. 235

Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado.

Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes:

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002;

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de

fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

218

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões. aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada com prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

SF 236 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353 219

00129

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº de prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

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

Página 1/3	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

.....

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII - .....

XVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FEDERAL 237 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes. 220

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no artigo 17 desta MP;

Nova redação de emenda:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II -

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º

§ 7º **Suprimido** "

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL / CE

SENADO FED.
Fl. 239
SSACN

CONGRESSO NACIONAL

222

MPV-353

00130

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

Autor	nº do prontuário
Deputado EDMILSON VALENTIM (PCdoB/RJ)	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FEDERAL Fl 240 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes. 223

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, e

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência o disposto no art. 17.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos. Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007. A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

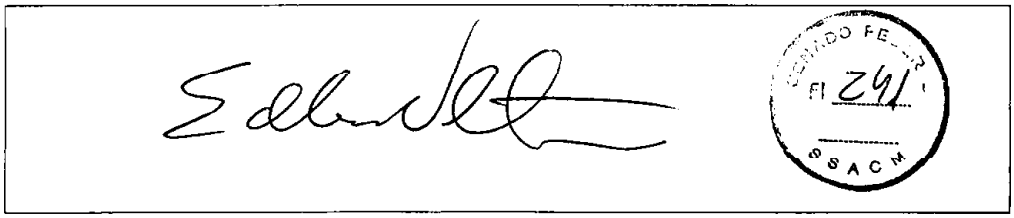
A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

224

00131

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ /2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII - .....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FEDERAL
242
SSACM

225

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda PROPOSTA:

"Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC *reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).*

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens *Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres* – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido** "

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência o disposto no art. 17.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

SENADO FEDERAL
243
SSACM

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Deputado Edinho Bez

244
CSACM

CONGRESSO NACIONAL

227

MPV-353

00132

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ /2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

De-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

245

SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 6 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A complementação prevista na legislação terá como referencia, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social, sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, a cargo da União, não se limitando ao teto de benéfico do INSS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária. sem ônus ao Tesouro. e. sendo assim. nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o pais.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

Deputado Edinho Bez

SENADO FEDERAL
Fl. 946
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

229

MPV-353

00133

data	proposição
/ /2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FEDERAL Fl. 247 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A complementação prevista na legislação citadas no inciso I e II do caput terá como referencia, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social, sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, a cargo da União, não se limitando ao teto de benéfico do INSS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o pais.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

Deputado Edinho Bez

SENADO FEDERAL
Fl 248
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

231

00134

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ /2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SSACM 949

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul. e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade terá como referencia inicial de os valores do plano de cargos e salários da extinta RFFSA e posteriormente, do plano de cargos da VALEC, após sua reformulação e a fusão do quadro de pessoal efetivo da VALEC com o quadro de pessoal agregado, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o pais.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

Deputado Edinho Bez

FE 250 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00135

233

data	proposição
/ /2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, *fica vinculado ao Departamento Nacional* de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SF FL 251 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes. 234

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

Deputado Edinho Bez

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00136

235

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

FEDERAL 253 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes. 236

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, e

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência o disposto no art. 17.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL CE

254

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

237

00137

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SSACM Fl 255

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes. 238

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade terá como referencia inicial de os valores do plano de cargos e salários da extinta RFFSA e posteriormente, do plano de cargos da VALEC, após sua reformulação e a fusão do quadro de pessoal efetivo da VALEC com o quadro de pessoal agregado, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput.**"

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o pais.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL PR/CE

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

239

MPV-353

00138

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/ 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

257

SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes. 240
I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A complementação prevista na legislação citadas no inciso I e II do caput terá como referencia, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social, sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, a cargo da União, não se limitando ao teto de benéfico do INSS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput.**"

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o pais.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

SENADO FEDERAL
Fl 258
SSACM

PARLAMENTAR

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL CE

CONGRESSO NACIONAL

241

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00139

data	proposição
07 /02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FEDERAL Fl 259 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes. 242
I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A complementação prevista na legislação terá como referencia, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social, sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, a cargo da União, não se limitando ao teto de benéfico do INSS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput.**"

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL CE

SEMADO FEDERAL
Fl. 260
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

243

MPV-353

00140

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07 /02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1901, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SSACM Fl. 261

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda PROPOSTA:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II -

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º

§5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º

§ 7º **Suprimido** "

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência o disposto no art. 17.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

PARLAMENTAR

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL CE

SENADO FEDERAL
Fl. 263
SSACM

246

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00141

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação. **Incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º -

.....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FEDERAL Fls. 264 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

965

SSACM

248

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00142

data	proposição
7 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Ribeiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º -

.....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

RECEBIDO EM 066 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A complementação prevista na legislação terá como referencia, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social, sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, a cargo da União, não se limitando ao teto de benéfico do INSS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput.**"

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

269
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

250

MPV-353

00143

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
2 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Ribeiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º -
.....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FEDERAL 268 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A complementação prevista na legislação citadas no inciso I e II do caput terá como referencia, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social, sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, a cargo da União, não se limitando ao teto de benéfico do INSS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o pais.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

CONGRESSO NACIONAL

252

MPV-353

00144

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA	27 143

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FEDERAL
FL 270
SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.667, de 6 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A complementação prevista na legislação terá como referencia, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social, sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, a cargo da União, não se limitando ao teto de benéfico do INSS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

GONZAGA PATRIOTA
DEPUTADO FEDERAL – PSB / PE

SENADO FEDERAL
Fl. 271
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

254

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00145

data	proposição
06 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ	337

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. □ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutiva global

Página 1/2	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Servico Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FEDERAL 272 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões. aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão do beneficiário do ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

ARNALDO FARIA DE SÁ
DEPUTADO FEDERAL / SP

SENADO FEDERAL
Fl. 273
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00146

256

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA	25 143

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FEDERAL Fls 274 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade terá como referencia inicial de os valores do plano de cargos e salários da extinta RFFSA e posteriormente, do plano de cargos da VALEC, após sua reformulação e a fusão do quadro de pessoal efetivo da VALEC com o quadro de pessoal agregado, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o pais.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

GONZAGA PATRIOTA
DEPUTADO FEDERAL – PSB / PE

CÂMARA DOS DEPUTADOS
275
COACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353 258

00147

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA	143

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII - .....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FEDERAL
Fl. 276
SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes. 259

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no artigo 17 desta MP;

Nova redação de emenda:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres, METROREC, METROFOR, METROSAL, METROBH – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

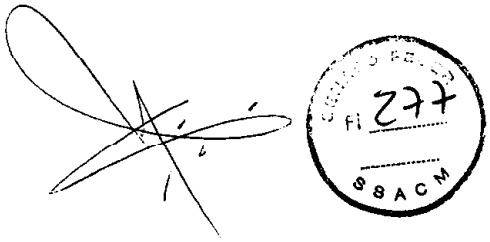
§ 7º **Suprimido** "

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.



JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

GONZAGA PATRIOTA

DEPUTADO FEDERAL PSB / PE

CÂMARA FEDERAL
Fl. 278
SSACO

CONGRESSO NACIONAL

261

MPV-353

00148

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA	143

26

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

279

SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do *Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio* Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A complementação prevista na legislação citadas no inciso I e II do caput terá como referencia, para reajuste, de imediato, o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime da Previdência Social, sendo as correções incidentes sobre a parcela previdenciária e a complementar, a cargo da União, não se limitando ao teto de benéfico do INSS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

280

GONZAGA PATRIOTA

DEPUTADO FEDERAL – PSB / PE

C S A C M

263

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00149

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353/2007

autor	nº do prontuário
Deputada Manuela d'Ávila	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, e

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência o disposto no art. 17.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL FL 282 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

265

00150

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 4 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º -
.....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

FEDER
Fl. 283
SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade terá como referencia inicial de os valores do plano de cargos e salários da extinta RFFSA e posteriormente, do plano de cargos da VALEC, após sua reformulação e a fusão do quadro de pessoal efetivo da VALEC com o quadro de pessoal agregado, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL
Fl 284
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00151

267

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02 /2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FEDERAL 285 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002,

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade terá como referencia inicial de os valores do plano de cargos e salários da extinta RFFSA e posteriormente, do plano de cargos da VALEC, após sua reformulação e a fusão do quadro de pessoal efetivo da VALEC com o quadro de pessoal agregado, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL
Fl 786
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

269

MPV-353

00152

data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FEDERAL Fl. 287 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda PROPOSTA:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

§5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

§ 7º **Suprimido** "

II a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência o disposto no art. 17.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

PARLAMENTAR

PMDB-

SENADO FEDERAL Fl 289 SGM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00153

272

data	proposição
07/03/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO PAULO ROCHA	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FEDERAL Fl 290 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes. 273

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no artigo 17 desta MP;

Nova redação de emenda:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e

II - ---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ---

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do caput poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da união, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ---

§ 7º **Suprimido** "

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões. aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput.**"

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

SENADO FEDERAL 291

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o pais.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

SF FEDER
292
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00154

275

data	proposição
07/02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

293
SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões. aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

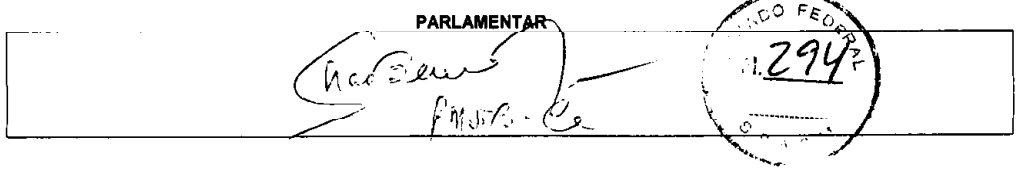
A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita ao atendimento dos aposentados e pensionistas da extinta RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10233/2001.

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR



277

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00155

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data / /2007

proposição Medida Provisória nº 353 de 2007

autor DEPUTADO DARCÍSIO PERONDI

nº de prontuário 491

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutiva global

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art 14 .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII - .....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º - .....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no artigo 17 desta MP;

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961 e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

SENADO FEDERAL 295 SGACM

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA e suas revisões, aplicados à todos os empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos pelo quadro de pessoal agregado da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. 278

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

DEPUTADO DARCÍSIO PERONDI

CONGRESSO NACIONAL

279

MPV-353

00156

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e **118** da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, **incluindo § 3º no artigo 118 da Lei nº 10.233/01** e respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.14. .....

IV - .....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.
....." (NR)

"Art.77. .....

II - .....

"Art.82. .....

XVII -.....

XVVIII - .....

XIX - .....

IV - .....

§ 4º -
.....

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FEDERAL Fl 299 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, e

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência o disposto no art. 17.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

§ 3º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP da RFFSA, integrantes dos quadros da extinta RFFSA, o direito à complementação de aposentadoria conforme disposto nas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478, de 28 de junho de 2002.

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Trata-se de justiça aos empregados da Ex-FEPASA, Ferrovia Paulista S.A. que foram integrados aos quadros da RFFSA, para todos os efeitos, mediante sucessão trabalhista, em virtude de autorização contida no Decreto Federal nº 2.502, de 18 de fevereiro de 1998 e que vieram a compor o quadro do Escritório Regional da Malha Paulista - ERMAP.

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL
Fl 298
SSACM

281

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00157

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/07	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, de 2007

AUTORES	Nº PRONTUÁRIO
Deputado Júlio Delgado e Deputado Deley	

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
	26			

TEXTO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353, de 2007, a seguinte redação:

"Art. 26. Os arts. 14, 22, 24, 25, 77, 82, 85 e 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

"....."

"Art. 22. .....

II – a exploração da infra-estrutura ferroviária;

....." (NR)

"Art. 24. .....

VIII – fiscalizar a prestação dos serviços relativos aos contratos de concessão, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;

.....

X – (suprimir)

....." (NR)

"Art. 25. .....

II – administrar os contratos de concessão de ferrovias celebrados até a vigência desta lei, em consonância com o inciso VIII do art. 24;

.....

IV – fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas relativas aos contratos de concessão de transporte ferroviário;

.....

VII – (suprimir)

....."(NR)"

ASSINATURA

__/__/__

2007_299_Júlio Delgado_Anexo 2.doc

SSACM Fl. 299

282

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/07	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, de 2007

AUTORES	Nº PRONTUÁRIO
Deputado Júlio Delgado e Deputado Deley	

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
	26			

.....

"*Art. 82.* .....

XVII – exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização operacional pela ANTT, conforme disposto no art. 25, IV, bem como dos bens móveis e imóveis não operacionais que lhe forem transferidos;

.....

XX – administrar e fiscalizar os contratos de arrendamento ferroviários celebrados com a extinta RFFSA, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;

XXI – adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, realtivos aos contratos de arrendamento sob sua responsabilidade;

XXII – fiscalizar diretamente. com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das cláusulas contratuais referentes ao contrato de arrendamento a que se refere o inciso XX.

....." (NR)

"*Art. 85. O DNIT será dirigido por um Conselho de administração e uma Diretoria composta por um Diretor-Geral e pelas Diretorias Executiva, de Infra-Estrutura Ferroviária, de Infra-Estrutura Rodoviária, de Administração e Finanças, de Planejamento e Pesquisa de Infra-Estrutura Aquaviária e de Patrimônio.*"

.....

§ 2º .....

VII – Diretoria de Patrimônio:

a) administrar e fiscalizar os bens patrimoniais do DNIT;

b) administrar e fiscalizar os contratos de arrendamento ferroviário celebrados pela extinta RFFSA;

c) adotar procedimentos para a incorporação ou a desincorporação de bens relativos ao contrato de

SENADO FEDERAL Fl. 300 SSACM

ASSINATURA

___/___/___

2007_299_Júlio Delgado_Anexo 2.doc

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/07	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, de 2007

AUTORES	Nº PRONTUÁRIO
Deputado Júlio Delgado e Deputado Deley	

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
	26			

arrendamento de que trata a alínea 'b';

d) fiscalizar diretamente, com o apoio de unidades regionais ou por meio de convênios de cooperação o cumprimento das cláusulas dos contratos de arrendamento ferroviário;

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

....."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda, juntamente com duas outras dos mesmos autores, tem o propósito de aperfeiçoar a MP 353/07, atribuindo ao DNIT e não à ANTT a propriedade sobre os bens imóveis não operacionais da extinta RFFSA, localizados ao longo das faixas de domínio de suas vias férreas, bem como os contratos celebrados pela RFFSA para o arrendamento de seus bens às empresas concessionárias.

Justifica-se tal opção para preservar o caráter de agência reguladora da ANTT, sendo inconveniente assoberbá-la com responsabilidades não vinculadas à regulação setorial. O DNIT, ao contrário, é autarquia de natureza operacional, melhor vocacionada para assumir administração patrimonial da dimensão correspondente aos bens da extinta RFFSA.

Para tanto, propõe-se o devido ajuste nos dispositivos pertinentes do art. 26 da MP 353/07, que altera a Lei nº 10.233, de 2001, que regula a matéria.

SENADO FEDERAL Fl. 301 SSACM

ASSINATURA

__/__/__

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00158

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 01 DE 01

TEXTO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353/2007 a seguinte redação:

Art. 26. Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

"

.....

Art. 105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial criada pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, passa a estar vinculado ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado. (NR)

....."

JUSTIFICAÇÃO

A extinção da Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA tem exigido diversas medidas com vistas ao saneamento das pendências advindas da reestruturação do setor. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia eminentemente assistencial, tem, neste momento, oportunidade ímpar de ter sua situação definida na forma solicitada, resolvendo-se, ao mesmo tempo, parte dos embaraços que ainda permeiam a reestruturação em andamento Com a criação da Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, o SESEF tem a oportunidade de resgatar sua fonte originária, possibilitando a formação do arcabouço legal necessário para o cumprimento de suas funções institucionais de prover uma assistência eficaz e digna a sofrida classe dos ferroviários, que, com seu suor, suas lágrimas e, às vezes, com a sua própria vida, levou o progresso aonde somente a ferrovia podia chegar.

Digno de nota, ainda, é o fato de que o SESEF possui quadro de pessoal próprio, com trezentos empregados, patrimônio imobiliário nos Estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo e Maranhão, e uma receita regular proveniente de contribuições dos beneficiários do Plano de Saúde dos Ferroviários – PLANSFER, distribuídos em dezenove Estados da federação mais o Distrito Federal, cuja carteira conte com mais de quarenta e uma mil pessoas.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

SENADO FEDERAL Fl. 302 SSACM

285

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00159

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FEDERAL 303 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP: e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ———————————

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ———————————————————————
, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da *categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais*

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput.**" 286

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

SSACM 304

287

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00160

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
02 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Arnaldo Faria de Sá	337

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

305
SSACM

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o pais.

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pela Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários - FAEF e da Associação dos Empregados Ferroviários ativos de São Paulo - AEFEASP.

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal / SP

Fl 306

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00161

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2 /2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

SENADO FEDERAL
Fl. 308
SSACM

PARLAMENTAR

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

291

MPV-353

00162

data	proposição
7 / 12 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência o disposto no art. 17.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

SENADO FE
Fl. 309

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

SENADO FE.
Fl 310
S SAC M

PARLAMENTAR

293

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00163

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 12 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FEDERAL Fl. 311 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**." 294

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

SENADO FEDERAL
Fl 312
C & A C M

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00164

295

data	proposição
2 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FEDERAL Fl. 313 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput.**" 296

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

CO FE
314
CSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

297

00165

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2 /2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes:

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ———————————

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

———————————

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ———————————
, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.

SENADO FEDERAL Fl. 315 SSACM

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput.**" 298

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

SSACM Fl. 316

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00166

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/07	Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
OTÁVIO LEITE	

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

Página 1 de 1	Art. 26	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 105 e 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pelo art. 26 da MP nº 353, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

.....

'Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado.

.....'

317

SSACM

'Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

*§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do Regime Geral de Previdência Social - RGPS.*

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no ***caput.***'"

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

PARLAMENTAR

Deputado OTAVIO LEITE

SENADO FED
Fl. 318
SSACI

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00167

301

data	proposição
7 / 2 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FEDERAL Fl. 319 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes:

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------
, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput.**" 302

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

320
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

303

MPV-353

00168

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

1. ○ Supressiva 2. ○ Substitutiva 3. ✱ Modificativa 4. ○ Aditiva 5. ○ Substitutiva global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 116 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

321

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

CSACM

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ———————————

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ———————————

, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput.**" 304

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

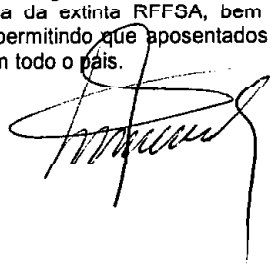
Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.



CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00169

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposi
7 / 12 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Rinaldin	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FF Fl 323 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ----------

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ----------

, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.667, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput.**" 306

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestao da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

Fl. 324

CONGRESSO NACIONAL

307

MPV-353

00170

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.691, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

SENADO FEDERAL Fl. 325 SSACM

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ——————————

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ——————————

, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput**."

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 0.100 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

CÂMARA FEDERAL
Fl 326
SSACM

PARLAMENTAR

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00171

309

data	proposição
7 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 a seguinte redação para seu **caput** e para a parte referente ao art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, 105 e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

"Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado."

"Art. 118. Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

321

SSACM

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

Nova redação de emenda:

"Art. 17 ——————————

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário;e

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do caput dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º ——————————
, com o plano de cargos e salários da VALEC, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe num prazo de 180 (cento e oitenta) dias a sua efetiva transferencia para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado.

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência para o reajuste o índice total e a periodicidade aplicados aos aposentados e pensionistas do RGPS.

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no **caput.**" 310

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

328

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00172

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. JOSÉ LINHARES	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

ALTERE-SE A REDAÇÃO DO ART. 118 da lei 10.233/01, o incisos II,e inclua-se os inciso III e IV; altere-se o § 1º , e inclua-se incisos I mais as **letras a,b,** no § 1º e inclua-se os § 3º, §4º ,§ 5º e § 6º ;

Art.26 - .....

Art. 118 – Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes:

I -

.....

II – a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e o Decreto- Legislativo nº 1.400 / 60 / RS ; assim como também o pagamento dos ferroviários inativos, aposentados por invalidez do Estado do Rio Grande do Sul, denominados cláusula XI;

III – Ficam assegurados e preservados os direitos dos ferroviários abrangidos pela Lei nº 3.887, de 08-02-1961

IV – O Ministério dos Transportes, utilizará as unidades de Recursos Humanos da VALEC, para gerir mensalmente a folha de pagamento dos aposentados e pensionista de acordo com o que dispõem **o caput** incisos I, II e III ,

ASSINATURA

FEDER. 329 SGM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

Parágrafo Primeiro – A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e III do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da RFFSA, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos no quadro especial de pessoal na VALEC ;

I – As aposentadorias e pensões dos ferroviários que dispõe as legislações citadas terão como referência para reajuste salarial , a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários - PCS da RFFSA, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores :

a) acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data da publicação desta Medida Provisória, ainda que julgados posteriormente ;

b) quaisquer alterações supervenientes ;
a conclusão da revisão de re- enquadramento decorrente da atualização nas faixas de níveis salariais do PCS da RFFSA, autorizada por ato do Ministro de Estado dos Transportes publicado no D.O.U. Diário Oficial da União, do dia 30 de dezembro de 1998

Parágrafo Segundo - O Ministério dos Transportes poderá mediante celebração de convênios , utilizar as unidades regionais da VALEC e da inventariança da extinta RFFSA, para adoção de medidas administrativas decorrentes do disposto **no caput ;**

Parágrafo Terceiro – Ficam assegurados e preservados o pagamento integral, da complementação de aposentadorias e pensões, a todos os aposentados e pensionistas oriundos da RFFSA, suas Estradas de Ferro, unidades operacionais e subsidiárias de que tratam as Leis 8.186 de 21 de maio de 1991, e nº 10.478 de 28 de junho de 2002 ;

ASSINATURA

530

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

Parágrafo Quarto – Ficam assegurados e preservados o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que , em razão da Lei nº 6.184 de 11-12-1974, que optaram pela integração nos Quadros da RFFSA, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17-03-1975 a 19-05-1980 ;

Parágrafo Quinto – Aos aposentados e pensionistas de que dispõem as legislações citadas, fica assegurado o direito do ré-enquadramento no Plano de Cargos e Salários da VALEC em que forem réposicionados os empregados da extinta RFFSA, na mesma data e condições do pessoal da ativa, de acordo como está estatuído no parágrafo único do art 2º da Lei 8.186 / 91 .

Parágrafo Sexto – A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista na legislação citada, será da responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela VALEC .

SSACM 331

JUSTIFICATIVA

Extinta a RFFSA, os aposentados e pensionistas ferroviários amparados pelos diplomas legais citados, continuaram tendo sempre como paradigma os ferroviários ativos seja qualquer que for a empresa ferroviária a qual forem absorvidos .

Ademais o pagamento das aposentadorias e pensões complementadas é encargo da Uniao Federal, jamais teve ônus para a RFFSA, esta apenas informa mensalmente as alterações que por ventura ocorra sobre os proventos de cada um.

Já o INSS, este entra apenas como órgão repassador do benefício, mesmo porque os ferroviários também sempre foram contribuintes previdenciário razão pela qual hoje muitos estão recebendo seus proventos pelo

ASSINATURA

X

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

valor do benefício mais vantajoso, (benefício do INSS),mas a RFFSA é obrigada a informar em fita magnética os valores da sua Tabela Salarial .

Por conseguinte, não é justo um procedimento diferente com a nossa propositura , quando também existe as leis que os ampara .

E por estarmos convictos de que as propostas merecem total acatamento e o apoio de todos, é que sugerimos a sua aprovação .

SSACM 332

X ASSINATURA

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00173

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
Dep. Carlos Santana	290

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

ALTERE-SE A REDAÇÃO DO ART. 118 e dos parágrafos 1º 2º , inclua-se o os incisos 3º e 4º ao parágrafo 1º e a letra "c". e os parágrafos 3º. 4º e 5º

Art. 26 -

.....

Art. 118 – Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes:

I -

.....

II – a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e o Decreto- Legislativo nº 1.400 / 60 / RS , assim como também o pagamento dos ferroviários inativos, aposentados por invalidez do Estado do Rio Grande do Sul, denominados cláusula XI;

III – Ficam assegurados e preservados os direitos dos ferroviários abrangidos pela Lei nº 3.887, de 08-02-1961

IV – O Ministério dos Transportes, utilizará as unidades de Recursos Humanos da VALEC, para gerir mensalmente a folha de pagamento dos aposentados e pensionista de acordo com o que dispõem **o caput** incisos I, II e III ,

ASSINATURA

333

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

Parágrafo Primeiro – A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e III do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da RFFSA, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos no quadro especial de pessoal na VALEC ;

I – As aposentadorias e pensões dos ferroviários que dispõe as legislações citadas terão como referência para reajuste salarial , a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários - PCS da RFFSA, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores :

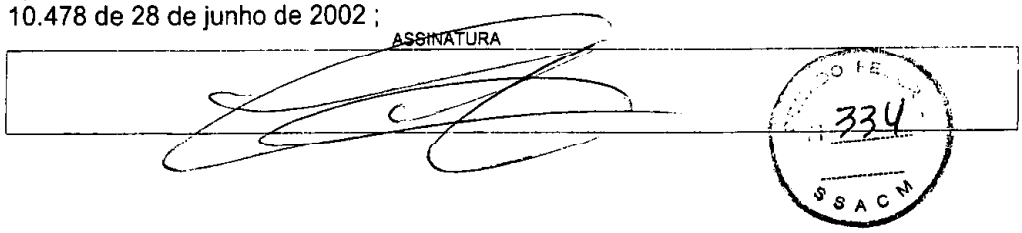
a) acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data da publicação desta Medida Provisória, ainda que julgados posteriormente ;

b) quaisquer alterações supervenientes ;
a conclusão da revisão de re- enquadramento decorrente da atualização nas faixas de níveis salariais do PCS da RFFSA, autorizada por ato do Ministro de Estado dos Transportes publicado no D.O.U. Diário Oficial da União, do dia 30 de dezembro de 1998

Parágrafo Segundo - O Ministério dos Transportes poderá mediante celebração de convênios , utilizar as unidades regionais da VALEC e da inventariança da extinta RFFSA, para adoção de medidas administrativas decorrentes do disposto **no caput ;**

Parágrafo Terceiro – Ficam assegurados e preservados o pagamento integral, da complementação de aposentadorias e pensões, a todos os aposentados e pensionistas oriundos da RFFSA, suas Estradas de Ferro, unidades operacionais e subsidiárias de que tratam as Leis 8.186 de 21 de maio de 1991, e nº 10.478 de 28 de junho de 2002 ;

ASSINATURA



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

Parágrafo Quarto – Ficam assegurados e preservados o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que , em razão da Lei nº 6.184 de 11-12-1974, que optaram pela integração nos Quadros da RFFSA, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17-03-1975 a 19-05-1980 ;

Parágrafo Quinto – Aos aposentados e pensionistas de que dispõem as legislações citadas, fica assegurado o direito do ré-enquadramento no Plano de Cargos e Salários da VALEC em que forem réposicionados os empregados da extinta RFFSA, na mesma data e condições do pessoal da ativa, de acordo como está estatuído no parágrafo único do art *2º* da Lei *8.186 / 91* .

Parágrafo Sexto – A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista na legislação citada, será da responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela VALEC .

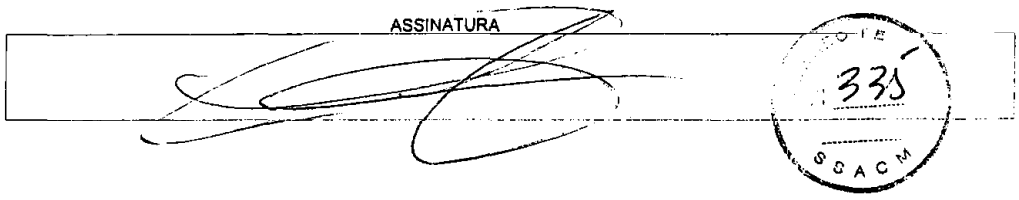
JUSTIFICATIVA

Extinta a RFFSA, os aposentados e pensionistas ferroviários amparados pelos diplomas legais citados, continuaram tendo sempre como paradigma os ferroviários ativos seja qualquer que for a empresa ferroviária a qual forem absorvidos .

Ademais o pagamento das aposentadorias e pensões complementadas é encargo da União Federal, jamais teve ônus para a RFFSA, esta apenas informa mensalmente as alterações que por ventura ocorra sobre os proventos de cada um.

Já o INSS, este entra apenas como órgão repassador do benefício, mesmo porque os ferroviários também sempre foram contribuintes previdenciário razão pela qual hoje muitos estão recebendo seus proventos pelo

ASSINATURA



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

1 ⓿ Supressiva 2. ⓿ Substitutiva 3⓿ Modificativa 4. ⓿ Aditiva 5. ✠ Substitutivo Global

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

valor do benefício mais vantajoso, (benefício do INSS),mas a RFFSA é obrigada a informar em fita magnética os valores da sua Tabela Salarial .

Por conseguinte, não é justo um procedimento diferente com a nossa propositura , quando também existe as leis que os ampara .

E por estarmos convictos de que as propostas merecem total acatamento e o apoio de todos, é que sugerimos a sua aprovação .

ASSINATURA

SENADO FEDERAL 336 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00174

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

ALTERE-SE A REDAÇÃO DO ART. 118 da lei 10.233/01, o incisos II,e inclua-se os inciso III e IV; altere-se o § 1° , e inclua-se incisos I mais as **letras a,b,** no § 1° e inclua-se os § 3°, §4° ,§ 5° e § 6° ;

Art.26 - .....

Art. 118 – Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes:

I -

.....

II – a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e o Decreto- Legislativo nº 1.400 / 60 / RS ; assim como também o pagamento dos ferroviários inativos, aposentados por invalidez do Estado do Rio Grande do Sul, denominados cláusula XI;

III – Ficam assegurados e preservados os direitos dos ferroviários abrangidos pela Lei nº 3.887, de 08-02-1961

IV – O Ministério dos Transportes, utilizará as unidades de Recursos Humanos da VALEC, para gerir mensalmente a folha de pagamento dos aposentados e pensionista de acordo com o que dispõem **o caput** incisos I, II e III ,

ASSINATURA

SENADO FEDERAL 337 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

Parágrafo Primeiro – A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e III do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da RFFSA, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos no quadro especial de pessoal na VALEC ;

I – As aposentadorias e pensões dos ferroviários que dispõe as legislações citadas terão como referência para reajuste salarial , a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários - PCS da RFFSA, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores :

a) acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data da publicação desta Medida Provisória, ainda que julgados posteriormente ;

b) quaisquer alterações supervenientes ;
a conclusão da revisão de re- enquadramento decorrente da atualização nas faixas de níveis salariais do PCS da RFFSA, autorizada por ato do Ministro de Estado dos Transportes publicado no D.O.U. Diário Oficial da União, do dia 30 de dezembro de 1998

Parágrafo Segundo - O Ministério dos Transportes poderá mediante celebração de convênios , utilizar as unidades regionais da VALEC e da inventariança da extinta RFFSA, para adoção de medidas administrativas decorrentes do disposto **no caput ;**

Parágrafo Terceiro – Ficam assegurados e preservados o pagamento integral, da complementação de aposentadorias e pensões, a todos os aposentados e pensionistas oriundos da RFFSA, suas Estradas de Ferro, unidades operacionais e subsidiárias de que tratam as Leis 8.186 de 21 de maio de 1991, e nº 10.478 de 28 de junho de 2002 ;

ASSINATURA

SENADO FEDERAL Fl. 338

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

Parágrafo Quarto – Ficam assegurados e preservados o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que , em razão da Lei nº 6.184 de 11-12-1974, que optaram pela integração nos Quadros da RFFSA, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17-03-1975 a 19-05-1980 ;

Parágrafo Quinto – Aos aposentados e pensionistas de que dispõem as legislações citadas, fica assegurado o direito do ré-enquadramento no Plano de Cargos e Salários da VALEC em que forem réposicionados os empregados da extinta RFFSA, na mesma data e condições do pessoal da ativa, de acordo como está estatuído no parágrafo único do art 2º da Lei 8.186 / 91 .

Parágrafo Sexto – A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista na legislação citada, será da responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela VALEC .

JUSTIFICATIVA

Extinta a RFFSA, os aposentados e pensionistas ferroviários amparados pelos diplomas legais citados, continuaram tendo sempre como paradigma os ferroviários ativos seja qualquer que for a empresa ferroviária a qual forem absorvidos .

Ademais o pagamento das aposentadorias e pensões complementadas é encargo da União Federal, jamais teve ônus para a RFFSA, esta apenas informa mensalmente as alterações que por ventura ocorra sobre os proventos de cada um.

Já o INSS, este entra apenas como órgão repassador do benefício, mesmo porque os ferroviários também sempre foram contribuintes previdenciário razão pela qual hoje muitos estão recebendo seus proventos pelo

ASSINATURA

SENADO FEDERAL 539

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP. MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

valor do benefício mais vantajoso, (benefício do INSS),mas a RFFSA é obrigada a informar em fita magnética os valores da sua Tabela Salarial .

Por conseguinte, não é justo um procedimento diferente com a nossa propositura , quando também existe as leis que os ampara .

E por estarmos convictos de que as propostas merecem total acatamento e o apoio de todos, é que sugerimos a sua aprovação .

ASSINATURA

323

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00175

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 01 DE 03

TEXTO

ALTERE-SE A REDAÇÃO DO ART. 118 e aos paragrafos 1° 2° , inclua-se o os incisos 3° e 4° ao parágrafo 1° e a letra "c", e os parágrafos 3°, 4° e 5°

Art. 26 - .....

Art. 118 – Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes:

I - .....

II – a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei n° 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e o Decreto- Legislativo n° 1.400 / 60 / RS ; assim como também o pagamento dos ferroviários inativos, aposentados por invalidez do Estado do Rio Grande do Sul, denominados cláusula XI;

III – Ficam assegurados e preservados os direitos dos ferroviários abrangidos pela Lei n° 3.887, de 08-02-1961 .

IV – O Ministério dos Transportes, utilizará as unidades de Recursos Humanos da VALEC, para gerir mensalmente a folha de pagamento dos aposentados e pensionista de acordo com o que dispõem o **caput** incisos I, II e III.

Parágrafo Primeiro – A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e III do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da RFFSA, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos no quadro especial de pessoal na VALEC :

I – As aposentadorias e pensões dos ferroviários que dispõe as legislações citadas terão como referência para reajuste salarial , a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários - PCS da RFFSA, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores :

a) acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data da publicação desta Medida Provisória, ainda que julgados posteriormente ;

b) quaisquer alterações supervenientes; a conclusão da revisão de re- enquadramento decorrente da atualização nas faixas de níveis salariais do PCS da RFFSA, autorizada por ato do Ministro de Estado dos Transportes publicado no D.O.U. Diário Oficial da União, do dia 30 de dezembro de 1998.

CÓDIGO		UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA 07/02/07 — ASSINATURA

SENADO FEDERAL Fl 341 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇOES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 02 DE 03

TEXTO

Parágrafo Segundo - O Ministério dos Transportes poderá mediante celebração de convênios , utilizar as unidades regionais da VALEC e da inventariança da extinta RFFSA, para adoção de medidas administrativas decorrentes do disposto **no caput ;**

Parágrafo Terceiro – Ficam assegurados e preservados o pagamento integral, da complementação de aposentadorias e pensões, a todos os aposentados e pensionistas oriundos da RFFSA, suas Estradas de Ferro, unidades operacionais e subsidiárias de que tratam as Leis 8.186 de 21 de maio de 1991, e nº 10.478 de 28 de junho de 2002 ;

Parágrafo Quarto – Ficam assegurados e preservados o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que , em razão da Lei nº 6.184 de 11-12-1974, que optaram pela integração nos Quadros da RFFSA, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17-03-1975 a 19-05-1980 ;

Parágrafo Quinto – Aos aposentados e pensionistas de que dispõem as legislações citadas, fica assegurado o direito do ré-enquadramento no Plano de Cargos e Salários da VALEC em que forem réposicionados os empregados da extinta RFFSA. na mesma data e condições do pessoal da ativa, de acordo como está estatuído no parágrafo único do art 2º da Lei 8.186 / 91.

Parágrafo Sexto – A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista na legislação citada, será da responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela VALEC .

SENADO FEDERAL 342 SSACM

CÓDIGO		UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

325

CONGRESSO NACIONAL

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 03 DE 03

JUSTIFICAÇÃO

Extinta a RFFSA, os aposentados e pensionistas ferroviários amparados pelos diplomas legais citados, continuaram tendo sempre como paradigma os ferroviários ativos seja qualquer que for a empresa ferroviária a qual forem absorvidos .

Ademais o pagamento das aposentadorias e pensões complementadas é encargo da União Federal, jamais teve ônus para a RFFSA, esta apenas informa mensalmente as alterações que por ventura ocorra sobre os proventos de cada um.

Já o INSS, este entra apenas como órgão repassador do benefício, mesmo porque os ferroviários também sempre foram contribuintes previdenciário razão pela qual hoje muitos estão recebendo seus proventos pelo valor do benefício mais vantajoso, (benefício do INSS),mas a RFFSA é obrigada a informar em fita magnética os valores da sua Tabela Salarial .

Por conseguinte, não é justo um procedimento diferente com a nossa propositura , quando também existe as leis que os ampara .

E por estarmos convictos de que as propostas merecem total acatamento e o apoio de todos, é que sugerimos a sua aprovação.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00176

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/07	Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
OTÁVIO LEITE	

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

Página 1 de 1	Art. 26	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

O § 1º do art. 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterado pelo art. 26 da MP nº 353, de 22 de janeiro de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 118. .....

.....

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do ***caput*** *terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da VALEC, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalhos forem absorvidos pelo quadro em extinção da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.*

....."

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória em seu art. 26, altera o § 1º do art. 118, da Lei nº 10.233 de 2001, estabelece que os servidores públicos ferroviários do Rio Grande do Sul e os aos ferroviários admitidos até 21/05/91 terão como referência as remunerações previstas no plano de cargos e salários da RFFSA.

Essa determinação não parece justa, considerando que os servidores ao serem transferidos para VALEC passarão a fazer parte do quadro de pessoal desta, mesmo que seja um quadro em extinção, com as mesmas direitos dos empregados que ali trabalham.

Assim, objetivando corrigir a mencionada distorção, proponho a presente emenda, estabelecendo que a paridade de remuneração desses servidores terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da VALEC.

PARLAMENTAR

Deputado OTAVIO LEITE

SSAC FEC 344

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00177

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
06/02/2007	Medida Provisória nº 353/07

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

ALTERE-SE A REDAÇÃO DO ART. 118 e dos parágrafos 1º e 2º, inclua-se o os incisos 3º e 4º ao parágrafo 1º e a letra "c", e os parágrafos 3º, 4º e 5º

Art. 26 - .....

Art. 118 – Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes:

I - .....

II – a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e o Decreto-Legislativo nº 1.400 / 60 / RS ; assim como também o pagamento dos ferroviários inativos, aposentados por invalidez do Estado do Rio Grande do Sul, denominados cláusula XI;

III – Ficam assegurados e preservados os direitos dos ferroviários abrangidos pela Lei nº 3.887, de 08-02-1961

IV – O Ministério dos Transportes utilizará as unidades de Recursos Humanos da VALEC, para gerir mensalmente a folha de pagamento dos aposentados e pensionistas de acordo com o que dispõe o **caput** incisos I, II e III.

Parágrafo Primeiro – A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e III do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da RFFSA, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos no quadro especial de pessoal na VALEC.

I – As aposentadorias e pensões dos ferroviários que dispõem as legislações citadas, terão como referência para reajuste salarial, a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários - PCS da RFFSA, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores :

a) acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data da publicação desta Medida Provisória, ainda que julgados posteriormente ;

b) quaisquer alterações supervenientes;

c) a conclusão da revisão de reenquadramento decorrente da atualização nas faixas de níveis salariais do PCS da RFFSA, autorizada por ato do Ministro de Estado dos Transportes publicado no D.O.U. de 30 de dezembro de 1998.

SENADO FE. Fl 345

Parágrafo Segundo - O Ministério dos Transportes poderá mediante celebração de convênios, utilizar as unidades regionais da VALEC e da inventariança da extinta RFFSA, para adoção de medidas administrativas decorrentes do disposto **no caput.**

Parágrafo Terceiro – Ficam assegurados e preservados o pagamento integral, da complementação de aposentadorias e pensões, a todos os aposentados e pensionistas oriundos da RFFSA, suas Estradas de Ferro, unidades operacionais e subsidiárias de que tratam as Leis 8.186, de 21 de maio de 1991, e nº 10.478, de 28 de junho de 2002.

Parágrafo Quarto – Ficam assegurados e preservados o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que, em razão da Lei nº 6.184 de 11-12-1974, optaram pela integração nos Quadros da RFFSA, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17-03-1975 a 19-05-1980;

Parágrafo Quinto – Aos aposentados e pensionistas de que dispõem as legislações citadas, fica assegurado o direito do reenquadramento no Plano de Cargos e Salários da VALEC em que forem reposicionados os empregados da extinta RFFSA, na mesma data e condições do pessoal da ativa, de acordo como estatuído no parágrafo único do art 2º da Lei 8.186 / 91.

Parágrafo sexto – A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista na legislação citada, será de responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela VALEC.

JUSTIFICATIVA

Extinta a RFFSA, os aposentados e pensionistas ferroviários, amparados pelos diplomas legais citados, continuarão tendo como paradigma os ferroviários ativos, independentemente da empresa ferroviária a qual forem absorvidos.

Ademais, o pagamento das aposentadorias e pensões complementadas é encargo da União Federal, sem ônus para a RFFSA, que apenas informa mensalmente as alterações que porventura ocorram nos proventos.

Já o INSS entra como órgão repassador do benefício, mesmo porque os ferroviários também foram contribuintes previdenciários, razão pela qual hoje muitos estão recebendo seus proventos pelo valor do benefício mais vantajoso (benefício do INSS), mas a RFFSA é obrigada a informar em fita magnética os valores da sua Tabela Salarial.

Por uma questão de justiça e equidade, estamos convictos de que esta emenda merece acatamento e apoio de todos os parlamentares para sua aprovação.

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL
Fl 346
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00178

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007

Autor	Nº Prontuário
DEPUTADO FEDERAL ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
01/04				

Texto

ALTERE-SE A REDAÇÃO DO ART. 118 da lei 10.233/01, o incisos II,e inclua-se os inciso III e IV; altere-se o § 1º , e inclua-se incisos I mais as **letras a,b,** no § 1º e inclua-se os § 3º, §4º ,§ 5º e § 6º ;

Art.26 - .....

Art. 118 – Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes:

I -

.....

II – a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e o Decreto- Legislativo nº 1.400 / 60 / RS , assim como também o pagamento dos ferroviários inativos, aposentados por invalidez do Estado do Rio Grande do Sul, denominados cláusula XI;

III – Ficam assegurados e preservados os direitos dos ferroviários abrangidos pela Lei nº 3.887, de 08-02-1961

IV – O Ministério dos Transportes, utilizará as unidades de Recursos Humanos da VALEC, para gerir mensalmente a folha de pagamento dos aposentados e pensionista de acordo com o que dispõem **o caput** incisos I, II e III ,

ASSINATURA

SENADO FE... Fl. 347 ... SSACM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007

Autor	Nº Prontuário
DEPUTADO FEDERAL ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
02/04				

Texto

Parágrafo Primeiro – A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e III do **caput** terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da RFFSA, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalho forem absorvidos no quadro especial de pessoal na VALEC ;

I – As aposentadorias e pensões dos ferroviários que dispõe as legislações citadas terão como referência para reajuste salarial , a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários - PCS da RFFSA, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores :

a) acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data da publicação desta Medida Provisória, ainda que julgados posteriormente ;

b) quaisquer alterações supervenientes ;
a conclusão da revisão de re- enquadramento decorrente da atualização nas faixas de níveis salariais do PCS da RFFSA, autorizada por ato do Ministro de Estado dos Transportes publicado no D.O.U. Diário Oficial da União, do dia 30 de dezembro de 1998

Parágrafo Segundo - O Ministério dos Transportes poderá mediante celebração de convênios , utilizar as unidades regionais da VALEC e da inventariança da extinta RFFSA, para adoção de medidas administrativas decorrentes do disposto **no caput ;**

Parágrafo Terceiro – Ficam assegurados e preservados o pagamento integral, da complementação de aposentadorias e pensões, a todos os aposentados e pensionistas oriundos da RFFSA, suas Estradas de Ferro, unidades operacionais e subsidiárias de que tratam as Leis 8.186 de 21 de maio de 1991, e nº 10.478 de 28 de junho de 2002 ;

ASSINATURA

FL 348

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/03/2007	EMENDA A MPV 353/2007

Autor	Nº Prontuário
DEPUTADO FEDERAL ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea
03/04				

Texto

Parágrafo Quarto – Ficam assegurados e preservados o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que , em razão da Lei nº 6.184 de 11-12-1974, que optaram pela integração nos Quadros da RFFSA, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17-03-1975 a 19-05-1980 ;

Parágrafo Quinto – Aos aposentados e pensionistas de que dispõem as legislações citadas, fica assegurado o direito do ré-enquadramento no Plano de Cargos e Salários da VALEC em que forem réposicionados os empregados da extinta RFFSA, na mesma data e condições do pessoal da ativa, de acordo como está estatuído no parágrafo único do art 2º da Lei 8.186 / 91 .

Parágrafo Sexto – A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista na legislação citada, será da responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela VALEC .

JUSTIFICATIVA

Extinta a RFFSA, os aposentados e pensionistas ferroviários amparados pelos diplomas legais citados, continuaram tendo sempre como paradigma os ferroviários ativos seja qualquer que for a empresa ferroviária a qual forem absorvidos .

Ademais o pagamento das aposentadorias e pensões complementadas é encargo da União Federal, jamais teve ônus para a RFFSA, esta apenas informa mensalmente as alterações que por ventura ocorra sobre os proventos de cada um.

Já o INSS, este entra apenas como órgão repassador do benefício, mesmo porque os ferroviários também sempre foram contribuintes previdenciário razão pela qual hoje muitos estão recebendo seus proventos pelo

ASSINATURA

SENADO FEDERAL
Fl 349
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353/2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página 04/04	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

valor do benefício mais vantajoso, (benefício do INSS),mas a RFFSA é obrigada a informar em fita magnética os valores da sua Tabela Salarial .

Por conseguinte, não é justo um procedimento diferente com a nossa propositura , quando também existe as leis que os ampara .

E por estarmos convictos de que as propostas merecem total acatamento e o apoio de todos, é que sugerimos a sua aprovação .

A presente Emenda nos foi sugerida por representantes da Federação das Associações dos Ferroviários Aposentados e Pensionistas dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Bahia, Sergipe, Rio Grande do Norte, Piauí-Ceará, Maranhão e Mato Grosso do Sul.

SENADO FEDERAL Fl 350 SSACM

ARNALDO FARIA DE SÁ
DEPUTADO FEDERAL – SÃO PAULO

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00179

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/07	Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
OTÁVIO LEITE	

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

Página 1 de 1	Art. 26	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se aos arts. 105 e 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pelo art. 26 da MP nº 353, de 22 de janeiro de 2007, a seguinte redação:

"Art. 26 Os arts. 14, 77, 82, **105** e 118 da Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação, respeitado o disposto no art. 17 desta Lei:

.....

'Art.105. O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criado pela Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, fica vinculado ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, jurisdicionado à diretoria Ferroviária, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado.

.....'

'Art. 118 Ficam transferidos da extinta RFFSA para o Ministério dos Transportes.

I – a gestão da complementação de aposentadoria e de pensão instituídas pelas Leis nº 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002, respeitado o disposto no art. 17 desta MP; e

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061. de 13 de abril de 1953. do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e Decreto Legislativo nº 1400/60/RS.

*§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do **caput** terá como referência o disposto no art. 17.*

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT e do

SENADO FEDERAL Fl. 351

Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes do disposto no ***caput****.'"*

JUSTIFICAÇÃO

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Emenda associada à redação proposta para o art. 17 da Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186 e 10.478 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

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

A própria Medida Provisória nº 353 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento em todo o país.

PARLAMENTAR

Deputado OTAVIO LEITE

SENADO FEDERAL
Fl 352
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00180

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
DEP MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INCLUA-SE, ONDE COUBER O SEGUINTE O ARTIGO

Art – O artigo 105 da Lei 10.233 de 05 de junho de 2001 passa a ter a seguinte redação:

Art. 105 - O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criada pela Lei 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA, passa para o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado.

Os Artigos 4°, 7° e 8° da Lei de n° 3891, de 26 de abril de 1961, passam a ter a seguinte redação:

"Art. 4° -As Estradas de Ferro Nacionais, sob a administração de autarquias, sociedades mistas federais ou estaduais, concessionárias e concedentes ficam obrigados a cobrar, sobre as tarifas vigorantes, uma taxa adicional de 2% (dois por cento)".

§ 1° -Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT encarregada de fiscalizar o repasse de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias, vigentes e arrecadadas, ao SESEF.(NR)

§ 2° -Fica o SESEF obrigado a dar cumprimento aos fins institucionais para o qual foi criado e elencados no Art. 2, desta Lei.

"Art. 7° -A fiscalização da ampliação dos recursos e da execução dos planos do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF caberá a Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra – Estrutura de Transportes – DNIT, observada a legislação em vigor".

"Art. 8° -Dentro do prazo de 60 (sessenta dias) da vigência desta lei, será baixado Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro SESEF, mediante decreto executivo referendado conjuntamente pelo Diretor Geral do DNIT e pelo Ministro de Estado dos Transportes." (NR)

Fl. 353

JUSTIFICATIVA

A Extinção da Rede Ferroviária Federal S/A -RFFSA, tem exigido diversas medidas com vistas ao saneamento das pendências advindas da reestruturação do setor. O Serviço Social das Estradas de Ferro -SESEF, autarquia eminentemente assistencial, tem, neste momento, oportunidade ímpar de ter sua situação definida na forma solicitada, resolvendo-se, ao mesmo tempo, parte dos embaraços que ainda permeiam a Extinção da Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA.

Com a criação da Diretoria de Infra-Estrutura Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes -DNIT, o Serviço Social das Estradas de Ferro -SESEF resgata sua fonte originária, possibilitando a formação do arcabouço legal necessário para o cumprimento de suas funções institucionais alcançando, não só a sofrida classe dos ferroviários como as dos demais modais de transportes.

Dessa forma, gera também a efetiva condição de estender esses benefícios não só aos trabalhadores da ativa, mas especialmente àqueles que, aposentados, estão carentes de uma assistência eficaz que lhes proporcionem a vida digna que fizeram por merecer. a excelência no setor social do trabalhador do transporte, especialmente ferroviário, mas para a obtenção de um desenvolvimento sócio-econômico pleno e sustentável, desta categoria que com seu suor, suas lágrimas e as vezes com sua própria vida levou o progresso aonde somente a ferrovia podia levar.

ASSINATURA

SENADO FE
Fl. 354
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00181

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
CARLOS SANTANA	290

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INCLUA-SE, ONDE COUBER O SEGUINTE O ARTIGO

Art – O artigo 105 da Lei 10.233 de 05 de junho de 2001 passa a ter a seguinte redação:

Art. 105 - O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criada pela Lei 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA, passa para o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado.

Os Artigos 4º, 7º e 8º da Lei de nº 3891, de 26 de abril de 1961, passam a ter a seguinte redação:

"Art. 4º -As Estradas de Ferro Nacionais, sob a administração de autarquias, sociedades mistas federais ou estaduais, concessionárias e concedentes ficam obrigados a cobrar, sobre as tarifas vigorantes, uma taxa adicional de 2% (dois por cento)".

§ 1º -Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT encarregada de fiscalizar o repasse de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias, vigentes e arrecadadas, ao SESEF.(NR)

§ 2º -Fica o SESEF obrigado a dar cumprimento aos fins institucionais para o qual foi criado e elencados no Art. 2, desta Lei.

"Art. 7º -A fiscalização da aplicação dos recursos e da execução dos planos do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF caberá a Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra – Estrutura de Transportes – DNIT, observada a legislação em vigor".

ASSINATURA

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
05/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
CARLOS SANTANA	290

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

"Art. 8º -Dentro do prazo de 60 (sessenta dias) da vigência desta lei, será baixado Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, mediante decreto executivo referendado conjuntamente pelo Diretor Geral do DNIT e pelo Ministro de Estado dos Transportes." (NR)

Fica revogado o Art. 3º e seu parágrafo único da Lei 6.171 de 09 de dezembro de 1974

JUSTIFICATIVA

A Extinção da Rede Ferroviária Federal S/A -RFFSA, tem exigido diversas medidas com vistas ao saneamento das pendências advindas da reestruturação do setor. O Serviço Social das Estradas de Ferro -SESEF, autarquia eminentemente assistencial, tem, neste momento, oportunidade ímpar de ter sua situação definida na forma solicitada, resolvendo-se, ao mesmo tempo, parte dos embaraços que ainda permeiam a Extinção da Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA.

Com a criação da Diretoria de Infra-Estrutura Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes -DNIT, o Serviço Social das Estradas de Ferro -SESEF resgata sua fonte originária, possibilitando a formação do arcabouço legal necessário para o cumprimento de suas funções institucionais alcançando, não só a sofrida classe dos ferroviários como as dos demais modais de transportes.

ASSINATURA

SENADO FE 356 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
05/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
CARLOS SANTANA	290

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Dessa forma, gera também a efetiva condição de estender esses benefícios não só aos trabalhadores da ativa, mas especialmente àqueles que, aposentados, estão carentes de uma assistência eficaz que lhes proporcionem a vida digna que fizeram por merecer. a excelência no setor social do trabalhador do transporte, especialmente ferroviário, mas para a obtenção de um desenvolvimento sócio-econômico pleno e sustentável, desta categoria que com seu suor, suas lágrimas e as vezes com sua própria vida levou o progresso aonde somente a ferrovia podia levar.

SENADO FEDERAL Fl. 357 SSACM

ASSINATURA

340

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00182

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/07	Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007

autor	nº do prontuário
Deputada ANDRÉIA ZITO	

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

Página 1 de 2 | Art. 27 | Parágrafo | Inciso | Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua na MP nº 353, de 22 de janeiro de 2007, o seguinte art. 27:

"Art. 27 Os arts. 4º, 7º e 8º da Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, passam a vigorar com a seguinte redação:

'Art. 4º As Estradas de Ferro Nacionais, sob a administração de autarquias, sociedades de economia mista federais ou estaduais, concessionárias ou concedentes, ficam autorizadas a cobrar, sobre as tarifas vigorantes, uma taxa adicional de 2% (dois por cento).

§ 1º Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT encarregada de fiscalizar o repasse de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias, vigentes e arrecadadas, ao SESEF. (NR)
....."

'Art. 7º A fiscalização da aplicação dos recursos e da execução dos planos do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF caberá à Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT, observada a legislação em vigor.'

'Art. 8º Dentro do prazo de 60 (sessenta) dias da vigência desta lei, será baixado o Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro, mediante decreto executivo referendado conjuntamente pelo Diretor-Geral do DNIT e pelo Ministro de Estado dos Transportes.'" (NR)

SENADO FE Fl. 358 SSACM

JUSTIFICAÇÃO

Emenda associada à redação proposta para o art. 26 da Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, na parte referente à inclusão do art. 105.

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo

nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Faz-se importante, também, que seja executada uma gestão apropriada, sob a responsabilidade de um órgão vivo, relativa à cobrança e repasse do percentual de 2% sobre as tarifas em vigor, já prevista em lei, e no que se refere à aplicação dos recursos e à execução dos planos de atendimento.

PARLAMENTAR

MPV-353

EMENDA

00183

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 22 DE JANEIRO DE 2007

Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

Acrescente-se o seguinte artigo, renumerando os que seguem:

"Art. 27 - O item 4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

"4.2 - .....

Nº DE ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
176	ALVARÃES	AM	RIO SOLIMÕES
177	AMATURÁ	AM	RIO SOLIMÕES
178	ANAMÃ	AM	RIO SOLIMÕES
179	ANORI	AM	RIO SOLIMÕES
180	APUÍ	AM	RIO SOLIMÕES
181	ATALAIA DO NORTE	AM	RIO SOLIMÕES
182	BARREIRINHA	AM	RIO ENVIRA (AFLUENTE DO RIO AMAZONAS)
183	BERURI	AM	RIO PURUS
184	BOA VISTA DO RAMOS	AM	RIO AMAZONAS
185	CAAPIRANGA	AM	RIO SOLIMÕES
186	CANUTAMA	AM	RIO PURUS
187	CARAUARI	AM	RIO JURUÁ
188	CAREIRO DA VÁRZEA	AM	RIO SOLIMÕES
189	CODAJÁS	AM	RIO SOLIMÕES
190	EIRUNEPÉ	AM	RIO JURUÁ
191	ENVIRA	AM	RIO TARAUACÁ
192	GUAJARÁ	AM	RIO JURUÁ

SENADO FEDERAL Fl 360 S.S.A.C.

193	IPIXUNA	AM	RIO JURUÁ
194	ITAMARATI	AM	RIO JURUÁ
195	ITAPIRANGA	AM	RIO AMAZONAS
196	JAPURÁ	AM	RIO JAPURÁ
197	JURUÁ	AM	RIO JAPURÁ
198	MARAÃ	AM	RIO JAPURÁ
199	NOVO AIRÃO	AM	RIO NEGRO
200	PAUINÍ	AM	RIO PURUS
201	RIO PRETO DA EVA	AM	RIO PRETO DA EVA
202	SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA	AM	RIO NEGRO
203	SILVES	AM	RIO AMAZONAS
204	TAPAUÁ	AM	RIO PURUS
205	UARINI	AM	RIO SOLIMÕES
206	BELEM	PA	RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
207	ANANINDEUA	PA	RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
208	ITUPIRANGA	PA	RIO TOCANTINS
209	COLARES	PA	RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
210	SÃO SEBASTIÃO DA BOA VISTA	PA	RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
211	RONDONÓPOLIS	MT	RIO SÃO LOURENÇO
212	ROSANA	SP	RIO PARANAPANEMA
213	PORTO VELHO	RO	RIO CANDEIAS
214	GUARUJÁ	SP	ESTUÁRIO DE SANTOS
215	JURUTI	PA	RIO AMAZONAS
216	SANTAREM	PA	RIO TAPAJÓS

.....

SENADO FEDERAL Fl. 361 SSACM

JUSTIFICATIVA

A inclusão destes Portos justifica-se desde a extinção da PORTOBRÁS em 1990, quando o setor aquaviário passou por uma fase de desaceleração de investimentos em conseqüência da ausência de políticas específicas para esse modal, fato que causou uma defasagem operacional em relação à demanda sempre crescente de movimentação de cargas e passageiros, função da abertura de novas fronteiras agrícolas e industriais e, consequentemente, perda de espaço para o modal rodoviário.

Ao longo desse tempo houve um descompasso muito acentuado com relação aos investimentos destinados aos outros modais, sistematicamente contemplados nas

revisões do Plano Nacional de Viação ao contrário do setor aquaviário, notadamente no que se refere às atividades de implantação e melhoramentos de portos e hidrovias.

No caso específico dos terminais hidroviários do Norte, deve-se ressaltar o fato de que nessa região a quase totalidade das localidades agraciadas com esses projetos tem na hidrovia sua única via de acesso aos municípios vizinhos e dela dependem para seu abastecimento, intercâmbio comercial e, consequentemente, a viabilidade econômica do município.

Os projetos, cujas implementações dependem das inclusões em justificativa, tem por objetivo criar uma infra-estrutura portuária fluvial mínima para impulsionar o desenvolvimento do mercado regional e, conseqüentemente a melhoria da qualidade de vida da população, através do acesso seguro, ordenado e controlado do fluxo de passageiros e cargas na localidade, além do controle mais eficaz das embarcações por parte das autoridades portuárias.

Brasília, 06 de fevereiro de 2007.

Senador JOÃO RIBEIRO (PR/TO)

Fl. 362
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00184

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007	proposição Medida Provisória nº 353	
Deputado Carlos Santana		nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA I SUPRESSIVA E ADITIVA - MPv 353/2007

Suprimir do Art. 28 da Medida Provisória nº 353/2007 a revogação dos arts. 114-A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, que fica assim redigida:

"Art.28. Ficam revogados o § 6º do art. 2º da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, e o art. 1º da Medida Provisória nº 2.161-35, de 23 de agosto de 2001, na parte referente ao § 6º do art. 2º da Lei nº 9.491, de 1997, bem como o art. 1º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, na parte referente à alínea "b" do inciso IV do art. 14 e o art. 115, da Lei nº 10.233, de 2001.

Em decorrência, acrescente-se o § 2º no Art. 17:

"Art. 17. *Ficam transferidos à VALEC:*

§ 1º O disposto no ***caput*** *aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do* ***caput*** *do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.*

§ 2º Os empregados da RFFSA poderão também, por opção própria, serem transferidos para a ANTT, ANTAQ, ou DNIT, nos termos deste artigo e do Art. 114-A, da Lei nº 10.233, de 2001, e podendo retornar à VALEC no prazo de dois anos ou decisão jurídica contrária.".

PARLAMENTAR

363

SSACM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

17/02/2007	proposição 353	
	Medida Provisória nº	
Deputado Carlos Santana		nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Estas disposições legais estão hoje "sub judice" do Supremo Tribunal Federal – STF, por Ação Direta de Inconstitucionalidade –ADIn, movida pelos então Partidos de oposição ao Governo do ex-Presidente Fernando Henrique Cardoso. Contesta-se a Emenda Constitucional nº 19, de 4 de Junho de 1998, que dá lastro à validade jurídica estes artigos. No momento, está em processo de julgamento, mas paralisado por pedido de vista, sem decisão transitada em julgado. Desta forma, a Emenda Constitucional está ainda em vigor e por decorrência valida os dispositivos referidos.

Esta Emenda possibilita o emprego de celetistas na Administração Direta, Autarquias e Fundações Públicas, isoladamente ou de forma mista com servidores do Regime Jurídico Único (estatutários - Lei nº 8.112, de 11 de Dezembro de 1990). Admite-se que os empregados celetistas contribuem, de forma significativa, para onerar menos os cofres públicos, inclusive para diminuição do déficit estrutural da Previdência Social.

A partir daí o Governo Federal criou as Agências reguladoras, exclusivamente, com celetistas, em especial para os chamados quadros em extinção, que absorveriam servidores de empresas em liquidação. Estados e Municípios a aplicaram em efusão, perseguindo o objetivo de diminuição de despesas.

PARLAMENTAR

SGM 364 FEDERAL

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Os Partidos então de oposição entraram com Ação Direta de Inconstitucionalidade – ADIN, alegando erros de tramitação para aprovação da Emenda Constitucional nº 19. Na verdade, se questionou apenas o rito formal e não o mérito da citada emenda. Assim, a Suprema Corte promove o julgamento de rito do processo legislativo, sendo inclusive a primeira vez que se questiona a validade jurídica de Emenda Constitucional.

O atual Governo, porém, aprovou nova Lei de Recursos Humanos das Agências federais permitindo apenas o uso de servidores estatutários. A alegação foi a de que os servidores de Agências, por exercerem atividades de regulação, em especial, controle e fiscalização, não poderiam servir neste tipo de entidade por deverem estar dotados do "poder de polícia", que necessita o amparo de poderes mais robustos na aplicação de penalidades a infratores, o que é garantido apenas pela Lei do Regime Jurídico Único.

Esta posição do Governo Federal, porém, é relativamente falsa. Apenas aqueles servidores que precisam usar o poder de polícia em suas atividades devem ser amparados como estatutários. Nem sempre são a maioria de uma Autarquia ou mesmo Administração Direta, pois são constituídos apenas por aqueles que exercem funções típicas de Governo, em especial regulação, fiscalização ou controle. O regime misto seria o ideal: as funções para fiscalização, por exemplo, seriam próprias de estatutários; as gerais – administrativas, elaboração de estudos, pesquisas e projetos, por exemplo, poderiam ser exercidas por celetistas.

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL 365 SSACO

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

A posição atual do Governo Federal contradiz com suas assertivas de diminuição e do déficit público e da previdência social. Além disso, incentiva o uso indiscriminado e indevido de funcionários terceirizados para funções típicas de Governo, não preparados para este tipo de atividade, inclusive porque não podem ser treinados para tal fim pelo Governo, pela sua transitoriedade no serviço público. Outro fato contraditório é não admitir o concurso de celetistas em Autarquias Federais e admitir em profusão a contratação de empresas privadas para terceirizaçao de mao de obra celetista.

O julgamento no STF, recentemente iniciado, foi paralisado, pelo fato dos nobres Juízes perceberem que a rejeição da Emenda Constitucional nº 19, deixaria vários Estados e inúmeros Municípios em situação difícil. Estes não compactuam com as premissas do Governo Federal e se basearam nesta Emenda para constituir Administrações Diretas ou Autarquias com celetistas. Esta Emenda vem por eles sendo aplicada há cerca de sete anos; o silêncio do Poder Judiciário até agora passou a impressão de corroboração com esta Emenda, inclusive pelo fato do questionamento ser meramente pela forma ritual.

A situação é, porém, indefinida, mas de difícil solução administrativa no caso de rejeição da Emenda em tela. O que fazer com inúmeros servidores celetistas contratos por Estados e Municípios, há tempos, sem estarem cientes da questão? Se os órgãos contratantes ficassem sem estes funcionários. como funcionariam até a contratação de novos, por novo concurso público?

PARLAMENTAR

SSACM FEDER 366

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

dia 7/02/2007 proposição 353
Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do protuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

A conclusão é de que a melhor decisão, com discernimento e prudência, é manter o Art, 114-A. Se o STF decidir juridicamente pela pior situação de administração pública, este dispositivo legal deixará de ser aplicado automaticamente, sem necessidade de revogação. Se o STF deliberar conta a ADIn referida perde o Executivo Federal forte possibilidade de maior flexibilidade dos gastos públicos. A sua revogação antecipada constitui uma temeridade, lembrando sempre que as funções típicas de Governo poderiam continuar a ser exercida por estatutários.

O pessoal da RFFSA continuaria também com a possibilidade de transferência para as Agências Federais de Transporte e do Departamento Nacional de Infra-Estrutura Terrestre, por opção do funcionário. Compete dizer que estes órgãos citados responsáveis pelas ferrovias (regulação da operação e construção) estão despreparados para exercer suas funções legais, por falta de pessoal, embora estes estejam disponíveis na RFFSA.

Em nada se altera a boa aplicação dos gastos públicos; pelo contrário, aumentam-se os graus de liberdade dos Poderes Públicos, melhorando a sua eficiência.

Contamos com anuência do relator e dos parlamentares para aprovação desta Emenda.

PARLAMENTAR

SSACM 367

CONGRESSO NACIONAL

350

MPV-353

00185

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

Autor	nº do prontuário
Deputado Edmilson Valentim (PCdoB/RJ)	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se o seguinte artigo à MP 353:

"Art.... Fica excluída do Programa Nacional de Desestatização (PND) que trata a Lei nº 8.250, de 24 de outubro de 1991, a empresa de ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A – VALEC."

JUSTIFICAÇÃO

A medida provisória nº 353 prevê a transferência dos quadro de servidores da Rede Ferroviária para a empresa de Engenharia, Construções e Ferrovias S.A – VALEC. No entanto, esta empresa está incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND), constante da Lei 8.250, de 24 de outubro de 1991, não sendo adequado que a transferência desses servidores seja feita para uma empresa que encontra-se na iminência de ser vendida. Sendo assim, é imprescindível a retirada da VALEC do Programa Nacional de Desestatização - PND para reestruturação do setor de infra-estrutura ferroviária no País.

PARLAMENTAR

368

SSACM

CÂMARA DOS DEPUTADOS

351

MPV-353

00186

Medida Provisória nº 353/2007

Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se onde couber: No item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte trecho rodoviário: "2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal: BR 440 dos pontos de passagem dos Entroncamentos com a BR-040/MG (São Pedro) – Entroncamento com a BR-267/MG (Mariano Procópio em Minas Gerais na Extensão do Km 9,0.

Justificativa

A alteração do Plano Nacional de Viação, em sua esfera rodoviária, busca adequá-lo às exigências de ligação entre as rodovias BR-040 e BR-267, no município de Juiz de Fora.
A necessidade da medida se justifica uma vez que a referida ligação contribuirá para uma relevante melhoria no tráfego de toda a região, já que a via irá permitir o desvio do tráfego da Zona da Mata para a BR-040, evitando o congestionamento da malha urbana central de Juiz de Fora. Os usuários das MG-353 e BR-267, rodovias que ligam o município a inúmeras outras cidades da Zona da Mata, terão a facilidade de chegar à BR-040 através dessa integração dos eixos rodoviários mencionados, não sendo necessário sobrecarregar, ainda mais, o centro da cidade.
Cabe destacar, ainda, a importância social do empreendimento para a população local e demais usuários das rodovias que há tempos aguardam esta obra.

Sala das Sessões janeiro de 2007.

Deputado Virgílio Guimarães
PT/MG

369
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

352

00187

data	proposição
07/02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua onde couber:

Face à edição da MP nº. 353, de 22 de Janeiro de 2007, que Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências com a seguinte redação para exclusão da VALEC do PND, renumerando-se os posteriores;

"Art. ..... Fica excluída **do Programa Nacional de Desestatização – PND a empresa de ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. - VALEC**, em face da necessidade de implementação e reestruturação do setor ferroviário no país, revogando-se as disposições em contrário do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992, assegurados os direitos constituídos durante sua vigência,

SENADO FEDERAL Fl 370 SSACM

JUSTIFICAÇÃO

1- A expansão dos investimentos em Infra-Estrutura é condição fundamental para aceleração do desenvolvimento sustentável do Brasil. Dessa forma, o país poderá superar os gargalos da economia e estimular o aumento da produtividade e a diminuição das desigualdades regionais e sociais.

2- A expansão dos serviços de transportes de cargas em parceria com a iniciativa privada, associada a uma fiscalização eficiente, contribuirá significativamente para otimização da logística necessária para exportação de produtos nacionais e do abastecimento interno promovendo uma redução dos custos de transportes e uma operação em regime de eficiência.

3- Outro aspecto a ser destacado é o Plano de Revitalização das Ferrovias – PRF do Ministério dos Transportes que inclui o Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros.

4- Como se sabe, esse modal ferroviário, vital para um país de dimensão continental, encontra-se desativado, seja pela falta de atenção de gestões anteriores, seja pela falta de investimentos no setor.

5- De acordo com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social BNDES estão em andamento os estudos de viabilidade econômica e social, visando verificar as possibilidades de implantação do transporte ferroviário de passageiros por meio de processo de concessão.

6- Associam-se a este plano os Trens Turísticos, que em conjunto com os Trens Regionais promoverão o desenvolvimento do turismo, a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresarias ao longo dos trechos, resultando num impacto positivo na opinião pública e a economia nacional superando os desequilíbrios regionais e desigualdades sociais.

7- A VALEC com esta Medida Provisória está absorvendo um efetivo de pessoal especializado em ferrovias e em condições de multiplicar seus conhecimentos e serem aproveitados nas ações necessárias a expansão dos serviços de transporte de carga e no Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros; contribuindo assim significativamente para que o país alcance as metas elencadas no PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

8- Por todo o exposto a retirada da VALEC do PND é medida de urgência política e cautela estratégica, pois será a reserva técnica que permitirá ao Estado altivez e independência no relacionamento com as concessionárias privadas, das quais nunca será refém por ausência de reserva técnica e humana. 353

Necessário, incluir no artigo 28° da MP 353/2007 as alterações do Decreto nº. 473 – Art. 1° - III, de 10 de Março de 1992.

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL PR/CE

371
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00188

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
JAIR BOLSONARO	302

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INSIRA-SE, ONDE COUBER, NA MEDIDA PROVISÓRIA 353, DE 2007, OS SEGUINTES DISPOSITIVOS:

Art. ____ O Ministério da Justiça, no prazo de seis meses, adotará as providências necessárias para instalação da Polícia Ferroviária Federal - PFF, consoante o disposto no inciso III do art. 144 da Constituição Federal.

Parágrafo único. O quadro inicial de servidores da Polícia Ferroviária Federal será formado pelos contingentes que desempenham essa função existentes na RFFSA, CBTU e TRENSURB, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da Polícia Rodoviária Federal.

Art. ____ Fica acrescido ao art. 243 da Lei 8.112, de 11 de dezembro de 1990, o seguinte parágrafo:

"§ 8° Os empregos ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria n.° 06, de 06 de junho de 1990, da RFFSA, abrangente à TRENSURB, e Resolução de Diretoria nº 011, de 13/11/1991, da CBTU, dispostos em quadros reservados à parte."

JUSTIFICATIVA

Da questão econômica, poderá a ANTT repassar percentual das multas aplicadas no modal ferroviario ao FUNDO NACIONAL DA POLÍCIA FERROVIÁRIA FEDERAL-FNPFF.

ASSINATURA

JAIR BOLSONARO
Deputado Federal – PP/RJ

SENADO FEDERAL Fl. 372 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
JAIR BOLSONARO	302

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

I - DA EVOLUÇÃO HISTÓRICA ATÉ HOJE:

A mais antiga Policia Especializada do Brasil foi criada pelo Decreto nº.641, em 26 de junho de 1852, por D. Pedro II, numa visão histórica, a Polícia dos Caminhos de Ferro, foi regulamentada pelo Decreto Áureo n.º 1930 de 26 de abril de 1857. Em 23 de abril de 1862, com a regulamentação do Decreto 2913, pelo então Conselheiro do Estado, Senador do Império, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Dr. Manoel Felizardo de Souza e Mello, os poderes da Polícia das Estradas de Ferro foram ampliados, com a finalidade de dar segurança ao transporte de especiarias, café e à riqueza brasileira daquela época. No ano de 1867 foi criada a primeira Ferrovia no Estado de São Paulo, com seu marco histórico na Estação da Luz, onde o policiamento era executado pela Guarda Especial Ferroviária. Posteriormente, através do Decreto 15.673 de 07/09/1922, é aprovado o Regulamento para a Segurança Policia e Trafego das Estradas de Ferro. Em 1945 o Presidente Getúlio Vargas , criou a Guarda Civil Ferroviária , sendo que em 1957 foi criada a RFFSA através da Lei 3115, e recebeu a nova nomenclatura de Policia das Estradas de Ferro através do **Decreto 2089/1963,** em 11 de Dezembro de 1973, amplia os poderes ao Policial ferroviário, que em caso de acidente, quando primeiro chegar poderá, autorizar independente de exame do local a imediata remoção das pessoas que tenham sofrido lesão, bem como dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via férrea e prejudicarem o trafego.

Na Constituição Federal de 1988, com a ajuda de DEUS, foi recepcionado em seu artigo **144, inciso III, parágrafo 3º, POLICIA FERROVIÁRIA FEDERAL, órgão permanente, organizado e mantido pela União.**

Sem a regulamentação da Policia Ferroviária Federal, fica demonstrado completo desconhecimento técnico da matéria de Segurança Pública referente as ferrovias Federais, pois a malha ferroviária brasileira interliga o Brasil com a Bolívia nas cidades de Corumbá, no Mato Grosso do Sul, e Arroyo

ASSINATURA

JAIR BOLSONARO
Deputado Federal – PP/RJ

373

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
JAIR BOLSONARO	302

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Concepcion naquele País; com a Argentina através do Ferrocarril Mesopotâmico nos Municípios de Passo de Los Libres e Uruguaiana, Santo Tomé e São Borja, no Rio Grande do Sul; e com a Associacion Ferrocarril del Estado do Uruguai, nas cidades de Rivera e Santana do Livramento, Rio Branco e Jaguarão, também no Rio Grande do Sul - esse trecho está desativado. O transporte de mercadorias entre o Brasil e os países do Prata por meio de ferrovia já vem sendo há muito tempo intensificado nos últimos anos no contexto da dinâmica proporcionado pelo Mercosul.

Embora a matriz brasileira de transportes apresente distorções, com nítida prevalência do transporte rodoviário, contrariamente à tendência equilibrada na maioria dos países desenvolvidos, algumas regiões do modal ferroviário vêm apresentado acréscimo na produção apesar da falta de investimento ou até mesmo, do abandono do setor.

No que se diz respeito à segurança, a realidade aqui descrita, a fragilidade atual do Policiamento Ferroviário Nacional e com o aumento dos índices de criminalidade impõem severas dificuldades à eficácia da ação dos Policiais Ferroviários no âmbito das Ferrovias Brasileiras, tornando-se de fundamental importância e urgência a regulamentação da Polícia Ferroviária Federal no âmbito das ferrovias desativadas e concessionadas.

A Lei n.º 8.490 de 19 de novembro de 1992 autorizaram a criação do Departamento de Polícia Ferroviária Federal no âmbito do Ministério da Justiça.

A Lei 10.683 de 2003, Seção IV Art. 29, Inciso XIV, integrou à estrutura básica do Ministério da Justiça a Polícia Ferroviária Federal, sendo mantida a redação dada pela Lei n.º. 11.075 de 2004.

Desde 1990/91, o grupo RFFSA, CBTU e TRENSURB, separaram em um quadro à parte através de Resoluções de suas Diretorias, n.º 006 de 06/06/90 e n.º 0011 de 13/11/91 os integrantes do quadro da Polícia Ferroviária para

ASSINATURA

JAIR BOLSONARO
Deputado Federal – PP/RJ

SENADO FEDERAL Fl. 374 SCACM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
JAIR BOLSONARO	302

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

transferencia dos mesmos para o Ministério da Justiça visando a Criação do Departamento da Policia Ferroviária Federal, sendo que até a presente data nada aconteceu, tendo hoje o Congresso junto com o Governo uma oportunidade de resgatar a injustiça praticada.

O Decreto 5.535 de 13 de setembro de 2005, em seu Anexo I, Capítulo I, Art. 1º, Inciso IV, determinou como área de competência do Ministério da Justiça a Polícia Ferroviária Federal, porém no Art. 2º, no que se refere à estrutura organizacional daquele Ministério não contemplou o Departamento de Polícia Ferroviária Federal., sendo revogado pelo Decreto 5834 de 06 de Julho de 2006, mantendo-se a mesma redação do Decreto acima revogado..

II - DAS NECESSIDADES URGENTES DA ESTRUTURAÇÃO DAS ATIVIDADES POLÍCIA FERROVIÁRIA FEDERAL:

Preservação e guarda do Patrimônio Ferroviário da União, sob controle hoje do DNIT, as ferrovias desativadas e as ferrovias arrendadas às Concessionárias de transporte ferroviário, evitando invasões de faixa de domínio, roubo de trilhos e depredações de todo o Patrimônio da União.

Apoio à Polícia Federal na fiscalização das cargas ferroviárias que transitam entre portos e pátios alfandegados, evitando que sirva de vetor à entrada, no território nacional, de armas, drogas e toda a sorte de contrabando e descaminho;

Coibindo Roubo de Cargas, evitando grandes prejuízos aos Transportadores Ferroviários, pois de acordo com a C.F. no art. 144 incisos III parágrafo 3º é competência da Policia Ferroviária Federal.

Essas necessidades são reconhecidas pela RFFSA, AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES FERROVIARIO-ANTT E ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIO - ANTF.

ASSINATURA

JAIR BOLSONARO
Deputado Federal – PP/RJ

SENADO FEDERAL Fl. 375 SGACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00189

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
Dep. Carlos Santana	290

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INSIRA-SE ONDE COUBER NA MEDIDA PROVISÓRIA 353 DE 2007 A SEGUINTE REDAÇÃO

Art. ____: Fica determinado que o **Ministério da Justiça** tome as providências necessárias para instalação da Polícia Ferroviária Federal - **PFF**, de acordo com a Carta Magna de 1988.

§ 1°. O quadro inicial de servidores da Polícia Ferroviária Federal será formado pelos contingentes que desempenham essa função. existentes na **RFFSA, CBTU e TRENSURB**, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da **Polícia Rodoviária Federal - PRF**. O Ministério da Justiça promoverá a ação definida no caput em um prazo máximo de seis meses.

§2°. Fica acrescido ao Art. 243 da Lei 8.112 de 11 de dezembro de 1990, o seguinte parágrafo:

> "§ 4° Os empregos ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria n.° 06, de 06/06/1990, da **RFFSA**, abrangente à **TRENSURB**, e Resolução de Diretoria n° 011, de 13/11/1991, da **CBTU.**" dispostos em quadros reservados à parte.

JUSTIFICATIVA

Da questão econômica, PODERÁ A ANTT REPASSAR PERCENTUAL DAS MULTAS APLICADAS NO MODAL FERROVIARIO PARA O FUNDO NACIONAL DA POLICIA FERROVIÁRIA FEDERAL-FNPFF

ASSINATURA

SENADO FEDERAL Fl 376 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

I - DA EVOLUÇÃO HISTÓRICA ATÉ HOJE:

A mais antiga Policia Especializada do Brasil foi criada através do Decreto nº.641, em 26 de junho de 1852, por D. Pedro II, numa visão histórica, a Polícia dos Caminhos de Ferro, foi regulamentada pelo Decreto Áureo n.º1930 de 26 de abril de 1857. Em 23 de abril de 1862, com a regulamentação do Decreto 2913, pelo então Conselheiro do Estado, Senador do Império, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Dr. Manoel Felizardo de Souza e Mello, os poderes da Polícia das Estradas de Ferro foram ampliados, com a finalidade de dar segurança ao transporte de especiarias, café e à riqueza brasileira daquela época. No ano de 1867 foi criada a primeira Ferrovia no Estado de São Paulo, com seu marco histórico na Estação da Luz, onde o policiamento era executado pela Guarda Especial Ferroviária. Posteriormente, através do Decreto 15.673 de 07/09/1922, é aprovado o Regulamento para a Segurança Policia e Trafego das Estradas de Ferro. Em 1945 o Presidente Getúlio Vargas , criou a Guarda Civil Ferroviária , sendo que em 1957 foi criada a RFFSA através da Lei 3115, e recebeu a nova nomenclatura de Policia das Estradas de Ferro através do **Decreto 2089/1963,** em 11 de Dezembro de 1973, amplia os poderes ao Policial ferroviário, que em caso de acidente, quando primeiro chegar poderá, autorizar independente de exame do local a imediata remoção das pessoas que tenham sofrido lesão, bem como dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via férrea e prejudicarem o trafego.

Na Constituição Federal de 1988, com a ajuda de DEUS, foi recepcionado em seu artigo **144, inciso III, parágrafo 3º, POLICIA FERROVIÁRIA FEDERAL, órgão permanente, organizado e mantido pela União.**

Sem a regulamentação da Policia Ferroviária. Federal, fica demonstrado completo desconhecimento técnico da matéria de Segurança Pública referente as ferrovias Federais, pois a malha ferroviária brasileira interliga o Brasil com a Bolívia nas cidades de Corumbá, no Mato Grosso do Sul, e Arroyo

ASSINATURA

SENADO FEDERAL Fl 377 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Concepcion naquele País; com a Argentina através do Ferrocarril Mesopotâmico nos Municípios de Passo de Los Libres e Uruguaiana, Santo Tomé e São Borja, no Rio Grande do Sul; e com a Associacion Ferrocarril del Estado do Uruguai, nas cidades de Rivera e Santana do Livramento, Rio Branco e Jaguarão, também no Rio Grande do Sul - esse trecho está desativado. O transporte de mercadorias entre o Brasil e os países do Prata por meio de ferrovia já vem sendo há muito tempo intensificado nos últimos anos no contexto da dinâmica proporcionado pelo Mercosul.

Embora a matriz brasileira de transportes apresente distorções, com nítida prevalência do transporte rodoviário, contrariamente à tendência equilibrada na maioria dos países desenvolvidos, algumas regiões do modal ferroviário vêm apresentado acréscimo na produção apesar da falta de investimento ou até mesmo, do abandono do setor.

No que se diz respeito à segurança, a realidade aqui descrita, a fragilidade atual do Policiamento Ferroviário Nacional e com o aumento dos índices de criminalidade impõem severas dificuldades à eficácia da ação dos Policiais Ferroviários no âmbito das Ferrovias Brasileiras, tornando-se de fundamental importância e urgência a regulamentação da Polícia Ferroviária Federal no âmbito das ferrovias desativadas e concessionadas.

A Lei n.º 8.490 de 19 de novembro de 1992 autorizaram a criação do Departamento de Polícia Ferroviária Federal no âmbito do Ministério da Justiça.

A Lei 10.683 de 2003, Seção IV Art. 29, Inciso XIV, integrou à estrutura básica do Ministério da Justiça a Polícia Ferroviária Federal, sendo mantida a redação dada pela Lei n.º. 11.075 de 2004.

Desde 1990/91, o grupo RFFSA, CBTU e TRENSURB, separaram em um quadro à parte através de Resoluções de suas Diretorias, n.º 006 de 06/06/90 e n.º 0011 de 13/11/91 os integrantes do quadro da Polícia Ferroviária para

ASSINATURA

SENADO FEDERAL 378 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

transferencia dos mesmos para o Ministério da Justiça visando a Criação do Departamento da Polícia Ferroviária Federal, sendo que até a presente data nada aconteceu, tendo hoje o Congresso junto com o Governo uma oportunidade de resgatar a injustiça praticada.

O Decreto 5.535 de 13 de setembro de 2005, em seu Anexo I, Capítulo I, Art. 1°, Inciso IV, determinou como área de competência do Ministério da Justiça a Polícia Ferroviária Federal, porém no Art. 2°, no que se refere à estrutura organizacional daquele Ministério não contemplou o Departamento de Polícia Ferroviária Federal., sendo revogado pelo Decreto 5834 de 06 de Julho de 2006, mantendo-se a mesma redação do Decreto acima revogado..

II - DAS NECESSIDADES URGENTES DA ESTRUTURAÇÃO DAS ATIVIDADES POLÍCIA FERROVIÁRIA FEDERAL:

Preservação e guarda do Patrimônio Ferroviário da União, sob controle hoje do DNIT, as ferrovias desativadas e as ferrovias arrendadas às Concessionárias de transporte ferroviário, evitando invasões de faixa de domínio, roubo de trilhos e depredações de todo o Patrimônio da União.

Apoio à Polícia Federal na fiscalização das cargas ferroviárias que transitam entre portos e pátios alfandegados, evitando que sirva de vetor à entrada, no território nacional, de armas, drogas e toda a sorte de contrabando e descaminho;

Coibindo Roubo de Cargas, evitando grandes prejuízos aos Transportadores Ferroviários, pois de acordo com a C.F. no art. 144 incisos III parágrafo 3° é competência da Polícia Ferroviária Federal.

Essas necessidades são reconhecidas pela RFFSA, AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES FERROVIARIO-ANTT E ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIO - ANTF.

ASSINATURA

FEDERAL 379 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00190

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

art. ____ na Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 com a seguinte redação, renumerando-se os posteriores:

artigos ..... – fica determinado que o Ministério da Justiça, tome as providências necessárias para instalação da Policia Ferroviária Federal – PFF, de acordo com a Carta Magna de 1988. O prazo máximo para essa adoção será de 180 (cento e oitenta) dias.

§ 1º o quadro inicial de servidores da Policia Ferroviária Federal – PFF será formado pelos contingentes que desempenham essa função, existentes na extinta RFFSA, CBTU e TRENSURB, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da Policia Rodoviária Federal – PRF;

§ 2º fica acrescido ao artigo 243 da Lei nº 8.122, de 11 de dezembro de 1990, o seguinte parágrafo:

.....

" 4º os empregados ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria nº 6, de 06 de junho de 1990 da RFFSA, abrangente a TRENSURB e Resolução de Diretoria nº 011, de 13 de novembro de 1991, da CBTU." Dispostos em quadros reservados à parte.

.....

JUSTIFICAÇÃO

Com a edição da MP 353/07, extinguindo da RFFSA e transferindo parte do Patrimônio existente na RFFSA ao DNIT e SPU se faz necessário a fiscalização da guarda desses bens

FEDERAL 380 SCAC

CÂMARA DOS DEPUTADOS

MPV nº 353, de 2007	U. MPV-353 00191

Nome do Parlamentar: **ADEMIR CAMILO**
UF:MG Partido: PDT

EMENDA ADITIVA - MP 353

Art. ____: Fica determinado que o **Ministério da Justiça** tome as providências necessárias para instalação da Polícia Ferroviária Federal - **PFF**, de acordo com a Carta Magna de 1988.

§ 1°. O quadro inicial de servidores da Polícia Ferroviária Federal será formado pelos contingentes que desempenham essa função, existentes na **RFFSA, CBTU e TRENSURB**, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da **Polícia Rodoviária Federal - PRF**. O Ministério da Justiça promoverá a ação definida no caput em um prazo máximo de seis meses.

§2°. Fica acrescido ao Art. 243 da Lei 8.112 de 11 de dezembro de 1990. o seguinte parágrafo:

"§ 4° Os empregos ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria n.° 06, de 06/06/1990, da **RFFSA**, abrangente à **TRENSURB**, e Resolução de Diretoria nº 011, de 13/11/1991, da **CBTU.**" dispostos em quadros reservados à parte.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

I - DA EVOLUÇÃO HISTÓRICA ATÉ HOJE:

A mais antiga Policia Especializada do Brasil foi criada através do Decreto nº.641, em 26 de junho de 1852, por D. Pedro II, numa visão histórica, a Polícia dos Caminhos de Ferro, foi regulamentada pelo Decreto Aureo n.º1930 de 26 de abril de 1857. Em 23 de abril de 1862, com a regulamentação do Decreto 2913, pelo então Conselheiro do Estado, Senador do Império, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Dr. Manoel Felizardo de Souza e Mello, os poderes da Polícia das Estradas de Ferro foram ampliados, com a finalidade de dar segurança ao transporte de especiarias, café e à riqueza brasileira daquela época. No ano de 1867 foi criada a primeira Ferrovia no Estado de São Paulo, com seu marco histórico na Estação da Luz, onde o policiamento era executado pela Guarda Especial Ferroviária. Posteriormente, através do Decreto 15.673 de 07/09/1922, é aprovado o Regulamento para a Segurança Policia e Trafego das Estradas de Ferro. Em 1945 o Presidente Getúlio Vargas , criou a Guarda Civil Ferroviária , sendo que em 1957 foi criada a RFFSA através da Lei 3115, e recebeu a novanomenclatura de Policia das Estradas de Ferro através do **Decreto 2089/1963,** em 11 de Dezembro de 1973, amplia os poderes ao Policial ferroviário, que em caso de acidente, quando primeiro chegar poderá, autorizar independente de exame do local a imediata remoção das pessoas que tenham sofrido lesão, bem como dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via férrea e prejudicarem o trafego.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

MPV nº 353, de 2007	USO EXCLUSIVO DA COMISSÃO

Nome do Parlamentar: **ADEMIR CAMILO**
UF:MG Partido: PDT

Na Constituição Federal de 1988, com a ajuda de DEUS, foi recepcionado em seu artigo **144, inciso III, parágrafo 3º, POLICIA FERROVIÁRIA FEDERAL, órgão permanente, organizado e mantido pela União.**

Sem a regulamentação da Policia Ferroviária. Federal, fica demonstrado completo desconhecimento técnico da matéria de Segurança Pública referente as ferrovias Federais, pois a malha ferroviária brasileira interliga o Brasil com a Bolívia nas cidades de Corumbá , no Mato Grosso do Sul, e Arroyo Concepcion naquele País; com a Argentina através do Ferrocarril Mesopotâmico nos Municípios de Passo de Los Libres e Uruguaiana, Santo Tomé e São Borja, no Rio Grande do Sul; e com a Associacion Ferrocarril del Estado do Uruguai, nas cidades de Rivera e Santana do Livramento, Rio Branco e Jaguarão, também no Rio Grande do Sul - esse trecho está desativado. O transporte de mercadorias entre o Brasil e os países do Prata por meio de ferrovia já vem sendo há muito tempo intensificado nos últimos anos no contexto da dinâmica proporcionado pelo Mercosul.

Embora a matriz brasileira de transportes apresente distorções, com nítida prevalência do transporte rodoviário, contrariamente à tendência equilibrada na maioria dos países desenvolvidos, algumas regiões do modal ferroviário vêm apresentado acréscimo na produção apesar da falta de investimento ou até mesmo, do abandono do setor.

No que se diz respeito à segurança, a realidade aqui descrita, a fragilidade atual do Policiamento Ferroviário Nacional e com o aumento dos índices de criminalidade impõem severas dificuldades à eficácia da ação dos Policiais Ferroviários no âmbito das Ferrovias Brasileiras, tornando-se de fundamental importância e urgência a regulamentação da Polícia Ferroviária Federal no âmbito das ferrovias desativadas e concessionadas.

A Lei n.º 8.490 de 19 de novembro de 1992 autorizaram a criação do Departamento de Polícia Ferroviária Federal no âmbito do Ministério da Justiça.

A Lei 10.683 de 2003, Seção IV Art. 29, Inciso XIV, integrou à estrutura básica do Ministério da Justiça a Polícia Ferroviária Federal, sendo mantida a redação dada pela Lei n.º. 11.075 de 2004.

Desde 1990/91, o grupo RFFSA, CBTU e TRENSURB, separaram em um quadro à parte através de Resoluções de suas Diretorias, n.º 006 de 06/06/90 e n.º 0011 de 13/11/91 os integrantes do quadro da Policia Ferroviária para transferencia dos mesmos para o Ministério da Justiça visando a Criação do Departamento da Policia Ferroviária Federal, sendo que até a presente data nada aconteceu, tendo hoje o Congresso junto com o Governo uma oportunidade de resgatar a injustiça praticada.

SENADO FEDERAL Fl 382 SSACM

CÂMARA DOS DEPUTADOS

MPV nº 353, de 2007	USO EXCLUSIVO DA COMISSÃO

Nome do Parlamentar: **ADEMIR CAMILO**
UF:MG Partido: PDT

O Decreto 5.535 de 13 de setembro de 2005, em seu Anexo I, Capítulo I, Art. 1º, Inciso IV, determinou como área de competência do Ministério da Justiça a Polícia Ferroviária Federal, porém no Art. 2º, no que se refere à estrutura organizacional daquele Ministério não contemplou o Departamento de Polícia Ferroviária Federal., sendo revogado pelo Decreto 5834 de 06 de Julho de 2006, mantendo-se a mesma redação do Decreto acima revogado..

II - DAS NECESSIDADES URGENTES DA ESTRUTURAÇÃO DAS ATIVIDADES POLÍCIA FERROVIÁRIA FEDERAL:

Preservação e guarda do Patrimônio Ferroviário da União, sob controle hoje do DNIT, as ferrovias desativadas e as ferrovias arrendadas às Concessionárias de transporte ferroviário, evitando invasões de faixa de domínio, roubo de trilhos e depredações de todo o Patrimônio da União.

Apoio à Polícia Federal na fiscalização das cargas ferroviárias que transitam entre portos e pátios alfandegados, evitando que sirva de vetor à entrada, no território nacional, de armas, drogas e toda a sorte de contrabando e descaminho;

Coibindo Roubo de Cargas, evitando grandes prejuízos aos Transportadores Ferroviários, pois de acordo com a C.F. no art. 144 incisos III parágrafo 3º é competência da Polícia Ferroviária Federal.

Essas necessidades são reconhecidas pela RFFSA e pela Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários - ANTF.

Sala da Comissão, de fevereiro de 2007.

Dep. ADEMIR CAMILO
PDT/MG

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Fl. 383
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00192

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. Walter Pinheiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

art. ____ na Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 com a seguinte redação, renumerando-se os posteriores:

artigos ..... – fica determinado que o Ministério da Justiça, tome as providências necessárias para instalação da Policia Ferroviária Federal – PFF, de acordo com a Carta Magna de 1988. O prazo máximo para essa adução será de 180 (cento e oitenta) dias.

§ 1º o quadro inicial de servidores da Policia Ferroviária Federal – PFF será formado pelos contingentes que desempenham essa função, existentes na extinta RFFSA, CBTU e TRENSURB, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da Policia Rodoviária Federal – PRF;

§ 2º fica acrescido ao artigo 243 da Lei nº 8.122, de 11 de dezembro de 1990, o seguinte parágrafo:

.....

" 4º os empregados ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria nº 6, de 06 de junho de 1990 da RFFSA, abrangente a TRENSURB e Resolução de Diretoria nº 011, de 13 de novembro de 1991, da CBTU." Dispostos em quadros reservados à parte.

.....

JUSTIFICAÇÃO

Com a edição da MP 353/07, extinguindo da RFFSA e transferindo parte do Patrimônio existente na RFFSA ao DNIT e SPU se faz necessário a fiscalização da guarda desses bens

Fl. 384

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

367

MPV-353

00193

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

art. ____ na Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 com a seguinte redação, renumerando-se os posteriores:

artigos ..... – fica determinado que o Ministério da Justiça, tome as providências necessárias para instalação da Policia Ferroviária Federal – PFF. de acordo com a Carta Magna de 1988. O prazo máximo para essa adoção será de 180 (cento e oitenta) dias.

§ 1º o quadro inicial de servidores da Policia Ferroviária Federal – PFF será formado pelos contingentes que desempenham essa função, existentes na extinta RFFSA, CBTU e TRENSURB, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da Policia Rodoviária Federal – PRF;

§ 2º fica acrescido ao artigo 243 da Lei nº 8.122, de 11 de dezembro de 1990, o seguinte parágrafo:

.....

.....

" 4º os empregados ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria nº 6, de 06 de junho de 1990 da RFFSA, abrangente a TRENSURB e Resolução de Diretoria nº 011, de 13 de novembro de 1991, da CBTU." Dispostos em quadros reservados à parte.

.....

JUSTIFICAÇÃO

Com a edição da MP 353/07, extinguindo da RFFSA e transferindo parte do Patrimônio existente na RFFSA ao DNIT e SPU se faz necessário a fiscalização da guarda desses bens

385

SSACM

PARLAMENTAR

CONGRESSO NACIONAL

368

MPV-353

00194

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

art. ____ na Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 com a seguinte redação, renumerando-se os posteriores:

"Art. 27 Os art. 4º, 7º e 8º da Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º As Estradas de Ferro Nacionais, sob a administração de autarquias, sociedades mistas federais ou estaduais, concessionárias ou concedentes, ficam obrigados a cobrar, sobre as tarifas vigorantes, uma taxa adicional de 2% (dois por cento).

§ 1º Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT encarregada de fiscalizar o repasse de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias, vigentes e arrecadadas, ao SESEF. (NR)

Art 7º A fiscalização da aplicação dos recursos e da execução dos planos do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF caberá à Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT, observada a legislação em vigor.

Art. 8º Dentro do prazo de 60 (sessenta) dias da vigência desta lei, será baixado o Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro, mediante decreto executivo referendado conjuntamente pelo Diretor-Geral do DNIT e pelo Ministro de Estado dos Transportes." (NR) "

JUSTIFICAÇÃO

Emenda associada à redação proposta para o art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2002 na parte referente à inclusão do art. 105.

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Faz-se importante, também, que seja executada uma gestão apropriada, sob a responsabilidade de um órgão vivo, relativa à cobrança e repasse do percentual de 2% sobre as tarifas em vigor, já prevista em lei, e no que se refere à aplicação dos recursos e à execução dos planos de atendimento.

PARLAMENTAR

SENADO FED. 386 SCAC

369

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00195

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Deputada Jô Moraes	53246

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

Face à edição da MP nº 353, de 22 de janeiro de 2007, que Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências com a seguinte redação para exclusão da VALEC no PND, remunerando-se os posteriores:

Art. ____ Fica excluída do Programa Nacional de Desestatização – PND a empresa de **ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A – VALEC**, em face da necessidade implementação e reestruturação do setor ferroviário no país.

JUSTIFICAÇÃO

É imprescindível a retirada da VALEC do Programa Nacional de Desestatização – PND para reestruturação do setor de infra-estrutura ferroviária no País.

Necessário, incluir no artigo 28º da MP 353/2007 as alterações do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992.

PARLAMENTAR

Jô Moraes

387

SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00196

data	proposição
/ / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO DARCÍSIO PERONDI	491

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua onde couber:

Face à edição da MP nº. 353, de 22 de Janeiro de 2007, que Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências com a seguinte redação para exclusão da VALEC do PND, renumerando-se os posteriores;

"Art. ..... Fica excluída **do Programa Nacional de Desestatização – PND a empresa de ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. - VALEC**, em face da necessidade de implementação e reestruturação do setor ferroviário no país, revogando-se as disposições em contrário do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992, assegurados os direitos constituídos durante sua vigência.

Fl 388

SSACM

JUSTIFICAÇÃO

1- A expansão dos investimentos em Infra-Estrutura é condição fundamental para aceleração do desenvolvimento sustentável do Brasil. Dessa forma, o país poderá superar os gargalos da economia e estimular o aumento da produtividade e a diminuição das desigualdades regionais e sociais.

2- A expansão dos serviços de transportes de cargas em parceria com a iniciativa privada, associada a uma fiscalização eficiente, contribuirá significativamente para otimização da logística necessária para exportaçao de produtos nacionais e do abastecimento interno promovendo uma reduçao dos custos de transportes e uma operação em regime de eficiência.

3- Outro aspecto a ser destacado é o Plano de Revitalização das Ferrovias – PRF do Ministério dos Transportes que inclui o Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros.

4- Como se sabe, esse modal ferroviário, vital para um país de dimensão continental, encontra-se desativado, seja pela falta de atenção de gestões anteriores, seja pela falta de investimentos no setor.

5- De acordo com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social BNDES estão em andamento os estudos de viabilidade econômica e social, visando verificar as possibilidades de implantação do transporte ferroviário de passageiros por meio de processo de concessão.

6- Associam-se a este plano os Trens Turísticos, que em conjunto com os Trens Regionais promoverão o desenvolvimento do turismo, a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresarias ao longo dos trechos, resultando num impacto positivo na opinião pública e a economia nacional superando os desequilíbrios regionais e desigualdades sociais.

7- A VALEC com esta Medida Provisória está absorvendo um efetivo de pessoal especializado em ferrovias e em condições de multiplicar seus conhecimentos e serem aproveitados nas ações necessárias a expansão dos serviços de transporte de carga e no Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros; contribuindo assim significativamente para que o país alcance as metas elencadas no PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

8- Por todo o exposto a retirada da VALEC do PND é medida de urgência política e cautela estratégica, pois será a reserva técnica que permitirá ao Estado altivez e independência no relacionamento com as concessionárias privadas, das quais nunca será refém por ausência de reserva técnica e humana. 371

Necessário, incluir no artigo 28º da MP 353/2007 as alterações do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992.

DEPUTADO DARCÍSIO PERONDI

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353 372

00197

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA	143

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua onde couber:

Face à edição da MP nº. 353, de 22 de Janeiro de 2007, que Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências com a seguinte redação para exclusão da VALEC do PND, renumerando-se os posteriores;

"Art. ..... Fica excluída **do Programa Nacional de Desestatização – PND a empresa de ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. - VALEC**, em face da necessidade de implementação e reestruturação do setor ferroviário no país, revogando-se as disposições em contrário do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992, assegurados os direitos constituídos durante sua vigência,

SENADO FEDERAL Fl 390 SSACM

JUSTIFICAÇÃO

1- A expansão dos investimentos em Infra-Estrutura é condição fundamental para aceleração do desenvolvimento sustentável do Brasil. Dessa forma, o país poderá superar os gargalos da economia e estimular o aumento da produtividade e a diminuição das desigualdades regionais e sociais.

2- A expansão dos serviços de transportes de cargas em parceria com a iniciativa privada, associada a uma fiscalização eficiente, contribuirá significativamente para otimização da logística necessária para exportação de produtos nacionais e do abastecimento interno promovendo uma redução dos custos de transportes e uma operação em regime de eficiência.

3- Outro aspecto a ser destacado é o Plano de Revitalização das Ferrovias – PRF do Ministério dos Transportes que inclui o Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros.

4- Como se sabe, esse modal ferroviário, vital para um país de dimensão continental, encontra-se desativado, seja pela falta de atenção de gestões anteriores, seja pela falta de investimentos no setor.

5- De acordo com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social BNDES estão em andamento os estudos de viabilidade econômica e social, visando verificar as possibilidades de implantação do transporte ferroviário de passageiros por meio de processo de concessão.

6- Associam-se a este plano os Trens Turísticos, que em conjunto com os Trens Regionais promoverão o desenvolvimento do turismo, a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresarias ao longo dos trechos, resultando num impacto positivo na opinião pública e a economia nacional superando os desequilíbrios regionais e desigualdades sociais.

7- A VALEC com esta Medida Provisória está absorvendo um efetivo de pessoal especializado em ferrovias e em condições de multiplicar seus conhecimentos e serem aproveitados nas ações necessárias a expansão dos serviços de transporte de carga e no Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros; contribuindo assim significativamente para que o país alcance as metas elencadas no PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

373

8- Por todo o exposto a retirada da VALEC do PND é medida de urgência política e cautela estratégica, pois será a reserva técnica que permitirá ao Estado altivez e independência no relacionamento com as concessionárias privadas, das quais nunca será refém por ausência de reserva técnica e humana.

Necessário, incluir no artigo 28° da MP 353/2007 as alteraçoes do Decreto n°. 473 – Art. 1° - III, de 10 de Março de 1992.

GONZAGA PATRIOTA
DEPUTADO FEDERAL – PSB / PE

SENADO FEDERAL
Fl 391
SSACM

374

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00198

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua onde couber.

Face à edição da MP nº. 353, de 22 de Janeiro de 2007, que Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências com a seguinte redação para exclusão da VALEC do PND, renumerando-se os posteriores;

"Art. ..... Fica excluída **do Programa Nacional de Desestatização – PND a empresa de ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. - VALEC**, em face da necessidade de implementação e reestruturação do setor ferroviário no país, revogando-se as disposições em contrário do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992, assegurados os direitos constituídos durante sua vigência.

JUSTIFICAÇÃO

1- A expansão dos investimentos em Infra-Estrutura é condição fundamental para aceleração do desenvolvimento sustentável do Brasil. Dessa forma, o país poderá superar os gargalos da economia e estimular o aumento da produtividade e a diminuição das desigualdades regionais e sociais.

2- A expansão dos serviços de transportes de cargas em parceria com a iniciativa privada, associada *a uma fiscalização eficiente, contribuirá significativamente para* otimização da logística necessária para exportação de produtos nacionais e do abastecimento interno promovendo uma redução dos custos de transportes e uma operação em regime de eficiência.

3- Outro aspecto a ser destacado é o Plano de Revitalização das Ferrovias – PRF do Ministério dos Transportes que inclui o Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros.

4- Como se sabe, esse modal ferroviário, vital para um país de dimensão continental, encontra-se desativado, seja pela falta de atenção de gestões anteriores, seja pela falta de investimentos no setor.

5- De acordo com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social BNDES estão em andamento os estudos de viabilidade econômica e social, visando verificar as possibilidades de implantação do transporte ferroviário de passageiros por meio de processo de concessão.

6- Associam-se a este plano os Trens Turísticos, que em conjunto com os Trens Regionais promoverão o desenvolvimento do turismo, a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresarias ao longo dos trechos, resultando num impacto positivo na opinião *pública e a economia nacional superando os desequilíbrios* regionais e desigualdades sociais.

7- A VALEC com esta Medida Provisória está absorvendo um efetivo de pessoal especializado em ferrovias e em condições de multiplicar seus conhecimentos e serem aproveitados nas ações necessárias a expansão dos serviços de transporte de carga e no Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros; contribuindo assim significativamente para que o país alcance as metas elencadas no PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

8- Por todo o exposto a retirada da VALEC do PND é medida de urgência política e cautela estratégica, pois será a reserva técnica que permitirá ao Estado altivez e independência no relacionamento com as concessionárias privadas, das quais nunca será refém por ausência de reserva técnica e humana. 375

Necessário, incluir no artigo 28º da MP 353/2007 as alterações do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992.

PARLAMENTAR

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

MPV-353

00199

376

data	proposição
7/2/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. JOÃO DADO – PDT/SP	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se, onde couber, o seguinte artigo:

"Art. ..... Fica excluída do Programa Nacional de Desestatização – PND a empresa VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A., revogando-se o inciso III do art. 1º do Decreto nº 473, de 10 de Março de 1992, assegurados os direitos constituídos durante sua vigência."

JUSTIFICAÇÃO

1- A expansão dos investimentos em infra-estrutura é condição fundamental para a aceleração do desenvolvimento sustentável do Brasil. Dessa forma, o país poderá superar os gargalos da economia e estimular o aumento da produtividade e a diminuição das desigualdades regionais e sociais.

2- A expansão dos serviços de transportes de cargas em parceria com a iniciativa privada, associada à fiscalização eficiente, melhorará significativamente a logística necessária à exportação de produtos nacionais e ao abastecimento interno, promovendo a redução dos custos de transportes e a operação em regime de eficiência.

3- Outro aspecto a ser destacado é o Plano de Revitalização das Ferrovias – PRF do Ministério dos Transportes, que inclui o Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros.

4- Como se sabe, esse modal ferroviário, vital para um país de dimensão continental, encontra-se desativado, seja pela falta de atenção de gestões anteriores, seja pela falta de investimentos no setor.

5- De acordo com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, estão em andamento estudos de viabilidade economica e social, visando verificar as possibilidades de implantação do transporte ferroviário de passageiros por meio de processo de concessão.

6- Associam-se a este plano os Trens Turísticos, que em conjunto com os Trens Regionais promoverão o desenvolvimento do turismo, a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresarias ao longo dos trechos, resultando em impacto positivo na economia nacional, superando os desequilíbrios regionais e desigualdades sociais.

7- A VALEC, com esta Medida Provisória, está absorvendo efetivo de pessoal especializado em ferrovias, em condições de multiplicar seus conhecimentos e de ser aproveitado em ações necessárias à expansão dos serviços de transporte de carga e ao resgate do transporte ferroviário de passageiros; contribuindo para que o país alcance as metas elencadas no PAC – Programa de Aceleração do Crescimento.

8- Por todo o exposto, a retirada da VALEC do PND é medida de urgência política e cautela estratégica, pois será a reserva técnica que permitirá ao Estado altivez e independência no relacionamento com as concessionárias privadas, das quais nunca será refém por ausência de reserva técnica e humana.

Deputado JOÃO DADO
PDT/SP

SENADO FL 394 SSACM

377

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00200

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353/2007

autor	nº do prontuário
Deputada Manuela d'Ávila	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua onde couber:

Face à edição da MP nº 353, de 22 de Janeiro de 2007, que Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências com a seguinte redação para exclusão da VALEC do PND, renumerando-se os posteriores;

"Art. ..... Fica excluída do Programa Nacional de Desestatização – PND, de que trata a Lei nº 8.250, de 24/10/91, a empresa de ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. - VALEC, em face da necessidade de implementação e reestruturação do setor ferroviário no país.

JUSTIFICAÇÃO

É imprescindível a retirada da VALEC do Programa Nacional de Desestatização - PND para reestruturação do setor de infra-estrutura ferroviária no País.

SENADO FEDERAL Fl 395 SSACM

PARLAMENTAR

378

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00201

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO PAULO PIOCHA	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

art. ____ na Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 com a seguinte redação, renumerando-se os posteriores:

artigos ..... – fica determinado que o Ministério da Justiça, tome as providências necessárias para instalação da Policia Ferroviária Federal – PFF, de acordo com a Carta Magna de 1988. O prazo máximo para essa adoção será de 180 (cento e oitenta) dias.

§ 1º o quadro inicial de servidores da Policia Ferroviária Federal – PFF será formado pelos contingentes que desempenham essa função, existentes na extinta RFFSA, CBTU e TRENSURB, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da Policia Rodoviária Federal – PRF;

§ 2º fica acrescido ao artigo 243 da Lei nº 8.122, de 11 de dezembro de 1990, o seguinte parágrafo:

.....

.....

" 4º os empregados ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria nº 6, de 06 de junho de 1990 da RFFSA, abrangente a TRENSURB e Resolução de Diretoria nº 011, de 13 de novembro de 1991, da CBTU." Dispostos em quadros reservados à parte.

.....

JUSTIFICAÇÃO

Com a edição da MP 353/07, extinguindo da RFFSA e transferindo parte do Patrimônio existente na RFFSA ao DNIT e SPU se faz necessário a fiscalização da guarda desses bens

PARLAMENTAR

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00202

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
Paulinho da Força	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INCLUA-SE, ONDE COUBER O SEGUINTE O ARTIGO

Art – O artigo 105 da Lei 10.233 de 05 de junho de 2001 passa a ter a seguinte redação:

Art. 105 - O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criada pela Lei 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA, passa para o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado.

Os Artigos 4°, 7° e 8° da Lei de n° 3891, de 26 de abril de 1961, passam a ter a seguinte redação:

"Art. 4° -As Estradas de Ferro Nacionais, sob a administração de autarquias, sociedades mistas federais ou estaduais, concessionárias e concedentes ficam obrigados a cobrar, sobre as tarifas vigorantes, uma taxa adicional de 2% (dois por cento)".

§ 1° -Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT encarregada de fiscalizar o repasse de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias. vigentes e arrecadadas, ao SESEF.(NR)

§ 2° -Fica o SESEF obrigado a dar cumprimento aos fins institucionais para o qual foi criado e elencados no Art. 2, desta Lei.

"Art. 7° -A fiscalização da ampliação dos recursos e da execução dos planos do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF caberá a Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra – Estrutura de Transportes – DNIT, observada a legislação em vigor".

"Art. 8° -Dentro do prazo de 60 (sessenta dias) da vigência desta lei, será baixado Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, mediante decreto executivo referendado conjuntamente pelo Diretor Geral do DNIT e pelo Ministro de Estado dos Transportes." (NR)

397

SGACM

JUSTIFICATIVA

A Extinção da Rede Ferroviária Federal S/A -RFFSA, tem exigido diversas medidas com vistas ao saneamento das pendências advindas da reestruturação do setor. O Serviço Social das Estradas de Ferro -SESEF, autarquia eminentemente assistencial, tem, neste momento, oportunidade ímpar de ter sua situação definida na forma solicitada, resolvendo-se, ao mesmo tempo, parte dos embaraços que ainda permeiam a Extinção da Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA.

Com a criação da Diretoria de Infra-Estrutura Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes -DNIT, o Serviço Social das Estradas de Ferro -SESEF resgata sua fonte originária, possibilitando a formação do arcabouço legal necessário para o cumprimento de suas funções institucionais alcançando, não só a sofrida classe dos ferroviários como as dos demais modais de transportes.

Dessa forma, gera também a efetiva condição de estender esses benefícios não só aos trabalhadores da ativa, mas especialmente àqueles que, aposentados, estão carentes de uma assistência eficaz que lhes proporcionem a vida digna que fizeram por merecer. a excelência no setor social do trabalhador do transporte, especialmente ferroviário, mas para a obtenção de um desenvolvimento sócio-econômico pleno e sustentável, desta categoria que com seu suor, suas lágrimas e as vezes com sua própria vida levou o progresso aonde somente a ferrovia podia levar.

ASSINATURA

398

381

CONGRESSO NACIONAL

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

MPV-353

E

00203

MEDIDAS PROVISÓRIAS NUMERO _____ PÁGINA

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	01 DE 03

TEXTO

INSIRA-SE ONDE COUBER NA MEDIDA PROVISÓRIA 353 DE 2007 A SEGUINTE REDAÇÃO

Art. ____: Fica determinado que o **Ministério da Justiça** tome as providências necessárias para instalação da Polícia Ferroviária Federal - **PFF**, de acordo com a Carta Magna de 1988.

§ 1º. O quadro inicial de servidores da Polícia Ferroviária Federal será formado pelos contingentes que desempenham essa função, existentes na **RFFSA, CBTU e TRENSURB**, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da **Polícia Rodoviária Federal - PRF**. O Ministério da Justiça promoverá a ação definida no caput em um prazo máximo de seis meses.

§2º. Fica acrescido ao Art. 243 da Lei 8.112 de 11 de dezembro de 1990, o seguinte parágrafo:

"§ 4° Os empregos ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria n.º 06, de 06/06/1990, da **RFFSA**, abrangente à **TRENSURB**, e Resolução de Diretoria nº 011, de 13/11/1991, da **CBTU.**" dispostos em quadros reservados à parte.

JUSTIFICAÇÃO

Questão econômica, PODERÁ A ANTT REPASSAR PERCENTUAL DAS MULTAS APLICADAS NO MODAL FERROVIARIO PARA O FUNDO NACIONAL DA POLICIA FERROVIÁRIA FEDERAL-FNPFF A SER CRIADO.

I - DA EVOLUÇÃO HISTÓRICA ATÉ HOJE:

A mais antiga Policia Especializada do Brasil foi criada através do Decreto nº.641, em 26 de junho de 1852, por D. Pedro II, numa visão histórica, a Polícia dos Caminhos de Ferro, foi regulamentada pelo Decreto Áureo n.º1930 de 26 de abril de 1857. Em 23 de abril de 1862, com a regulamentação do Decreto 2913, pelo então Conselheiro do Estado, Senador do Império, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Dr. Manoel Felizardo de Souza e Mello, os poderes da Polícia das Estradas de Ferro foram ampliados, com a finalidade de dar segurança ao transporte de especiarias, café e à riqueza brasileira daquela época. No ano de 1867 foi criada a primeira Ferrovia no Estado de São Paulo, com seu marco histórico na Estação da Luz, onde o policiamento era executado pela Guarda Especial Ferroviária. Posteriormente, através do Decreto 15.673 de 07/09/1922, é aprovado o Regulamento para a Segurança Policia e Trafego das Estradas de Ferro. Em 1945 o Presidente Getúlio Vargas , criou a Guarda Civil Ferroviária, sendo que em 1957 foi

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	VICENTINHO	SP	PT

DATA 07/02/07 ASSINATURA

399

SSACM

382

CONGRESSO NACIONAL

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

MEDIDAS PROVISÓRIAS NÚMERO _____ PÁGINA

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	02 DE 03

JUSTIFICAÇÃO

criada a RFFSA através da Lei 3115, e recebeu a nova nomenclatura de Policia das Estradas de Ferro através do **Decreto 2089/1963,** em 11 de Dezembro de 1973, amplia os poderes ao Policial ferroviário, que em caso de acidente, quando primeiro chegar poderá, autorizar independente de exame do local a imediata remoção das pessoas que tenham sofrido lesão, bem como dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via férrea e prejudicarem o trafego.

Na Constituição Federal de 1988, com a ajuda de DEUS, foi recepcionado em seu artigo **144, inciso III, parágrafo 3º, POLICIA FERROVIÁRIA FEDERAL, órgão permanente, organizado e mantido pela União.**

Sem a regulamentação da Policia Ferroviária. Federal, fica demonstrado completo desconhecimento técnico da matéria de Segurança Pública referente as ferrovias Federais, pois a malha ferroviária brasileira interliga o Brasil com a Bolívia nas cidades de Corumbá, no Mato Grosso do Sul, e Arroyo Concepcion naquele País; com a Argentina através do Ferrocarril Mesopotâmico nos Municípios de Passo de Los Libres e Uruguaiana, Santo Tomé e São Borja, no Rio Grande do Sul; e com a Associacion Ferrocarril del Estado do Uruguai, nas cidades de Rivera e Santana do Livramento, Rio Branco e Jaguarão, também no Rio Grande do Sul - esse trecho está desativado. O transporte de mercadorias entre o Brasil e os países do Prata por meio de ferrovia já vem sendo há muito tempo intensificado nos últimos anos no contexto da dinâmica proporcionado pelo Mercosul.

Embora a matriz brasileira de transportes apresente distorções, com nítida prevalência do transporte rodoviário, contrariamente à tendência equilibrada na maioria dos países desenvolvidos, algumas regiões do modal ferroviário vêm apresentado acréscimo na produção apesar da falta de investimento ou até mesmo, do abandono do setor.

No que se diz respeito à segurança, a realidade aqui descrita, a fragilidade atual do Policiamento Ferroviário Nacional e com o aumento dos índices de criminalidade impõem severas dificuldades à eficácia da ação dos Policiais Ferroviários no âmbito das Ferrovias Brasileiras, tornando-se de fundamental importância e urgência a regulamentação da Polícia Ferroviária Federal no âmbito das ferrovias desativadas e concessionadas.

A Lei n.º 8.490 de 19 de novembro de 1992 autorizaram a criação do Departamento de Polícia Ferroviária Federal no âmbito do Ministério da Justiça.

CÓDIGO		NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
		VICENTINHO	SP	PT

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

400

SSACM

Instruções de Preenchimento

383

CONGRESSO NACIONAL

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

MEDIDAS PROVISÓRIAS NÚMERO _____ PÁGINA

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	03 DE 03

JUSTIFICAÇÃO

A Lei 10.683 de 2003, Seção IV Art. 29, Inciso XIV, integrou à estrutura básica do Ministério da Justiça a Polícia Ferroviária Federal, sendo mantida a redação dada pela Lei n.º 11.075 de 2004.

Desde 1990/91, o grupo RFFSA, CBTU e TRENSURB, separaram em um quadro à parte através de Resoluções de suas Diretorias, n.º 006 de 06/06/90 e n.º 0011 de 13/11/91 os integrantes do quadro da Polícia Ferroviária para

transferencia dos mesmos para o Ministério da Justiça visando a Criação do Departamento da Polícia Ferroviária Federal, sendo que até a presente data nada aconteceu, tendo hoje o Congresso junto com o Governo uma oportunidade de resgatar a injustiça praticada.

O Decreto 5.535 de 13 de setembro de 2005, em seu Anexo I, Capítulo I, Art. 1º, Inciso IV, determinou como área de competência do Ministério da Justiça a Polícia Ferroviária Federal, porém no Art. 2º, no que se refere à estrutura organizacional daquele Ministério não contemplou o Departamento de Polícia Ferroviária Federal., sendo revogado pelo Decreto 5834 de 06 de Julho de 2006, mantendo-se a mesma redação do Decreto acima revogado..

II - DAS NECESSIDADES URGENTES DA ESTRUTURAÇÃO DAS ATIVIDADES POLÍCIA FERROVIÁRIA FEDERAL:

Preservação e guarda do Patrimônio Ferroviário da União, sob controle hoje do DNIT, as ferrovias desativadas e as ferrovias arrendadas às Concessionárias de transporte ferroviário, evitando invasões de faixa de domínio, roubo de trilhos e depredações de todo o Patrimônio da União.

Apoio à Polícia Federal na fiscalização das cargas ferroviárias que transitam entre portos e pátios alfandegados, evitando que sirva de vetor à entrada, no território nacional, de armas, drogas e toda a sorte de contrabando e descaminho;

Coibindo Roubo de Cargas, evitando grandes prejuízos aos Transportadores Ferroviários, pois de acordo com a C.F. no art. 144 incisos III parágrafo 3º é competência da Polícia Ferroviária Federal.

Essas necessidades são reconhecidas pela RFFSA, AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES FERROVIARIO-ANTT E ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIO - ANTF.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	VICENTINHO	SP	PT

DATA 07/02/07 ASSINATURA

SENADO FEDERAL Fl 401 SSACM

Instruções de Preenchimento

CONGRESSO NACIONAL

384

MPV-353

00204

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
07 / / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADA GORETE PEREIRA	100

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

Página 1/1	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

art. ____ na Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 com a seguinte redação, renumerando-se os posteriores:

"Art. 27 Os art. 4º, 7º e 8º da Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º As Estradas de Ferro Nacionais, sob a administração de autarquias, sociedades mistas federais ou estaduais, concessionárias ou concedentes, ficam obrigados a cobrar, sobre as tarifas vigorantes, uma taxa adicional de 2% (dois por cento).

§ 1º Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT encarregada de fiscalizar o repasse de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias, vigentes e arrecadadas, ao SESEF. (NR)

Art 7º A fiscalização da aplicação dos recursos e da execução dos planos do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF caberá à Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT, observada a legislação em vigor.

Art. 8º Dentro do prazo de 60 (sessenta) dias da vigência desta lei, será baixado o Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro, mediante decreto executivo referendado conjuntamente pelo Diretor-Geral do DNIT e pelo Ministro de Estado dos Transportes." (NR) "

JUSTIFICAÇÃO

Emenda associada à redação proposta para o art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2002 na parte referente à inclusão do art. 105.

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Faz-se importante, também, que seja executada uma gestão apropriada, sob a responsabilidade de um órgão vivo, relativa à cobrança e repasse do percentual de 2% sobre as tarifas em vigor, já prevista em lei, e no que se refere à aplicação dos recursos e à execução dos planos de atendimento.

PARLAMENTAR

GORETE PEREIRA
DEPUTADA FEDERAL CE

DATA 07/02/07 FL 402 SSACM

385

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00205

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

art. ____ na Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 com a seguinte redação, renumerando-se os posteriores:

artigos ..... – fica determinado que o Ministério da Justiça, tome as providências necessárias para instalação da Policia Ferroviária Federal – PFF, de acordo com a Carta Magna de 1988. O prazo máximo para essa adoção será de 180 (cento e oitenta) dias.

§ 1º o quadro inicial de servidores da Policia Ferroviária Federal – PFF será formado pelos contingentes que desempenham essa função, existentes na extinta RFFSA, CBTU e TRENSURB, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da Policia Rodoviária Federal – PRF;

§ 2º fica acrescido ao artigo 243 da Lei nº 8.122, de 11 de dezembro de 1990, o seguinte parágrafo:

.....

.....

.....

" 4º os empregados ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria nº 6, de 06 de junho de 1990 da RFFSA, abrangente a TRENSURB e Resolução de Diretoria nº 011, de 13 de novembro de 1991, da CBTU." Dispostos em quadros reservados à parte.

.....

JUSTIFICAÇÃO

Com a edição da MP 353/07, extinguindo da RFFSA e transferindo parte do Patrimônio existente na RFFSA ao DNIT e SPU se faz necessário a fiscalização da guarda desses bens

Deputado Edinho Bez

SENADO FEDERAL Fl 403 SCACM

386

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00206

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
02 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Arnaldo Faria de Sá	337

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

Página 01	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

art. ____ na Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 com a seguinte redação, renumerando-se os posteriores:

artigos ..... – fica determinado que o Ministério da Justiça, tome as providências necessárias para instalação da Policia Ferroviária Federal – PFF, de acordo com a Carta Magna de 1988. O prazo máximo para essa adoção será de 180 (cento e oitenta) dias.

§ 1º o quadro inicial de servidores da Policia Ferroviária Federal – PFF será formado pelos contingentes que desempenham essa função, existentes na extinta RFFSA, CBTU e TRENSURB, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da Policia Rodoviária Federal – PRF;

§ 2º fica acrescido ao artigo 243 da Lei nº 8.122, de 11 de dezembro de 1990, o seguinte parágrafo:

.....

.....

" 4º os empregados ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria nº 6, de 06 de junho de 1990 da RFFSA, abrangente a TRENSURB e Resolução de Diretoria nº 011, de 13 de novembro de 1991, da CBTU." Dispostos em quadros reservados à parte.

.....

JUSTIFICAÇÃO

Com a edição da MP 353/07, extinguindo da RFFSA e transferindo parte do Patrimônio existente na RFFSA ao DNIT e SPU se faz necessário a fiscalização da guarda desses bens

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pela Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários - FAEF e da Associação dos Empregados Ferroviários ativos de São Paulo - AEFEASP.

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal / SP

SENADO FEDERAL Fl. 404 SCLAM

387

CONGRESSO NACIONAL

MPV-353

00207

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
4 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

art. ____ na Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 com a seguinte redação, renumerando-se os posteriores:

"Art. 27 Os art. 4º, 7º e 8º da Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º As Estradas de Ferro Nacionais, sob a administração de autarquias, sociedades mistas federais ou estaduais, concessionárias ou concedentes, ficam obrigados a cobrar, sobre as tarifas vigorantes, uma taxa adicional de 2% (dois por cento).

§ 1º Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT encarregada de fiscalizar o repasse de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias, vigentes e arrecadadas, ao SESEF. (NR)

Art 7º A fiscalização da aplicação dos recursos e da execução dos planos do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF caberá à Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT, observada a legislação em vigor.

Art. 8º Dentro do prazo de 60 (sessenta) dias da vigência desta lei, será baixado o Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro, mediante decreto executivo referendado conjuntamente pelo Diretor-Geral do DNIT e pelo Ministro de Estado dos Transportes." (NR) "

JUSTIFICAÇÃO

Emenda associada à redação proposta para o art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2002 na parte referente à inclusão do art. 105.

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Faz-se importante, também, que seja executada uma gestão apropriada, sob a responsabilidade de um órgão vivo, relativa à cobrança e repasse do percentual de 2% sobre as tarifas em vigor, já prevista em lei, e no que se refere à aplicação dos recursos e à execução dos planos de atendimento.

PARLAMENTAR

CÂMARA DOS DEPUTADOS
FL. 405
SSACO

388

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

00208

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se onde couber:

art. ____ na Medida Provisória nº 353 de 22 de janeiro de 2007 com a seguinte redação, renumerando-se os posteriores:

"Art. 27 Os art. 4º, 7º e 8º da Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º As Estradas de Ferro Nacionais, sob a administração de autarquias, sociedades mistas federais ou estaduais, concessionárias ou concedentes, ficam obrigados a cobrar, sobre as tarifas vigorantes, uma taxa adicional de 2% (dois por cento).

§ 1º Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT encarregada de fiscalizar o repasse de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias, vigentes e arrecadadas, ao SESEF. (NR)

Art 7º A fiscalização da aplicação dos recursos e da execução dos planos do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF caberá à Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT, observada a legislação em vigor.

Art. 8º Dentro do prazo de 60 (sessenta) dias da vigência desta lei, será baixado o Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro, mediante decreto executivo referendado conjuntamente pelo Diretor-Geral do DNIT e pelo Ministro de Estado dos Transportes." (NR) "

JUSTIFICAÇÃO

Emenda associada à redação proposta para o art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2002 na parte referente à inclusão do art. 105.

O SESEF é um Serviço Social que desde 1961 vem prestando uma vasta folha de serviço à comunidade ferroviária, sem ônus ao Tesouro, e, sendo assim, nada mais justo mantê-lo nos moldes de uma prestação de serviços adequada sem prejuízo dos milhares atendidos.

Dessa forma, é importante que o SESEF fique vinculado a um órgão vivo como o DNIT e não à inventariança da extinta RFFSA.

Faz-se importante, também, que seja executada uma gestão apropriada, sob a responsabilidade de um órgão vivo, relativa à cobrança e repasse do percentual de 2% sobre as tarifas em vigor, já prevista em lei, e no que se refere à aplicação dos recursos e à execução dos planos de atendimento.

Deputado Edinho Bez

RECEBIDO 406 ACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

00209

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 01 DE 03

TEXTO

INSIRA-SE ONDE COUBER NA MEDIDA PROVISÓRIA 353 DE 2007 A SEGUINTE REDAÇÃO

Art. ____: Fica determinado que o **Ministério da Justiça** tome as providências necessárias para instalação da Polícia Ferroviária Federal - **PFF**, de acordo com a Carta Magna de 1988.

§ 1º. O quadro inicial de servidores da Polícia Ferroviária Federal será formado pelos contingentes que desempenham essa função, existentes na **RFFSA, CBTU e TRENSURB**, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da **Polícia Rodoviária Federal - PRF**. O Ministério da Justiça promoverá a ação definida no caput em um prazo máximo de seis meses.

§2º. Fica acrescido ao Art. 243 da Lei 8.112 de 11 de dezembro de 1990, o seguinte parágrafo:

"§ 4° Os empregos ocupados pelos servidores constantes da Resolução de Diretoria n.º 06, de 06/06/1990, da **RFFSA**, abrangente à **TRENSURB**, e Resolução de Diretoria nº 011, de 13/11/1991, da **CBTU.**" dispostos em quadros reservados à parte.

JUSTIFICAÇÃO

Questão econômica, PODERÁ A ANTT REPASSAR PERCENTUAL DAS MULTAS APLICADAS NO MODAL FERROVIARIO PARA O FUNDO NACIONAL DA POLICIA FERROVIÁRIA FEDERAL-FNPFF A SER CRIADO.

I - DA EVOLUÇÃO HISTÓRICA ATÉ HOJE:

A mais antiga Policia Especializada do Brasil foi criada através do Decreto nº.641, em 26 de junho de 1852, por D. Pedro II, numa visão histórica, a Polícia dos Caminhos de Ferro, foi regulamentada pelo Decreto Áureo n.º1930 de 26 de abril de 1857. Em 23 de abril de 1862, com a regulamentação do Decreto 2913, pelo então Conselheiro do Estado, Senador do Império, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Dr. Manoel Felizardo de Souza e Mello, os poderes da Polícia das Estradas de Ferro foram ampliados, com a finalidade de dar segurança ao transporte de especiarias, café e à riqueza brasileira daquela época. No ano de 1867 foi criada a primeira Ferrovia no Estado de São Paulo, com seu marco histórico na Estação da Luz, onde o policiamento era executado pela Guarda Especial Ferroviária. Posteriormente, através do Decreto 15.673 de 07/09/1922, é aprovado o Regulamento para a Segurança Policia e Trafego das Estradas de Ferro. Em 1945 o Presidente Getúlio Vargas , criou a Guarda Civil Ferroviária, sendo que em 1957 foi

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

407

CONGRESSO NACIONAL

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	335/2006	PÁGINA 02 DE 03

JUSTIFICAÇÃO

criada a RFFSA através da Lei 3115, e recebeu a nova nomenclatura de Policia das Estradas de Ferro através do **Decreto 2089/1963.** em 11 de Dezembro de 1973, amplia os poderes ao Policial ferroviário, que em caso de acidente, quando primeiro chegar poderá, autorizar independente de exame do local a imediata remoção das pessoas que tenham sofrido lesão, bem como dos veículos nele envolvidos, se estiverem no leito da via férrea e prejudicarem o trafego.

Na Constituição Federal de 1988, com a ajuda de DEUS, foi recepcionado em seu artigo **144, inciso III, parágrafo 3º, POLICIA FERROVIÁRIA FEDERAL, órgão permanente, organizado e mantido pela União.**

Sem a regulamentação da Policia Ferroviária. Federal, fica demonstrado completo desconhecimento técnico da matéria de Segurança Pública referente as ferrovias Federais, pois a malha ferroviária brasileira interliga o Brasil com a Bolívia nas cidades de Corumbá, no Mato Grosso do Sul, e Arroyo Concepcion naquele País; com a Argentina através do Ferrocarril Mesopotâmico nos Municípios de Passo de Los Libres e Uruguaiana, Santo Tomé e São Borja, no Rio Grande do Sul; e *com a Associacion Ferrocarril del Estado do Uruguai, nas cidades de Rivera e Santana* do Livramento, Rio Branco e Jaguarão, também no Rio Grande do Sul - esse trecho está desativado. O transporte de mercadorias entre o Brasil e os países do Prata por meio de ferrovia já vem sendo há muito tempo intensificado nos últimos anos no contexto da dinâmica proporcionado pelo Mercosul.

Embora a matriz brasileira de transportes apresente distorções, com nítida prevalência do transporte rodoviário, contrariamente à tendência equilibrada na maioria dos países desenvolvidos, algumas regiões do modal ferroviário vêm apresentado acréscimo na produção apesar da falta de investimento ou até mesmo, do abandono do setor.

No que se diz respeito à segurança, a realidade aqui descrita, a fragilidade atual do Policiamento Ferroviário Nacional e com o aumento dos índices de criminalidade impõem severas dificuldades à eficácia da ação dos Policiais Ferroviários no âmbito das Ferrovias Brasileiras, tornando-se de fundamental importância e urgência a regulamentação da Polícia Ferroviária Federal no âmbito das ferrovias desativadas e concessionadas.

A Lei *n.º 8.490 de 19 de novembro* de 1992 autorizaram a criação do Departamento de Polícia Ferroviária Federal no âmbito do Ministério da Justiça.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

SSACM Fl. 403

391

CONGRESSO NACIONAL

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

ESPAÇO RESERVADO PARA ETIQUETA

INSTRUÇÕES NO VERSO	MEDIDAS PROVISÓRIAS 335/2006	PÁGINA 03 DE 03

JUSTIFICAÇÃO

A Lei 10.683 de 2003, Seção IV Art. 29, Inciso XIV, integrou à estrutura básica do Ministério da Justiça a Polícia Ferroviária Federal, sendo mantida a redação dada pela Lei n.º. 11.075 de 2004.

Desde 1990/91, o grupo RFFSA, CBTU e TRENSURB, separaram em um quadro à parte através de Resoluções de suas Diretorias, n.º 006 de 06/06/90 e n.º 0011 de 13/11/91 os integrantes do quadro da Policia Ferroviária para

transferencia dos mesmos para o Ministério da Justiça visando a Criação do Departamento da Policia Ferroviária Federal, sendo que até a presente data nada aconteceu, tendo hoje o Congresso junto com o Governo uma oportunidade de resgatar a injustiça praticada.

O Decreto 5.535 de 13 de setembro de 2005, em seu Anexo I, Capítulo I, Art. 1º, Inciso IV, determinou como área de competência do Ministério da Justiça a Polícia Ferroviária Federal, porém no Art. 2º, no que se refere à estrutura organizacional daquele Ministério não contemplou o Departamento de Polícia Ferroviária Federal., sendo revogado pelo Decreto 5834 de 06 de Julho de 2006, mantendo-se a mesma redação do Decreto acima revogado..

II - DAS NECESSIDADES URGENTES DA ESTRUTURAÇÃO DAS ATIVIDADES POLÍCIA FERROVIÁRIA FEDERAL:

Preservação e guarda do Patrimônio Ferroviário da União, sob controle hoje do DNIT, as ferrovias desativadas e as ferrovias arrendadas às Concessionárias de transporte ferroviário, evitando invasões de faixa de domínio, roubo de trilhos e depredações de todo o Patrimônio da União.

Apoio à Polícia Federal na fiscalização das cargas ferroviárias que transitam entre portos e pátios alfandegados, evitando que sirva de vetor à entrada, no território nacional, de armas, drogas e toda a sorte de contrabando e descaminho;

Coibindo Roubo de Cargas, evitando grandes prejuízos aos Transportadores Ferroviários, pois de acordo com a C.F. no art. 144 incisos III parágrafo 3º é competência da Policia Ferroviária Federal.

Essas necessidades são reconhecidas pela RFFSA, AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES FERROVIARIO-ANTT E ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIO - ANTF.

CODIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA	ASSINATURA
07/02/07	

SENADO FEDERAL 409 SSACI

392

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

00210

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
7 / 2 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se aos incisos XVI, XXIII e XXIX do art. 3º do Decreto nº 6.018 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação:

"Art. 3º ----------

XVI - transferir para o Ministério dos Transportes, ao fim do processo de inventariança, o acervo documental e os registros funcionais de empregados aposentados e pensionistas de que trata o art. 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

-

XXIII – dar continuidade à elaboração da folha de pagamento do pessoal ativo, bem como aos procedimentos operacionais no que diz respeito à apuração da parcela sob encargo da União relativamente à complementação de aposentadoria e de pensão de que trata o inciso I do art. 118 da Lei nº 10.233, de 2001, e aos proventos de inatividade de que trata o inciso II do art. 118 da Lei nº 10.233, de 2001, até o fim do processo de inventariança, quando, então, a VALEC e o Ministério dos Transportes já terão concluído os trabalhos de absorção dessas atividades em sistemas informatizados;

-

XXIX – promover, em conjunto com o Ministério dos Transportes, a atualização dos dados cadastrais de aposentados e pensionistas sob responsabilidade da extinta RFFSA;

---"

SENADO FED. Fl 410 SSACM

JUSTIFICAÇÃO

Emenda associada à redação proposta para o art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 na parte referente à alteração do art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186/91 e 10.478/02 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita e integra o atendimento aos 100.000 aposentados e pensionistas da RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10.233/01.

A própria Medida Provisória nº 353/07 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da 393
Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que os aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento regionais em todo o país.

SENADO FEDERAL
Fl 411
SCACM

PARLAMENTAR

394

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

00211

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ /2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se aos incisos XVI, XXIII e XXIX do art. 3º do Decreto nº 6.018 de 22 de janeiro de 2007 a seguinte redação:

"Art. 3º ----------

XVI - transferir para o Ministério dos Transportes, ao fim do processo de inventariança, o acervo documental e os registros funcionais de empregados aposentados e pensionistas de que trata o art. 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

-

XXIII – dar continuidade à elaboração da folha de pagamento do pessoal ativo, bem como aos procedimentos operacionais no que diz respeito à apuração da parcela sob encargo da União relativamente à complementação de aposentadoria e de pensão de que trata o inciso I do art. 118 da Lei nº 10.233, de 2001, e aos proventos de inatividade de que trata o inciso II do art. 118 da Lei nº 10.233, de 2001, até o fim do processo de inventariança, quando, então, a VALEC e o Ministério dos Transportes já terão concluído os trabalhos de absorção dessas atividades em sistemas informatizados;

-

XXIX – promover, em conjunto com o Ministério dos Transportes, a atualização dos dados cadastrais de aposentados e pensionistas sob responsabilidade da extinta RFFSA;

---"

SENADO FEDERAL Fl 412 SSACM

JUSTIFICAÇÃO

Emenda associada à redação proposta para o art. 26 da Medida Provisória nº 353 de 19 de janeiro de 2007 na parte referente à alteração do art. 118 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001.

A complementação instituída pelas Leis nº 8.186/91 e 10.478/02 refere-se não somente à aposentadoria mas também à pensão de beneficiário de ferroviário.

A gestão da complementação concentrada no Ministério dos Transportes facilita e integra o atendimento aos 100.000 aposentados e pensionistas da RFFSA e é o que já previa a Lei nº 10.233/01.

A própria Medida Provisória nº 353/07 prevê a utilização das unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para a execução das medidas administrativas decorrentes da gestão da complementação.

Nada mais coerente do que essa gestão ficar no Ministério dos Transportes uma vez que tanto o DNIT quanto a Inventariança da extinta RFFSA, bem como a VALEC, são subordinados ao Ministério dos Transportes, permitindo que os aposentados e pensionistas sejam melhor assistidos em postos de atendimento regionais em todo o pais.

SENADO FED. Fl 413 SSACM

PARLAMENTAR

396

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00212

data	pr
/ / 2007	Medida Provisoria nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua onde couber:

Face à edição da MP nº. 353, de 22 de Janeiro de 2007, que Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências com a seguinte redação para exclusão da VALEC do PND, renumerando-se os posteriores;

"Art. ..... Fica excluída **do Programa Nacional de Desestatização – PND a empresa de ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. - VALEC**, em face da necessidade de implementação e reestruturação do setor ferroviário no país, revogando-se as disposições em contrário do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992, assegurados os direitos constituídos durante sua vigência,

SF FEDERAL 414 SSACM

JUSTIFICAÇÃO

1- A expansão dos investimentos em Infra-Estrutura é condição fundamental para aceleração do desenvolvimento sustentável do Brasil. Dessa forma, o país poderá superar os gargalos da economia e estimular o aumento da produtividade e a diminuição das desigualdades regionais e sociais.

2- A expansão dos serviços de transportes de cargas em parceria com a iniciativa privada, associada a uma fiscalização eficiente, contribuirá significativamente para otimização da logística necessária para exportação de produtos nacionais e do abastecimento interno promovendo uma redução dos custos de transportes e uma operação em regime de eficiência.

3- Outro aspecto a ser destacado é o Plano de Revitalização das Ferrovias – PRF do Ministério dos Transportes que inclui o Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros.

4- Como se sabe, esse modal ferroviário, vital para um país de dimensão continental, encontra-se desativado, seja pela falta de atenção de gestões anteriores, seja pela falta de investimentos no setor.

5- De acordo com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social BNDES estão em andamento os estudos de viabilidade econômica e social, visando verificar as possibilidades de implantação do transporte ferroviário de passageiros por meio de processo de concessão.

6- Associam-se a este plano os Trens Turísticos, que em conjunto com os Trens Regionais promoverão o desenvolvimento do turismo, a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresarias ao longo dos trechos, resultando num impacto positivo na opinião pública e a economia nacional superando os desequilíbrios regionais e desigualdades sociais.

7- A VALEC com esta Medida Provisória está absorvendo um efetivo de pessoal especializado em ferrovias e em condições de multiplicar seus conhecimentos e serem aproveitados nas ações necessárias a expansão dos serviços de transporte de carga e no Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros; contribuindo assim significativamente para que o país alcance as metas elencadas no PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

8- Por todo o exposto a retirada da VALEC do PND é medida de urgência política e cautela estratégica, pois será a reserva técnica que permitirá ao Estado altivez e independência no relacionamento com as concessionárias privadas, das quais nunca será refém por ausência de reserva técnica e humana. 397

Necessário, incluir no artigo 28º da MP 353/2007 as alterações do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992.

Deputado Edinho Bez

415
SSACM

398

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00213

data	proposição
06 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página 1/2	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua onde couber:

Face à edição da MP nº. 353, de 22 de Janeiro de 2007, que Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências com a seguinte redação para exclusão da VALEC do PND, renumerando-se os posteriores;

"Art. ..... Fica excluída **do Programa Nacional de Desestatização – PND a empresa de ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. - VALEC**, em face da necessidade de implementação e reestruturação do setor ferroviário no país, revogando-se as disposições em contrário do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992, assegurados os direitos constituídos durante sua vigência,

416

JUSTIFICAÇÃO

1- A expansão dos investimentos em Infra-Estrutura é condição fundamental para aceleração do desenvolvimento sustentavel do Brasil. Dessa forma, o país poderá superar os gargalos da economia e estimular o aumento da produtividade e a diminuição das desigualdades regionais e sociais.

2- A expansão dos serviços de transportes de cargas em parceria com a iniciativa privada, associada a uma fiscalização eficiente, contribuirá significativamente para otimização da logística necessária para exportação de produtos nacionais e do abastecimento interno promovendo uma redução dos custos de transportes e uma operação em regime de eficiência.

3- Outro aspecto a ser destacado é o Plano de Revitalização das Ferrovias – PRF do Ministério dos Transportes que inclui o Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros.

4- Como se sabe, esse modal ferroviário, vital para um país de dimensão continental, encontra-se desativado, seja pela falta de atenção de gestões anteriores, seja pela falta de investimentos no setor.

5- De acordo com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social BNDES estão em andamento os estudos de viabilidade econômica e social, visando verificar as possibilidades de implantação do transporte ferroviário de passageiros por meio de processo de concessão.

6- Associam-se a este plano os Trens Turísticos, que em conjunto com os Trens Regionais promoverão o desenvolvimento do turismo, a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresarias ao longo dos trechos, resultando num impacto positivo na opinião pública e a economia nacional superando os desequilíbrios regionais e desigualdades sociais.

7- A VALEC com esta Medida Provisória está absorvendo um efetivo de pessoal especializado em ferrovias e em condições de multiplicar seus conhecimentos e serem aproveitados nas ações necessárias a expansão dos serviços de transporte de carga e no Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros; contribuindo assim significativamente para que o país alcance as metas elencadas no PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

8- Por todo o exposto a retirada da VALEC do PND é medida de urgência política e cautela estratégica, pois será a reserva técnica que permitirá ao Estado altivez e independência no relacionamento com as concessionárias privadas, das quais nunca será refém por ausência de reserva técnica e humana.

Necessário, incluir no artigo 28º da MP 353/2007 as alterações do Decreto nº 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992.

PARLAMENTAR

ARNALDO FARIA DE SÁ
DEPUTADO FEDERAL / SP

FEDERAL
417
SSACM

400

CONGRESSO NACIONAL

EMENDA A MEDIDAS PROVISÓRIAS

MPV 353

00214

MEDIDAS PROVISÓRIAS

INSTRUÇÕES NO VERSO	353/2007	PÁGINA 01 DE 01

TEXTO

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória nº 353/2007, artigo com a seguinte redação:

Os arts. 4º, 7º e 8º, da Lei nº 3.891, de 26 de abril de 1961, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º As Estradas de Ferro nacionais, sob a administração de entes públicos federais, estaduais ou concessionários privados, ficam obrigadas a cobrar, sobre as tarifas vigentes de transporte ferroviário, uma taxa adicional de 2% (dois por cento), que deverá ser destinada, integralmente, ao Serviço Social das Estradas de Ferro.

Parágrafo único. Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – encarregada de fiscalizar o repasse da taxa adicional referida no ***caput*** *ao Serviço Social das Estradas de Ferro."* (NR)

.....

"Art. 7º A fiscalização da aplicação dos recursos e da execução dos planos do Serviço Social das Estradas de Ferro caberá à Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, observada a legislação em vigor." (NR)

"Art. 8º A partir de sua vinculação ao DNIT, o Serviço Social das Estradas de Ferro deverá ter uma nova regulamentação, a ser procedida no prazo de 60 (sessenta) dias, mediante ato do Ministro dos Transportes." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Ao tornar obrigatória a cobrança adicional de uma taxa de 2% (dois por cento) sobre as tarifas eferentes ao transporte ferroviário, apenas se restaura uma fonte de financiamento antiga do Serviço Social das Estradas de Ferro - SESEF, vez que essas taxas sempre estiveram embutidas nas tarifas cobradas pela RFFSA, anteriormente ao seu processo de extinção.

É certo que as concessionárias assumiram as suas respectivas concessões já com estes valores embutidos em suas tarifas, que jamais lhes foi descontado em favor do SESEF, e tiveram todos os seus reajustes tarifários autorizados pela ANTT em cima dos valores cheios, engordados por esta taxa adicional de 2% (dois por cento), pelo que urge que se retome o antigo repasse, fundamental para o suporte financeiro do SESEF.

A par disso, para que o citado repasse seja feito correta e regularmente, impende que se estabeleça os entes responsáveis pela sua fiscalização, que, de igual modo, deve se estender à conseqüente gestão desses recursos pelo SESEF, que, ademais, demandará, a partir de sua nova vinculação ao DNIT, um novo regulamento, adaptado ao processo de reestruturação global do setor.

SSACM 418

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
3230	JAIME MARTINS	MG	PR

DATA

ASSINATURA

401

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

00215

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
07/02/07	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, de 2007

AUTOR	Nº PRONTUÁRIO
Deputado Júlio Delgado e Deputado Deley	

TIPO

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

PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
	novo			

TEXTO

Acrescente-se à Medida Provisória nº 353, de 2007, onde couber, o seguinte artigo:

"Art. . Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado à transferir ao DNIT, para instituição da Diretoria de Patrimônio daquela autarquia, os seguintes cargos em comissão do Grupo Direção e Assessoramento Superiores – DAS: um DAS-5, três DAS-4, trinta DAS-3, vinte e oito DAS-2 e cinqüenta e seis DAS-1."

FL 415 SSACM

JUSTIFICAÇÃO

A emenda ora apresentada tem caráter complementar a outras duas emendas apresentadas pelos mesmos autores, com o intuito de viabilizar a transferência de bens da extinta RFFSA para o DNIT, em especial aqueles incluídos nos contratos de arrendamento de bens celebrados entre a extinta RFFSA e as concessionárias.

Para poder cumprir essas novas atribuições, o DNIT deverá contar com uma Diretoria específica, cujos cargos de direção devem ser transferidos à autarquia pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Além do cargo de Diretor, de nível DAS-5, serão necessários três cargos de nível DAS-4, para as coordenações de bens aquaviários, ferroviários e rodoviários, respectivamente. Adicionalmente, a distribuição geográfica dos bens em questão supõe a existência de 26 unidades regionais, cada uma das quais a ser chefiada pelo titular de um cargo DAS-3, sendo os demais quatro cargos desse mesmo nível destinados a atuar junto à nova Diretoria. Os cargos DAS-2 e DAS-1 previstos complementam a estrutura da Diretoria proposta e deverão ser atribuídos aos chefes das equipes de fiscalização.

ASSINATURA

__/__/__

2007_299_Júlio Delgado_Anexo 1.doc

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

00216

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
	Medida Provisória nº 353/07

Autor	Nº do prontuário
Deputado Gervásio Silva	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se na Medida Provisória o seguinte artigo:

Art. Aos optantes pelo Programa de Recuperação Fiscal – REFIS, instituído pela Lei 9.964, de 2000, que dele foram excluídos, pela não homologação de compensação de créditos, próprios ou de terceiros, para pagamento dos tributos e das contribuições com vencimento posterior a data da opção, e que possuem discussão judicial pleiteando a sua reinclusão neste Programa, ainda sem decisão final, é assegurada o reingresso no Refis, desde que tenham efetuado o pagamento regular das parcelas do débito consolidado na forma do § 2º do art. 2º da Lei 9.964.

§ 1º O reingresso no REFIS, nos termos do caput, dar-se-á por nova opção da pessoa jurídica, que fará jus ao regime especial de consolidação e parcelamento dos débitos fiscais a que se refere o art. 1º da Lei 9.964.

§ 2º Poderão ser incluídos no reingresso os tributos e contribuições previstos no art. 1º da Lei 9.964 com vencimento até 31 de dezembro de 2006, inclusive os objeto da negativa de homologação dos pedidos de compensação referidos no caput.

420

SSACM

JUSTIFICATIVA

Entendemos ser necessário adicionar às disposições do REFIS, regulamentado pela Lei 9.964, de 2000, o artigo acima, pois que há diversas necessidades empresariais e recalcitrâncias da Receita Federal referentes a pedidos de compensação tributária – normalmente não recebidos

e não homologados pela Receita Federal, o que possibilita o ingresso de execução fiscal.

Várias empresas, apesar de possuírem direito creditório contra a União Federal, têm seu direito obstado quando requerida compensação tributária, pois não existe em nosso direito administrativo uma determinação de prazos para cumprimento, resposta ou homologação pela Receita Federal, o que gera prejuízos concretos aos optantes pelo REFIS, que se vêem excluídos do Programa mesmo quando pleiteando o respeito aos seus direitos na Justiça.

Sabemos que há em tramitação no Congresso Nacional uma codificação do direito do contribuinte onde os prazos de resposta, cumprimento ou homologação serão definidos, porém, tal proposição não se encontra em estágio final de deliberação. Assim, esta emenda pretende contar com o apoio dos nobres pares a fim de se fazer justiça aos contribuintes que não conseguem exercer, por arbitrariedade da Receita, direitos concretos em relação ao Fisco.

PARLAMENTAR

SF FEDER 421 SSACM

CONGRESSO NACIONAL

404

MPV 353

00217

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
07/02/2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Beto Albuquerque	490

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Insira-se na Medida Provisória nº 353, onde couber, o seguinte artigo:

"Art. Fica excluída **do Programa Nacional de Desestatização – PND a empresa de ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. - VALEC**, revogando-se as disposições em contrário do Decreto nº. 473 – Art. 1º - III, de 10 de Março de 1992, assegurados os direitos constituídos durante sua vigência.

JUSTIFICAÇÃO

É imprescindível a retirada da VALEC do Programa Nacional de Desestatizaçao - PND para reestruturação do setor de infra-estrutura ferroviária no País.

PARLAMENTAR

422

SSACM

405

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

00218

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
07/02/2007	EMENDA A MPV 335/2007)

Autor	Nº Prontuário
CARLOS SANTANA	290

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

Insira-se onde couber na Lei nº. 9.636, de 15 de maio de 1998 o seguinte parágrafo

§ - Fica assegurado aos servidores civis da União, lotados nos Órgãos Militares e Ministério da Defesa, a escritura definitiva, para aqueles que comprovadamente residam no imóvel a um período igual ou superior a 20 anos.

ASSINATURA

SSACM 423

Dep. Walter Pinheiro

406

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

APRESENTAÇAO DE EMENDAS

00219

data	proposição
7 / 7 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se a redação do caput do art. 17, de seu inciso I, II e parágrafos § 1º, § 2º, inciso I, § 4, § 5º, § 6º, bem como suprima-se o parágrafo § 3º e § 7º do artigo 17 da Medida Provisória nº. 353, de 2007, que passa a ter a seguinte redação:

" Art. 17. Ficam Transferidos à VALEC:

I - os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de *pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado,* mantida a condição de ferroviário; e

II - ----------

---

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do **caput** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, preservados a todos os empregados dos quadros da extinta *RFFSA a detenção da condição de ferroviários e os direitos e prerrogativas garantidos pelas* Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do **caput**, terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, garantindo como referência para o reajuste salarial a data base da categoria dos ferroviários e os índices aplicados pelo Governo em negociações salariais.

I – Os empregados dos quadros da extinta RFFSA, ficam transferidos para o quadro de pessoal agregado na VALEC, até que se processe a efetiva integração para o quadro de pessoal da VALEC reestruturado num prazo não superior a 180 (cento e oitenta).

§ 3º **Suprimido**

§ 4º ----------

---

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do **caput** poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB, na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Medida Provisória, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º ----------

---

§ 7º **Suprimido** "

SENADO FEDERAL
Fl. 424
MPV 353/07

JUSTIFICAÇÃO

As alterações propostas são pertinentes, tendo em vista que a Medida Provisória transfere os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA à VALEC - ENGENHARIA, CONSTRUÇÕES E FERROVIAS S.A. Sociedade Anônima, fechada, controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes.

O Estatuto social da VALEC registra em seu Capitulo II – Do Objeto Social. e no seu artigo 4º, Item V, claramente as seguintes atividades: **"V - a construção, operação e exploração de estradas de ferro, de sistemas, acessórios de armazenagem, transferência e manuseio de produtos e bens a serem transportados e, ainda, de instalações e sistemas de interligação de estradas de ferro com outras modalidades de transportes;"**.

É de se notar que a existência do modal ferroviário persiste no objeto da sociedade, que é coincidente e em sintonia com a qualificação dos empregados absorvidos da extinta RFFSA. Essa circunstância ressalta a pertinência da integração eficaz dos empregados absorvidos que preenchem as necessidades técnicas estampadas no próprio Estatuto da VALEC, de forma imediata e também de forma mediata na exata medida de suas condições de colaboração para o sucesso do PAC – Plano de Aceleração de Crescimento, no que diz respeito ao modal ferroviário, seja implementando medidas, seja planejando novas outras.

Cabe ainda registrar que a própria Medida Provisória nº. 353/2007 ao dispor que os empregados absorvidos pela VALEC prestem serviços à Inventariança da extinta RFFSA e a outros órgãos do Governo, reconhece a importância desses funcionários, que ao longo do tempo registram experiência e qualificações profissionais de significativa importância, e que servirão, inclusive, como multiplicadores desses conhecimentos.

Não podemos deixar de ressaltar que todos os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias da extinta RFFSA, possuem prazo determinado e previsão de rescisão, quando seus bens poderão ser devolvidos pelas concessionárias ao Governo, necessitando assim, dos funcionários dos quadros da extinta RFFSA para fiscalização, administração e preservação desse acervo.

Nesta circunstância é paradoxal a previsão de alocação desses empregados em quadro em extinção tal a necessidade da permanência da prestação dos serviços especializados, que não podem sofrer solução de continuidade em permanecendo a figura do quadro em extinção.

A melhor solução e a que não coloca em risco essa transferência e a prestação dos serviços e a adoção do denominado "quadro agregado" permitindo o natural prosseguimento das atividades.

1. Condição de ferroviário.

Reveste-se de extrema importância a citação de que os empregados não percam a condição de ferroviários de modo a que nenhum dos transferidos venha a ser prejudicado por deixar de possuir a condição essencial de conformidade com o artigo 1º da que trata as Leis nº. 8.186, de 21 de maio de 1991 e 10.478/2002.

2. Quadro de Pessoal Agregado.

A adoção de Quadro de Pessoal Agregado ao invés de Quadro em Extinção representa uma nova perspectiva para o empregado ferroviário absorvido, sem carregar o estigma e os riscos de pertencer a um Quadro em Extinção, com menos direitos que os empregados normais da Empresa.
A reestruturação do Plano de Cargos e Salários da VALEC possibilitará fazer as adequações necessárias e permitirá que todos os empregados tenham reais possibilidades de desenvolvimento na carreira, fator essencial para motivação e satisfação profissional dos empregados da empresa.

3. A exclusão dos § 3º § 7º.

Faz-se necessária em decorrência da modificação do artigo 17 – Inciso I: os contratos de trabalho de todos os empregados ativos integrantes dos quadros de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal agregado, mantida a condição de ferroviário; e não em extinção.

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL
Fl. 425
MPV 353/07
SSAGM

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

00220

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
06/02/2007	Medida Provisória nº 353/2007.

Autor	nº do prontuário
Deputado Ivan Valente	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

Dê-se à proposição o substitutivo global com a seguinte redação:

SENADO FEDERAL Fl 426 SSACM

MEDIDA PROVISÓRIA 353/07

EMENDA SUBSTITUTIVA GLOBAL

Dispõe sobre a Reestruturação do Setor Ferroviário com a criação da Empresa Ferrovias Brasileiras S.A. - ***FEBRASA*** *, através da fusão das empresas Ferroviárias Federais e dá outras providências.*

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O transporte ferroviário de passageiros ou cargas no território nacional, e a exploração de atividades ferroviárias por órgãos ou entidades da Administração Pública, diretamente ou por terceiros, fica reestruturado na forma desta lei.

Art. 2º.- Fica Autorizada a reestruturação da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A., referida no Decreto nº. 94.352, de 20 de maio de 1987, seus objetivos, área de atuação, plano de cargos e salários, nome da empresa, transformando-a em uma nova Empresa Pública, denominada Ferrovias Brasileiras S.A. - **FEBRASA**, vinculada ao Ministério dos Transportes, com suas relações de trabalho regidas pela Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943 e legislação trabalhista correlata.

Parágrafo único: A área de atuação da nova empresa será em todo o território nacional.

Art. 3º - A Rede Ferroviária Federal S.A. - **RFFSA**, Sociedade de Economia Mista criada pela Lei nº. 3.115 de 16 de março de 1957, a Empresa Brasileira de

Planejamento de Transportes S.A. - **GEIPOT**, criada pela Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, a Companhia de Brasileira de Trens Urbanos S.A - **CBTU,** criada pelo Decreto nº. 89.396 de 22 de fevereiro de 1984, e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A - **TRENSURB,** criada pelo Decreto 84.640 de 17 de abril de 1980, serão incorporadas e sucedidas pela **FEBRASA**, por ato do poder executivo em um prazo máximo de um ano da data de publicação desta Lei.

Art. 4º - As atividades e funções da **VALEC, RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB**, serão transferidas para a **FEBRASA**, no prazo estabelecido no artigo anterior.

Art. 5º - Fica a **FEBRASA** autorizada a conduzir o processo de absorção das atividades da **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB,** assim como receber por sucessão trabalhista os empregados transferidos daquelas empresas;

Art. 6º - Ficam as Empresas **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB,** responsáveis pelo fornecimento de informações à **FEBRASA**, visando a conclusão do processo de absorção, até a data limite prevista no artigo 3º.

Art. 7º - Após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União ficam retiradas do Plano Nacional de Desestatização - **PND** a **VALEC, CBTU e TRENSURB.**

Parágrafo único: Fica estabelecido o prazo máximo de um ano para definição do processo de liquidação da **RFFSA e GEIPOT.**

Art. 8º - Será implantada Auditoria Operacional dos acervos da **VALEC, RFFSA, CBTU, TRENSURB e GEIPOT,** pelo Tribunal de Contas da União, visando levantar a situação patrimonial mobiliária e imobiliária dessas Empresas, definindo ações e garantindo sua regularização, devendo ainda:

I – Promover um levantamento completo da situação patrimonial imobiliária originária das antigas ferrovias incorporadas pela **RFFSA** quando de sua criação em 1957, baseando-se nas documentações das empresas constantes do relatório anual do IBGE de 1957;

II – Promover o mapeamento e cadastramento via satélite, de toda a malha ferroviária nacional, concedida ou não, acompanhado de laudo técnico sobre o estado geral;

III – Definir a situação patrimonial mobiliária e imobiliária das empresas constantes do *caput* nos últimos 12 anos, promovendo sua regularização;

IV – Definir a situação patrimonial dos bens provenientes das empresas que serão incorporadas à **FEBRASA**, devendo estar concluída em um prazo máximo e um ano a partir da publicação dessa Lei.

Parágrafo Único: Para a realização das atividades acima dispostas o Tribunal de Contas da União – **TCU**, deverá contar com o apoio da **FEBRASA**, do Ministério da Defesa, por meio dos Batalhões de Engenharia e Construções (BEC's) do Exército Brasileiro ou por meio de contratação de empresa especializada.

Art. 9º - A **FEBRASA** promoverá:

I - O levantamento, cadastramento e aviventamento dos bens e elementos integrantes dos patrimônios móveis e imóveis, acervos técnicos e culturais provenientes da **VALEC, RFFSA, CBTU, TRENSURB e GEIPOT**, e incorporados a seu patrimônio, aplicando as disposições da Lei nº. 6.428/1977;

SENADO FEDERAL Fl 427

II – Convênio com o Ministério da Defesa para fins de utilização de serviços das Forças Armadas Brasileiras, visando o mapeamento, cadastramento via satélite (GPS), dos bens imóveis e faixas de domínio incorporados à **FEBRASA.**

III – Verificação, através de órgãos internos da empresa, de todas as cessões, alienações, contratos, comodatos, convênios e termos de permissão de uso do patrimônio ferroviário e sua conservação, celebrados pelas empresas incorporadas e que venham a ser transferidos para a **FEBRASA**, apurando-se e tomando-se providências com relação às inadimplências;

IV – Inspeção através de órgãos internos da empresa, do patrimônio mobiliário e imobiliário proveniente das empresas incorporadas, apurando a situação de todas as instalações, faixas de domínio, material rodante, máquinas, equipamentos, ferramentas e estoques existentes, seu estado de conservação, estocagem, garageamento, tomando as providências necessárias para a continuidade dos serviços.

V - levantamento da Memória Histórica e Cultural das ferrovias incorporadas, bem como dos Arquivos Técnicos, de Pessoal e de Projetos, de modo a preservá-los e permitir sua utilização técnica, judicial, administrativa e histórico-cultural, muito especialmente subsidiando a atuação em juízo da Advocacia Geral da União;

Art. 10 - A **FEBRASA** será administrada por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, por uma Diretoria Executiva, contando ainda com um Conselho Fiscal, cujas composições e atribuições serão definidas por Ato do Poder Executivo;

Art. 11 - O processo de implantação da **FEBRASA** se dará por meio de Atos do Poder Executivo e deverá ocorrer em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação desta Lei, promovendo:

I. A constituição da Diretoria Executiva e Conselhos de Administração, Fiscal da Empresa;

II. A constituição do Quadro de Pessoal e Plano de Cargos e Salários da Empresa;

III. A incorporação das funções e atividades da **VALEC, RFFSA, CBTU, TRENSURB e GEIPOT;**

IV. A incorporação de bens móveis, imóveis da **VALEC, RFFSA, CBTU, TRENSURB E GEIPOT** e outros destinados pela União;

V. Aprovação do Estatuto Social da Empresa;

VI. Elaboração do Orçamento da empresa até a conclusão do processo de implantação previsto no *caput*.

Art. 12 - Compete à **FEBRASA** as seguintes atribuições:

I - Gerenciar, desenvolver, acompanhar, licitar, contratar, fiscalizar e executar, diretamente ou através de terceiros, estudos, pesquisas, projetos, obras de construção, reconstrução, restauração, recuperação e ampliação da malha ferroviária, bem como executar programas de operação, manutenção, conservação e controle de tráfego, decorrentes do uso de recursos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

SENADO FE... Fl. 428 ...

II - representar e garantir os interesses da União na direção de empresas prestadoras de serviços metroviários e ferroviários, onde haja capital e aporte de recursos federais de investimento e custeio, de forma proporcional;

III - Aprovar projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor, cuja execução modifique a estrutura do Sistema Nacional de Viação;

IV - Prestar serviços de transportes sobre trilhos de cargas e de passageiros, não outorgados às empresas privadas ou delegados a Estados, Distrito Federal ou Municípios, ou nas malhas cujas concessões vierem a ser objeto de caducidade ou findos, bem como aqueles de caráter econômico - social e de interesse da União;

V - Administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar, manter em tráfego e explorar as Estradas de Ferro a ela incorporadas;

VI - Promover a exploração de trens regulares e não regulares de passageiros entre cidades, interestaduais, turísticos e de longa distância e aqueles onde houver interesse social ou da União;

VII – Supervisionar e fiscalizar o uso e a manutenção dos bens ferroviários arrendados, pertencentes à União, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de arrendamentos e acompanhar a aplicação de penalidades pelo seu descumprimento;

VIII - Implementar medidas necessárias à receber os ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento, dando destinação aos mesmos, bem como, administra-los;

IX - Operar e manter os serviços de transportes ferroviários, em todo território Nacional, nos casos de encerramento dos contratos de concessão à iniciativa privada e aqueles considerados de interesse da União;

X - Propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos, execução de obras viárias e de prestação de serviços de transportes ferroviários;

XI - Promover ou efetuar estudos, à pedido do Ministério dos Transportes, sobre rotas e corredores estratégicos de transportes, para exportação ou para abastecimento interno, onde a malha ferroviária seja um elemento predominante, constitua ponto crítico para a formação do corredor estratégico ou seja de interesse econômico – social para economia regional ou nacional.

XII - promover o desenvolvimento tecnológico da ferrovia com a implantação de centros de pesquisa tecnológica e realização de convênios com Universidades e centros tecnológicos nacionais e internacionais;

XIII – desenvolver estudos e elaborar proposta visando a concepção do Sistema Nacional Ferroviário, integrante do Sistema Nacional de Viação, no contexto do Plano Nacional de Viação – PNV, assim como atuar junto as faixas de domínio constantes do Plano e seu entorno;

XIV – preparar, para o Ministério dos Transportes, propostas para a elaboração do plano plurianual, e as de orçamento para projeto de lei de diretrizes orçamentárias, em consonância com o inciso XXIII do Art. 84 da Constituição Federal;

Fl. 429

XV – cooperar com o Ministério da Defesa na elaboração de diretrizes de mobilização e de segurança institucional do transporte ferroviário no país e proteção à infra-estrutura, muito especialmente nas faixas de fronteira;

XVI - promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte e executar outras atividades ligadas ao Setor ferroviário de interesse do Governo;

XVII – dar suporte técnico ao Ministério da Justiça, especificamente para a Polícia Ferroviária Federal, na elaboração de laudos periciais de acidentes ferroviários ocorridos em faixas de domínio pertencentes à União, arrendadas ou não;

XVIII - promover seminários ou congressos sobre a atividade ferroviária;

XIX - publicar livros, revistas e opúsculos técnicos, para divulgar as ações ferroviárias no Brasil, inclusive através da rede mundial de computadores;

XX - participar de congressos e seminários, nacionais e internacionais, sobre o transporte ferroviário ou assuntos afins;

XXI – desenvolver atividades de estudos, projetos e pesquisas, nas áreas de infra-estrutura e transportes ferroviários bem como aqueles referentes a logística e terminais de integração multimodal;

XXII – representar a União nas discussões e elaboração de tratados internacionais versando sobre as estradas de ferro;

XXIII – participar de associações e organismos nacionais e internacionais cujo objetivo seja o desenvolvimento, integração, troca de experiências no que diz respeito ao setor ferroviário;

XXIV – fornecer subsídios para formulação de propostas de Plano de Outorgas e Arrendamentos, a serem aprovados pelo Ministério dos Transportes;

XXV - promover a exploração dos sistemas de transportes de passageiros sobre trilhos em regiões urbanas e metropolitanas, onde houver interesse social e da União, e quando não ocorrer a aceitação de que trata o § 5º do Artigo 3º da Lei n.º 8.693, de 3 de agosto de 1993;

XXVI – elaborar propostas para as revisões tarifárias, ouvindo o Conselho de Administração, e encaminhá-los ao Ministério dos Transportes;

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

XXVIII - Desenvolver pesquisas destinadas a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, o desenvolvimento tecnológico, a integração com as demais Modais transporte, a logística operacional, de forma conjugada com os sistemas rodoviários, portuários, aeroportuários e aduanas inclusive as de interior e de fronteira;

XXIX – promover as medidas de proteção ao meio ambiente de acordo com as diretrizes governamentais, atendendo a legislação vigente;e

XXX – treinar e habilitar maquinistas, condutores de autos de linha e controladores de operações ferroviárias;

SENADO FEDERAL Fl 430 S.S.A.C.

XXXI - desenvolver outras ações compatíveis com seus objetivos, de acordo com o Art. 4°.

Art. 13 - A União transferirá à Empresa recursos financeiros para realização de suas atividades incluindo investimentos, custeio, folha de pagamentos e fomento às atividades econômicas, assim como os direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de trinta quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos, direta ou indiretamente pela mesma;

§1° - A União destinará à **FEBRASA** o aporte de recursos para a formação do capital social inicial da Empresa, no valor mínimo de quinhentos milhões de reais, destinados a instalação da Empresa;

§2° - O Ministério dos Transportes disponibilizará a **FEBRASA** recursos orçamentários e financeiros necessários para o custeio das atividades da empresa, enquanto não for alcançado o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 14 -- Constituem recursos da **FEBRASA**:

I - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

II - recebíveis oriundos dos contratos de exploração e uso operacional da Ferrovia – Norte Sul, quando da incorporação da VALEC S.A;

III – créditos provenientes da exploração extra-operacional da faixa de domínio;

IV - saldos em contas dos balanços patrimoniais, conforme apurados no processo de extinção e incorporação das empresas que comporão a **FEBRASA**;

V - receitas operacionais, por serviços de transporte ferroviário prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

VI - receitas de alugueis, arrendamentos e alienações de patrimônio transferidos das empresas incorporadas;

VII - produtos da venda de publicações, material técnico, dados e informações, inclusive para fins de licitação pública, de emolumentos administrativos e de taxas de inscrição em concursos públicos;

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

IX – receitas de transferências de recursos do Tesouro;

X – receitas provenientes da realização de cursos, seminários, encontros, congressos ou assemelhados;

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

XII - rendimentos de aplicações financeiras que realizar;

XIII – receitas provenientes de empréstimos;

SENADO FEDERAL
Fl. 431
SSACM

XIV – receitas provenientes do patrimônio, recursos previstos no orçamento da União, receitas de aluguel, e demais direitos, créditos e recebíveis das empresas que serão incorporadas pela **FEBRASA**;

XV - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas para outras entidades;

XVI – recebíveis oriundos dos contratos de arrendamentos e concessões das malhas ferroviárias;

XVII – fundos e frutos civis decorrentes da mobilização e exploração dos direitos concedidos pela União na forma do artigo 8º e emanados através de atos do poder executivo;

XVIII – valores resultantes da auditoria operacional do colendo tribunal de contas da União, oriundos da cisão da RFFSA e da CBTU, com relação às empresas que foram regionalizadas, movimentados nos exercícios de 1994 a 2000;

XIX – ações em que as entidades incorporadas sejam autoras;

XX - rendas provenientes de outras fontes;

Art. 15 - Fica a **FEBRASA** autorizada a promover a revisão e equiparação dos Planos de Cargos e Salários da **VALEC, RFFSA, GEIPOT, CBTU** e o **TRENSURB** adequando-os à nova realidade e a promover o reenquadramento dos empregados;

Parágrafo Único: Após o reenquadramento dos empregados fica autorizada a Rede Ferroviária Federal S. A. – **RFFSA**, o **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos - **CBTU** e a Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. - **TRENSURB,** a transferir seus empregados e os passivos trabalhistas oriundos de ações judiciais para a **FEBRASA;**

Art. 16 – A incorporação do pessoal da **RFFSA**, **GEIPOT**, **VALEC**, **CBTU** e **TRENSURB** dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados todos os direitos e prerrogativas trabalhistas dos empregados advindos das empresas de origem.

§ 1º - O pessoal incorporado na forma do disposto no *caput* terá seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão trabalhista;

§ 2º - Fica também assegurada a incorporação dos beneficiários da Lei nº. 8.878, de 11 de maio de 1994, que dispõe sobre a concessão de anistia, oriundos das empresas incorporadas pela **FEBRASA**, na forma da Lei.

§ 3º - A critério da Direção da **FEBRASA**, poderá haver a cessão de pessoal do quadro próprio, com ônus para outros órgãos ou entidades da Administração Pública interessados;

§ 4º - Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratada na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, a todos os empregados das empresas ferroviárias incorporadas que vierem a se aposentar pela **FEBRASA**.

§5º Fica assegurado, aos empregados oriundos do Escritório Regional da Malha Paulista – ERMAP, o direito à complementação, conforme o disposto nas Leis nº 10.478, de 28 de junho de 2002 e nº 8186 de 21 de maio de 1991.

SENADO FED. Fl. 432

§ 6º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários que trata a Lei nº. 2.061, de 13.04.53, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº. 3.887, de 08 de fevereiro de 1961 e Decreto Legislativo Nº. 1.400/60/RS.

§ 7º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários abrangidos pela Lei nº. 3.887, de 08.02.61;

§ 8º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que, em razão de Lei nº. 6.184, de 11.12.74, optaram pela integração nos Quadros da **RFFSA**, inclusive os que se tornaram inativos no período 17.03.75 a 19.05.80.

§ 9º - A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista nos parágrafos 4º à 8º e 11 será de responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela **FEBRASA**;

§ 10 - As aposentadorias e pensões dos ferroviários, previstas na legislação citada nos parágrafos 4º à 8º e 11 terão como referência a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários - PCS da **RFFSA**, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores:

a) acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data desta Lei, ainda que julgados posteriormente;

b) quaisquer alterações supervenientes;

§ 11 - Fica assegurado e preservado o pagamento da complementação de aposentadorias e pensões a todos os aposentados e pensionistas oriundos da RFFSA, suas Estradas de Ferro, unidades operacionais e subsidiárias de que tratam as Leis 8.186 de 21 de maio de 1991 e nº 10.478 de 28 de junho de 2002;

§ 12 - Aos aposentados e pensionistas fica assegurado o reenquadramento no novo Plano de Cargos e Salários na mesma data e condições do pessoal da ativa;

§ 13 - Os salários dos aposentados e pensionistas terão como referência o novo Plano de Cargos e Salários da **FEBRASA** e reajustados na mesma data e condições dos dissídios coletivos.

Art. 17 - A **FEBRASA**, com a aquiescência do órgão de origem, poderá solicitar a cessão com ônus, pessoal efetivo de outras Entidades e Órgãos do Governo Federal, independentemente de designação para exercício de cargo comissionado.

Art. 18 - Fica a **FEBRASA** autorizada a atuar como patrocinadora da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade - **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social, sucedendo a **RFFSA, CBTU, TRENSURB** e **GEIPOT**, nos direitos e obrigações, incluindo-se a dívida atuarial reconhecida pelas empresas incorporadas, formalizado através de instrumento contratual e seus aditivos, junto à Rede Ferroviária de Seguridade Social - **REFER**, e nas ações judiciais em que esta seja autora, ré, assistente, oponente ou terceira interessada.

§ 1º A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos para fins de unificação desses fundos em uma só instituição, desde que atendidas as determinações da legislação em vigor, e absorver os empregados que vierem a integrar os quadros da **FEBRASA**.

Art. 19 - O Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF**, criado pela Lei nº. 3.891, de 26 de abril de 1961, fica vinculada a **FEBRASA**;

§ 1º - As Ferrovias Nacionais sob a administração de autarquias, sociedades de economia mista Federais, Estaduais, Municipais, Privadas, Concessionárias, sub-concessionárias e Concedentes ficam obrigadas a cobrar sobre as tarifas praticadas, uma taxa adicional de 2% (dois por cento).

§ 2º- Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – **ANTT** encarregada de fiscalizar o repasse mensal ao **SESEF** de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias arrecadados.

§ 3% - Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade.

Art. 20 - A **FEBRASA** terá sede e foro na cidade do Rio de Janeiro, escritório em Brasília, podendo estabelecer Superintendências e Escritórios em outras unidades da Federação;

Art. 21 - Fica autorizado o Ministério dos Transportes a proceder todas as medidas necessárias e legais para implantação da nova Empresa, com o apoio de suas entidades vinculadas, e dos demais Ministérios e Órgãos do Governo Federal que se fizerem necessários à sua consecução.

Art. 22 - Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar, e garantir recursos suficientes, para a realização de programas de desligamento voluntário para empregados das empresas que formarão a **FEBRASA**, iniciando-se o processo, imediatamente após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União, respeitados, no mínimo, os termos e condições dos já realizados pelas referidas empresas.

Parágrafo único. Caso os processos de desligamento voluntário não se completem antes da incorporação das empresas, a **FEBRASA** poderá dar continuidade.

Art. 23. Até que a estrutura final de cargos da **FEBRASA** seja constituída fica autorizada a criação, no âmbito do Poder Executivo Federal, de cargos em comissão, de forma provisória, para fins de gestão inicial da Empresa, do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS nas seguintes quantidades: um DAS-6; oito DAS-5; vinte e um DAS-4; trinta e cinco DAS-3; quarenta e cinco DAS-2; e setenta e cinco DAS-1.

§ 1º Os cargos em comissão referidos no ***Caput*** destinam-se a implantação inicial da **FEBRASA**, não integrando à estrutura regimental da Empresa, devendo constar nos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.

§ 2º Os cargos dispostos no *Caput* serão preenchidos em conformidade com as necessidades depois de aprovados pela Diretoria Executiva colegiada e pelo Conselho de Administração;

Art. 24 - A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pela Medida Provisória Nº 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001, será revisada, de forma a evitar conflitos de atribuições com a FEBRASA, criada por esta Lei, em um prazo máximo e improrrogável de um ano, após sua publicação.

Art. 25 - Ficam revogados a Lei nº. 3.115, de 16 de março de 1957, a Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, o Decreto-lei nº. 89.396, de 22 de fevereiro de

SENADO FEDERAL
Fl. 434

1984, o Decreto nº.473, de 9 de Março de 1992, a Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993, o Decreto nº. 3.277, de 7 de Dezembro de 1999, o Decreto nº. 4.839, de 12 de setembro de 2003, o Decreto nº. 4.135, de 20 de Fevereiro de 2002, o dispositivo do Anexo II ao Decreto nº. 4.749, de 17 de junho de 2003, alterado pelo Decreto nº. 5.131, de 7 de Julho de 2004, referente à Coordenação-Geral Ferroviária e o Decreto nº. 5.476, de 23 de Junho de 2005. (verificar se os dispositivos legais que incluíram as empresas no PND foram aqui revogadas).

Art. 26 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Apresentamos aos nobres pares a presente proposta de substitutivo, fruto do esforço dos trabalhadores ferroviários da ativa e aposentados, com vistas a encontrar uma solução estrutural para o Sistema Nacional Ferroviário. Tal trabalho propõe dar uma solução definitiva e estrutural para o Sistema possibilitando que a modalidade ferroviária galgue posições na matriz dos transportes, atingindo mais de 30% das cargas transportadas. Os benefícios daí advindos são sobejamente conhecidos, através da redução global dos custos, diminuição de acidentes, de roubos de cargas, além de promover economia considerável dos recursos destinados à manutenção de rodovias ao se transferir dessas as cargas mais pesadas, diminuindo em muito a sua deterioração. Destacamos alguns pontos:

. A proposta fundamental é criação de uma única Empresa Pública Federal, oriunda da transformação da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A. na Ferrovias Brasileiras S.A - **FEBRASA**. Essa ação resolveria concomitantemente a situação da Rede Ferroviária Federal S. A. - **RFFSA**, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, dos Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB** e, ainda do **GEIPOT** - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes S.A., unificando desta forma, o subsetor ferroviário sob o controle da União.

. Serão obtidos ganhos significativos devido a "fusão"das empresas, com a centralização administrativa e financeira, redução do número de cargos, solução para os remanescentes da **RFFSA** e da **CBTU**, ampliação da área de atuação da VALEC, entre outros.

. A criação da FEBRASA, agregará e concentrará conhecimentos sobre superestruturas da via, sistemas ferroviários de eletrificação, sinalização e telecomunicações, material rodante e operação ferroviária, indo muito do que é apenas a infra-estrutura, necessários ao desenvolvimento, análise e implantação de novos projetos.

SENADO FEDERAL 435 SSACM

. Há necessidades de expansão dos serviços de transportes ferroviários de cargas e passageiros, possibilitando custos menores do transporte na cadeia logística do País, tanto para a chegada de cargas aos portos para as exportações como o abastecimento interno, sem onerar de forma significativa os produtos transportados. Faz-se necessário que o Poder Executivo promova ações no sentido de incrementar o setor ferroviário Nacional, de forma a possibilitar a construção de um Brasil próspero e viável economicamente, promovendo um transporte mais barato em regime de eficiência.

. Para tal se faz necessário manter e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários tais como aqueles de acesso aos portos, assim como, construir novos trechos e ligações, de forma a integrar a malha ferroviária. Devemos ainda incrementar a velocidade de transportes, por meio da adequação da malha e contornos em cidades evitando as interferências impostas pelo crescimento urbano. Pontos críticos como as passagens de nível, devem ser eliminados de forma adequada, com a construção de passagens superiores ou inferiores que garantam a mobilidade segura de veículos e pedestres. Tais ações impactam diretamente na oferta de transportes, minimizando as restrições de velocidade, riscos de acidentes e ampliando o retorno fiscal.

. Faz-se também necessária a implementação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros, com a implantação dos Trens Turísticos com a finalidade de desenvolver o turismo e preservar o patrimônio ferroviário, e dos Trens Regionais, cujos estudos de viabilidade já foram desenvolvidos pelo BNDES e tem a finalidade de promover a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresariais ao longo do trecho. Existem ainda os Trens de Alta Velocidade, pelos quais os empresários estrangeiros vêm demonstrando interesse em sua construção e operação, devido aos estudos já realizados pelos mesmos e que apontam como viável sua implantação.

. A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas a um baixo custo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, que há muito se questiona sua inexistência, e terão um grande impacto na opinião pública e na economia Nacional.

. Para que o Governo Federal tenha controle dos projetos e ações necessárias à implantação de obras de infra-estrutura, de sistemas ferroviários pertinentes e dos serviços a serem implantados, é imperativo que a União seja dotada de um órgão que concentre tais atividades, com estrutura adequada e sem excessos, a fim de que haja agilidade no desenvolvimento dos trabalhos necessários.

. Atualmente existem no Governo, cinco empresas ferroviárias de economia mista, a **VALEC** -Engenharia e Construções Ferroviárias S.A, a **RFFSA** - Rede Ferroviária Federal S.A em Liquidação, a **CBTU** - Companhia Brasileira de Trens Urbanos , **TRENSURB** - Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. e, o **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes S.A., que além de problemas estruturais, sofrem de

DO FEDERAL 436 SSACM

demandas jurídicas de várias ordens. Algumas estão enquadradas do Plano Nacional de Desestatização – **PND**, outras em processo de liquidação dispersando esforços necessários para a implementação de um plano que incremente o transporte ferroviário, visando o atendimento da política de mudança da matriz nacional de transportes.

. Para que o Governo possa de forma efetiva avançar nas suas propostas com relação ao setor ferroviário se faz necessária uma reestruturação dessas Empresas de forma a concentrar esforços e aproveitar a mão-de-obra qualificada disponível e indispensável ao projeto.

. Também necessitam de uma definição de políticas acertadas para seu equacionamento as empresas estatais responsáveis pelo transporte ferroviário de passageiros no âmbito metropolitano, quais sejam Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, e a empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre - **TRENSURB**. Com relação a estes sistemas, a proposta da criação da nova Empresa, tem como vantagem a possibilidade de agregá-las em uma única empresa, a **FEBRASA**, centralizando as atividades do setor ferroviário, sob responsabilidade Federal, em apenas um órgão governamental.

. A transferência para o Ministério das Cidades da **CBTU** e do **TRENSURB**, operadoras dos transportes ferroviários de passageiros, com grande apelo social, e as políticas traçadas para estas empresas desde o Governo passado necessitam ser revistas e equacionadas de forma mais adequada e apropriada;

. Os Trens Urbanos têm uma grande importância social, e os Estados, já endividados e imbuídos em resolver outros problemas sociais, não estão aptos a assumir os custos operacionais desses Sistemas. Pesa ainda sobre o modelo de regionalização propostas definidas em estudos desenvolvidos pelo Banco Mundial, que preconizam o "subsidio ao usuário" e "garantias de demanda" como forma de garantir o equilíbrio econômico-financeiro e a remuneração do capital investido e certamente o lucro financeiro, que, se não acontecem, acabam sendo bancados pelos cofres públicos.

. Por outro lado a **CBTU** e **TRENSURB**, empresas que implantam e operam os sistemas metropolitanos em algumas poucas Capitais têm, no âmbito do Ministério das Cidades, que disputar recursos para sua ampliação e manutenção, com os setores de Saneamento e Habitação, que demandam investimentos em todas as cidades do País, com primazia para o atendimento destes últimos.

. Assim sendo cabe ao Governo Federal, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação das Empresas ferroviárias sobre sua responsabilidade, agregando e otimizando sua gestão e funcionalidade e, ainda resgatando a memória técnica e o conhecimento especializado que há muito vem se perdendo, bem como, preservando o acervo documental e principalmente o patrimônio das empresas.

. A proposta de criação de uma nova Empresa que agregue as atividades e os trabalhadores celetistas remanescentes das Empresas administradas pela União, resolvem de uma vez por todas a situação da **RFFSA**, **CBTU**,

SENADO FEDERAL 437

TRENSURB, **VALEC** e, **GEIPOT**, pois serão sucedidas apenas por uma empresa de economia mista, vinculada ao Ministério dos Transportes.

. Esta situação caótica atual é agravada pela pulverização das empresas ferroviárias federais, o que as torna frágeis perante o desafio de retomar os transportes sobre trilhos no País, de forma a atender as necessidades de uma Nação com dimensões continentais.

. Os governantes brasileiros, não optaram pela fusão e centralização de empresas no lugar da pulverização das empresas ferroviárias federais. A fusão é um estágio mais sofisticado de empresas: não só permite uma melhor posição de mercado, conferindo-lhe maior poder econômico, como permite principalmente economias de custo (de intensidade – no curto prazo – e de escala – no longo prazo).

. Neste moderno espectro é que se propõe a absorção pela **FEBRASA** das Empresas Ferroviárias Federais: Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – **RFFSA**, da **VALEC** - Engenharia, Construções e Ferrovias Sociedade Anônima, da **CBTU** - Companhia Brasileira de Trens Urbanos Sociedade Anônima, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre Sociedade Anônima – **TRENSURB**, agregando ainda o pessoal e atividades Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes Sociedade Anônima – **GEIPOT**.

. Destas Empresas será gerada a **FEBRASA** – Empresa de Transportes Ferroviários, vinculada ao Ministério dos Transportes. O pressuposto é o do fortalecimento do setor ferroviário, tornando-o preparado economicamente e operacionalmente para enfrentar a reestruturação do setor, assim como a construção de novas vias férreas, solidificar as existentes e gerir adequadamente os sistemas ferroviários Nacional. No caso brasileiro, tarefas deste porte impõem à necessidade de uma empresa fortalecida e unificada integralmente. Esta união não imporá aos cofres públicos despesas adicionais. Pelo contrario, em qualquer fusão a expectativa é diminuição de custos por economias de intensidade ou de escala. Os ganhos econômicos e os benefícios sociais são evidentes.

. A **FEBRASA**, na área de jurisdição federal, terá por finalidade prestar serviços de transportes ferroviários, explorando-os diretamente, ou por meio de concessões, ou transferências a Estados, Distrito Federal ou Municípios. Constitui, também, objetivo da **FEBRASA** desenvolver estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, no contexto do desenvolvimento tecnológico, da integração com os demais modais do setor, da logística operacional, de forma conjugada com os sistemas portuários e com as aduanas de interior, dentre outros congêneres.

. Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma Empresa Federal de economia mista que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA, GEIPOT, VALEC, CBTU e TRENSURB,** todas igualmente de economia mista.

SENADO FEDERAL
Fl 438
S C A C M

Estes, são apenas alguns dos motivos que nos levam a concluir ser indispensável a criação desta Empresa a **FEBRASA**, e para essa finalidade propomos a presente emenda, que esperamos seja, ao final, aprovada pelos nobres pares.

Sala das Sessões,

Deputado Ivan Valente

PSOL/SP

Data: 06/02/2007 Autor: IVAN VALENTE

SEMEC FECER
Fl. 439
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

00221

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 07/02/2007	proposição Medida Provisória nº 353	
Deputado Carlos Santana		nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA SUBSTITUTIVA GLOBAL À MEDIDA PROVISÓRIA 353/2007

*Autoriza a transformação da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A., a incorporação a ela de outras empresas ferroviárias e dá outras providências.*

Art. 1º. - Autoriza a transformação da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A., referida no Decreto nº. 94.352, de 20 de maio de 1987, alterando seus objetivos, área de atuação, razão social e plano de cargos e salários, assim como outras alterações necessárias ao processo de transformação referido.

§ 1º - A empresa resultante dessa transformação será denominada Ferrovias Brasileiras S.A. - **Febrasa**, Empresa Pública vinculada ao Ministério dos Transportes, na forma definida no inciso II do art. 5º do Decreto-Lei nº. 200, de 25 de fevereiro de 1967, e no art. 5º do Decreto Lei nº 900, de 29 de setembro de 1969.

§ 2º - A área de atuação **da Febrasa** será em todo o território nacional, respeitado a alínea "d", do inciso XII, do Art. 21, da Constituição da República Federativa do Brasil;

§ 3º - Imediatamente após a promulgação desta Lei, Ato do Poder Executivo, excluirá a VALEC do Decreto nº. 473 de 09 de março de 1992.

§ 4º - O prazo máximo para conclusão do processo de

PARLAMENTAR

SENADO FE... Fl 440 SSACM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

transformação da **VALEC** e incorporação de empresas federais de atividades afins com o subsetor ferroviário será de dezoito meses.

Art. 2º - O capital social da **Febrasa** será integralizado pelo patrimônio da **VALEC** e acrescido por meio da incorporação de bens, direitos, ações, ativos, aí considerados os bens móveis e imóveis das empresas referidas nesta Lei, conforme apurado em processo de incorporação, incluindo-se ainda patrimônio que vier a ser redistribuído pela **União**.

Art. 3º - A **Febrasa** permanecerá com a relação de trabalho regida pela Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943 e legislação trabalhista correlata.

Art. 4º - A **Febrasa** terá sede e foro na cidade de Brasília-DF, mantendo Escritório Central na cidade do Rio de Janeiro - RJ, podendo estabelecer superintendências e escritórios em outras unidades da Federação.

Art. 5º - A **União** Federal será litisconsorte necessária da **Febrasa** em todos os feitos judiciais na qual a Empresa figurar como autora, ré, opoente ou assistente, cujo valor da causa ou da execução iguale ou supere um milhão de reais, nesta data.

§ 1º - A **Febrasa** não herdará quaisquer passivos, dívidas, contenciosos trabalhistas e cíveis das empresas incorporadas, sendo os mesmos assumidos pela **União**.

§ 2º -. Ficam assegurados à **Febrasa** os privilégios da Fazenda Nacional.

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL Fl. 441 SSACM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Art. 6º - Fica autorizado ao Ministério da Fazenda, por meio do Tesouro Nacional, a destinar recursos suficientes para executar quitações de passivos remanescentes das empresas que vierem a ser reagrupadas na **Febrasa**, incluindo:

I - participações acionárias dos respectivos acionistas minoritários;

II – ações judiciais cíveis e trabalhistas transitadas em julgado e em fase de execução, bem como aquelas que ainda não tenham transitado em julgado;

III – despesas relativas à eventual substituição de penhoras judiciais de ativos;

IV - recursos necessários à identificação, recadastramento, mapeamento via satélite, aviventamento, e guarda dos bens imóveis e móveis, que venham a se incorporar ao Patrimônio da **União** e ao da **Febrasa**;

VII - dívidas reconhecidas com credores, incluindo a Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – **REFER**, o Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social e o Serviço Social das Estradas de Ferro – **SESEF**;

Art. 7º A **Febrasa** será administrada por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, e atuação, em caráter de colegiado, por uma Diretoria Executiva, contando ainda com um Conselho Fiscal, cujas novas composições e atribuições serão definidas por Atos do Poder Executivo que ainda instituirão:

I. A aprovação do Estatuto Social da Empresa, seu Regimento Interno e dos Conselhos;

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL Fl. 442 SSACM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

dia 21/02/2007 proposição 353
Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

I. O orçamento da Empresa até conclusão do processo de reagrupamento e implantação da **Febrasa**;

II. A organização e implantação do Quadro de Pessoal e Plano de Cargos e Salários da Empresa.

§ 1º - Será garantido assento no Conselho de Administração da Febrasa um representante dos clientes e usuários dos serviços de transporte ferroviário de cargas e passageiros, respectivamente, e outro dos trabalhadores.

§ 2º - O Presidente do Conselho de Administração será o representante do Ministério dos Transportes e indicado pelo seu Ministro.

Art. 8º. Serão de competência da **Febrasa** as seguintes atribuições:

I - Gerenciar, desenvolver, acompanhar, licitar, contratar, fiscalizar e executar, diretamente ou através de terceiros, estudos, pesquisas, projetos, obras de construção, reconstrução, restauração, recuperação e ampliação da malha e dos transportes ferroviários e metroviários, bem como executar programas de operação, manutenção, conservação e controle de tráfego, decorrentes do uso de recursos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da **União**;

II – Prestar serviços ferroviários, de competência Federal, por meio de contratos, convênios, ou acordos de cooperação técnica, firmados com à Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-Estrutura Terrestre – **DNIT**, assim como à Agência Nacional de Transportes Terrestres – **ANTT e** no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis –

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL Fl. 443 SSACM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

dia 07/02/2007 proposição 353
Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

IBAMA, que concerne ao transporte ferroviário, sua infra-estrutura e a outros de interesse da **União**;

III - Participar de projetos de Parcerias Público – Privada (PPP's), de Consórcios Públicos, contratar financiamentos por meio de instituições financeiras, nacionais e internacionais, de apoio e fomento ao desenvolvimento, e ainda desenvolver negócios por meio da elaboração e execução de projetos de ocupação da região lindeira, estações e pátios, visando o incremento do transporte e o financiamento dos sistemas;

IV – Desenvolver projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis, declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor;

V - Prestar serviços de transportes de cargas e de passageiros, sobre trilhos, inclusive adotando os serviços porta a porta e de integração modal, não outorgados às empresas privadas ou não delegados a Estados, Distrito Federal ou Municípios, ou nas concessões que vierem a ser objeto de caducidade, falência, rescisão ou findos, bem como aqueles de caráter social ou que sirvam como indutores de desenvolvimento, sem interesse da iniciativa privada e de interesse da **União**;

VI - Representar e garantir os interesses da **União** na Direção de Empresas prestadoras de serviços metroviários e ferroviários, onde haja Capital e aporte de recursos Federais de investimento e custeio, de forma proporcional;

VII - Administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar,

PARLAMENTAR

SSACM 444

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

melhorar, manter em tráfego e explorar as estradas de ferro a ela incorporadas;

VIII - Promover e participar da exploração de trens regulares e não regulares de passageiros em centros urbanos, metropolitanos, intermunicipais e interestaduais, turísticos e de longa distância e aqueles onde houver interesse social, representando a **União** onde esta for partícipe em processos de PPP ou de Consórcios Públicos;

IX – Supervisionar e fiscalizar o uso e a manutenção dos bens ferroviários arrendados, pertencentes à **União**, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de arrendamentos, bem como abrir processo junto a **ANTT**, e acompanhar a aplicação de penalidades pelo seu descumprimento;

X - Implementar medidas necessárias para receber os ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento, administrando-os e dando destinação aos mesmos;

XI – Planejar, construir, implantar, operar, manter e participar de serviços de transportes metroviários e ferroviários, considerados de interesse da **União**;

XII - Propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos, execução de obras viárias e de prestação de serviços de transportes metroviários e ferroviários;

XIII - Promover ou efetuar estudos, a pedido do **Ministério dos Transportes**, sobre rotas e corredores estratégicos de transportes, para

PARLAMENTAR

445

SSACM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

exportação, para abastecimento interno, inclusive de passageiros, onde os sistemas metroferroviários seja um elemento predominante, constitua ponto fundamental para a formação do corredor estratégico, ou seja, de interesse econômico – social para economia nacional, regional e urbana;

XIV - Promover o desenvolvimento tecnológico do transporte sobre trilhos por meio da criação de centros de estudos de especialização e implantação de centros de pesquisa tecnológica e realização em parceria com universidades e centros tecnológicos, nacionais e internacionais;

XV – Desenvolver estudos e elaborar proposta, visando a concepção do Sistema Nacional Ferroviário, integrante do Sistema Nacional de Viação, no contexto do Plano Nacional de Viação – **PNV**, assim como atuar no planejamento econômico e urbanístico das faixas de domínio e estações, integrantes do Plano e seu entorno;

XVI – Submeter ao **Ministério dos Transportes**, propostas para a elaboração do Plano Plurianual e para inclusão no Projeto de Lei do Orçamento da **União**, em consonância com o inciso XXIII do Art. 84 da Constituição da República Federativa do Brasil;

XVII – Cooperar com o **Ministério da Defesa** na elaboração de diretrizes de mobilização do transporte ferroviário no País e proteção de sua faixa de domínio, muito especialmente nas faixas de fronteira;

XVIII - Promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda dos serviços de transporte;

PARLAMENTAR

SSACM 446

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

XIX – Dar suporte técnico ao **Ministério da Justiça**, especificamente para a Polícia Ferroviária Federal - PFF, acompanhando, prestando auxílio técnico e treinamento, na elaboração de laudos periciais de acidentes ferroviários ocorridos em faixas de domínio pertencentes à **União**, arrendadas ou não, e em delitos contra o patrimônio da **Febrasa**;

XX - Promover seminários ou congressos sobre a atividade ferroviária;

XXI - Publicar livros, revistas, normas, pesquisas e opúsculos técnicos, divulgando suas ações ferroviárias no Brasil, inclusive através da rede mundial de computadores;

XXII - Participar de congressos e seminários, nacionais e internacionais, sobre o transporte ferroviário ou assuntos afins;

XXIII – Desenvolver atividades de estudos, projetos e pesquisas, nas áreas de infra-estrutura e transportes ferroviários, bem como aqueles referentes à logística e terminais de integração multimodal;

XXIV – Representar a **União** nas discussões e elaboração de tratados internacionais, versando sobre as estradas de ferro;

XXV – Participar de associações e organismos nacionais e internacionais, cujo objetivo seja o desenvolvimento, integração, troca de experiências no que diz respeito ao Subsetor Ferroviário;

XXVI – Fornecer subsídios para formulação de propostas de Plano de Outorgas e Arrendamentos, a serem aprovados pelo Ministério dos

PARLAMENTAR

447

SSACM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário 290

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

transportes;

XXVII - Promover e participar da exploração dos sistemas de transportes de passageiros sobre trilhos em regiões urbanas e metropolitanas, onde houver interesse social e da **União**, e quando não ocorrer a aceitação de que trata o § 5º do Artigo 3º da Lei n.º 8.693, de 3 de agosto de 1993;

XXVIII – Elaborar propostas para as revisões tarifárias, ouvindo o Conselho de Administração e a **ANTT**, encaminhando-os ao Ministério dos Transportes, para aprovação;

XXIX – Contribuir para a preservação do patrimônio histórico, técnico, cultural e da memória das ferrovias e metrôs, em cooperação com órgãos e instituições associadas à cultura nacional e regional, orientando e estimulando a participação de concessionários do Subsetor e de entidades não governamentais interessadas;

XXX - Desenvolver pesquisas destinadas a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, o desenvolvimento tecnológico, a integração com as demais modalidades de transporte, a logística operacional, de forma conjugada com os sistemas rodoviários, aquaviários, portuários, dutoviários, aeroportuários e aduaneiros, inclusive aqueles de interior e de fronteira;

XXXI – Promover as medidas de proteção ao meio ambiente de acordo com as diretrizes governamentais, atendendo a legislação vigente;

XXXII - Promover parcerias com a iniciativa privada, incluindo as concessionárias atuais do subsetor, a indústria, os bancos de fomento, as

PARLAMENTAR

FECER 445 SGACM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 27/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

instituições de ensino e representações da sociedade organizada;

XXXIII – Treinar e habilitar maquinistas, condutores de autos de linha, controladores de operações e outras atividades necessárias aos serviços ferroviários e metroviários, buscando a participação de instituições de ensino técnico de nível médio e superior, do Serviço Nacional de Aprendizagem da Indústria - **SENAI** e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte - **SENAT**;

XXXIV – Coordenar os trabalhos de implantação de Trens Regionais e Trens de Alta Velocidade para o transporte ferroviário de passageiros;

XXXV – Desenvolver outras ações compatíveis com suas atribuições e interesses.

Art. 9º - A **Febrasa** promoverá ainda convênio com o **Ministério da Defesa** para fins de utilização de serviços das Forças Armadas Brasileiras, visando o mapeamento, cadastramento via satélite (GPS), aviventamento dos bens imóveis, incluindo as faixas de domínio sob sua responsabilidade, e àqueles pertencentes à **União**.

Art. 10º - A **União** transferirá à **Febrasa** recursos financeiros destinados para atividades de transformação, instalação, aparelhamento, implantação, incorporação, estudos e trabalhos a serem desenvolvidos inicialmente pela **Febrasa**, a quantia de trezentos milhões de reais, sendo este valor incorporado ao capital social da **Febrasa**.

PARLAMENTAR

TEC 449 SSACM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 21/02/2007	proposição Medida Provisória nº	353
Deputado Carlos Santana		nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

§1º - Serão mantidos os recursos destinados **VALEC** na Lei Orçamentária, assim como aqueles das empresas que vierem a ser incorporadas.

§2º - O **Ministério dos Transportes** disponibilizará à **Febrasa** recursos orçamentários e financeiros necessários para o custeio das atividades da empresa, enquanto não for alcançado o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 11º - Constituem recursos da **Febrasa**:

I - Receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

II - Recebíveis oriundos dos contratos de exploração e uso operacional da Ferrovia – Norte Sul, assim como recursos equivalentes aos dos contratos de concessões e arrendamento das malhas ferroviárias federais;

III – Créditos provenientes da exploração extra-operacional de suas faixas de domínio;

IV - Direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de trinta quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos, assim como os recursos provenientes de sua exploração de forma direta ou indireta;

V - Receitas operacionais, por serviços de transporte ferroviário prestados às pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

PARLAMENTAR

450

SSACM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

VI - Receitas de alugueis e alienações de seu patrimônio, inclusive aqueles inservíveis e desincorporados;

VII - Produtos da venda de publicações, material técnico, dados e informações, inclusive para fins de licitação pública, de emolumentos administrativos e de taxas de inscrição em concursos públicos;

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

IX – Receitas de transferências de recursos do Tesouro;

X – Receitas provenientes da realização de cursos, seminários, encontros, congressos ou assemelhados;

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

XII - Rendimentos de aplicações financeiras que realizar;

XIII – Receitas provenientes de empréstimos junto às instituições de crédito, financiamento, desenvolvimento e fomento;

XIV – Ingressos de aluguéis, créditos e demais recebíveis de empresas que vierem a ser incorporadas pela **Febrasa**;

XV - Receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas para outras entidades;

XVI – Fundos e frutos civis decorrentes da mobilização e exploração dos recursos direitos concedidos pela **União** nessa Lei;

PARLAMENTAR

FE
451
SSACM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

XVII – Ações em que as entidades que vierem a ser incorporadas sejam autoras;

XVIII - Rendas provenientes de outras fontes;

XIX - Doações, legados, subvenções e outros recursos que lhe forem destinados por pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive os bens e patrimônios provenientes de órgãos públicos.

Art. 12 - Fica autorizado à **VALEC, RFFSA, GEIPOT, CBTU** e a **TRENSURB,** promover a revisão e equiparação de seus Planos de Cargos e Salários e o respectivo reenquadramento de seus empregados ativos e inativos, tomando com referência aquele adotado pela **Febrasa,** nos termos desta Lei ou em regulamentação do Poder Executivo, antes dos respectivos empregados serem recebidos pela **Febrasa.**.

§ 1° - As empresas citadas no caput promoverão o recadastramento de aposentados, pensionistas e anistiados.

§ 2º - Os valores remuneratórios dos empregados, permanecerão inalterados no reenquadramento, respeitados os devidos ajustes, assim como mantidos após a incorporação da empresa de origem.

§ 3º - Os empregados que não optarem pelo enquadramento permanecerão em quadros em extinção.

Art. 13 - A recepção do pessoal das empresas relacionadas no Art. 12 desta Lei não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados, mantidos e referidos no Plano de Cargos e Salários da **Febrasa,** todos os direitos e

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL 452 SSCAM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007	proposição Medida Provisória nº 353	
Deputado Carlos Santana		nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

prerrogativas trabalhistas dos empregados advindos das empresas ferroviárias de origem;

§ 1º - Fica garantida, por extensão, a aplicação da Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991, e da Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, a todos os empregados, aposentados e pensionistas, que venha a ter como referência o Plano de Cargos e Salários da **Febrasa** e nela se aposentarem.

§ 2º - Os empregados do GEIPOT poderão aí permanecer até que seja definida pelo Poder Executivo empresa similar de pesquisas em transportes, pelo prazo máximo de um ano; não ocorrendo esta definição ou decorrido este prazo, os empregados do GEIPOT serão recebidos pela Febrasa, conforme Art.12, Art.13 e Art. 15.

§ 3º - Fica assegurada a absorção na VALEC aos beneficiados pela lei nº 8878/94 de 11 de maio de 1994, que dispõe sobre a concessão de anistia e contemplados pelo decreto nº 5515 de 24 de Junho de 2004 e alterado pelo nº 5954 de 07 de Novembro de 2006, podendo também sua absorção ser pelo Ministério dos Transportes , DNIT e Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

§ 4 - A responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o cargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, do Estado do Rio Grande do Sul , e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União,

PARLAMENTAR

SSACM FL 453

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961, e o Decreto Legislativo nº 1.400/60/RS; assim como também o pagamento dos ferroviários inativos, aposentados por invalidez do Estado do Rio Grande do Sul, denominados cláusulas XI ;

Art. 14 – Ficam também preservados e mantidos na **Febrasa** todos direitos trabalhistas de todos empregados inativos e pensionistas, que se aposentaram em empresas ferroviárias, passando estes a ter como referência o Plano de Cargos e Salários da **Febrasa.**

§ 1º - Os proventos dos ferroviários aposentados e pensionistas serão reajustados na mesma data e condições do pessoal da ativa, sendo o reajustamento do valor da parcela complementar das aposentadorias e pensões regido pelo disposto no parágrafo único do art. 2º e, art. 6º da Lei 8186, de 21 de maio de 1991.

§ 2º - A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários será de responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela **Febrasa.**

Art. 15 - Após o cadastramento e reenquadramento dos empregados, no novo Plano de Cargos e Salários, fica a **Febrasa** autorizada a receber pessoal das empresas que vierem a ser incorporadas ou redistribuídos, incluindo os anistiados do Plano Collor, e a realizar concurso público.

Art. 16 - Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado promover de programas de desligamento voluntário para os empregados da **VALEC, RFFSA, GEIPOT, CBTU** e a **TRENSURB**, garantindo recursos suficientes para sua execução;

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL 454 SSACM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário 298

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Art. 17 A contratação de pessoal efetivo da **Febrasa** far-se-á por meio de concurso público de provas ou de provas, títulos, e trabalhos publicados, observadas as normas específicas editadas pelo Conselho de Administração.

§ 1º Para fins de implantação, fica a **Febrasa** equiparada às pessoas jurídicas referidas no Art. 1º da Lei nº 8.745, de 9 de dezembro de 1993, com vistas na contratação de pessoal por tempo determinado;

§ 2º Formará o quadro inicial de pessoal efetivo da **Febrasa** os empregados da **VALEC**, das empresas que vierem a ser incorporadas e por aqueles que vierem a ser redistribuídos de outras empresas, sendo estes enquadrados de forma equivalente no Plano de Cargos e Salários da nova Empresa;

§ 3º Considera-se como necessidade temporária de excepcional interesse público, para os efeitos da Lei nº 8.745, de 9 de dezembro de 1993, a contratação de pessoal técnico e administrativo por tempo determinado, imprescindível ao funcionamento inicial da **Febrasa;**

§ 4º As contratações a que se refere o § 1º, observarão o disposto no **caput** do art. 3º, no art. 6º, no inciso II do art. 7º e nos arts. 9º e 12 da Lei nº 8.745, de 9 de dezembro de 1993, e não poderão exceder o prazo de trinta e seis meses, a contar da data da instalação da **Febrasa.**

Art. 18 – Fica a **Febrasa** autorizada a atuar como patrocinadora da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade – **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL Fl. 455

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Seguridade Social, sucedendo a **RFFSA** e **GEIPOT**, nos direitos e obrigações, incluindo-se a dívida atuarial reconhecida pelas empresas incorporadas, formalizado através de instrumento contratual e seus aditivos, junto às patrocinadas;

Parágrafo Único: A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos para fins de unificação desses fundos em uma só instituição, desde que atendidas as determinações da legislação em vigor, e promover a inclusão dos empregados que vierem a integrar os quadros da **Febrasa,** caso seja de interesse deles a contratação de previdência privada.

Art. 19 – O Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF**, criado pela Lei nº. 3.891, de 26 de abril de 1961, passa a ser vinculado a Ferrovias Brasileiras S.A. - **Febrasa**, mantendo as finalidades sociais para qual foi criado.

§ 1º - Fica a **ANTT** encarregada de negociar e fiscalizar o repasse de dois por cento, que vinha sendo arrecadado junto aos fretes de cargas ferroviárias, em conformidade com o Art. 4º da Lei nº. 3.891, de 26 de abril de1961 e neles incorporados, quando do advento das concessões, ao **SESEF:**

§ 2º - A parcela de dois por cento arrecadada junto aos fretes e tarifas definida na Lei nº. 3.891, de 26 de abril de 1961, será uma das fontes que comporá o Fundo Social Ferroviário, de acordo com a Lei citada, neste parágrafo;

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL 456 SSCM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

§ 3º - As empresas ferroviárias e metroviárias que repassarem o adicional citado no § 2º terão, em contrapartida, a prestação de serviços do **SESEF** aos seus empregados;

§ 4º - Fica a **RFFSA** autorizada a negociar com o **SESEF**, as dívidas reconhecidas, incluindo na negociação os imóveis da Empresa ocupados pela Instituição.

§ 5º - O Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro – **SESEF** será ajustado às disposições deste artigo, num prazo de noventa dias, por Ato do Poder Executivo.

Art. 20 - Fica instituída uma **Comissão Executiva**, vinculada à Casa Civil da Presidência da República, com presença obrigatória do representante do Ministro dos Transportes, que será responsável pela condução do processo de reagrupamento das empresas federais listadas nesta Lei à **Febrasa**.

§ 1º - A **Comissão Executiva** será instalada na cidade do Rio de Janeiro – RJ devendo as Empresas envolvidas no processo de transformação e incorporação, auxiliar sua instalação.

§ 2º - A **Comissão Executiva** permanecerá instalada até a conclusão do processo de unificação das Empresas Federais na **Febrasa.**

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL 457 SSACM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

§ 3º -. A **Comissão Executiva** será provida de cargos em comissão, pelo tempo que a mesma durar, que conduzirão o processo de reagrupamento das Empresas, sendo eles do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS, conforme nas seguintes quantidades inicialmente previstas: dois DAS-6; dez DAS-5; vinte DAS-4; trinta DAS-3 e sessenta DAS-1.

§ 4º - Os cargos dispostos no § 3º serão preenchidos em conformidade com as necessidades de instalação e atividades desenvolvidas pela **Comissão Executiva**, depois de aprovados Ato do Poder Executivo.

§ 5º - A **Comissão Executiva** terá um Coordenador indicado pela **Casa Civil** da Presidência da República e um Subcoordenador indicado pelo Ministério dos Transportes;

§ 6º - A **União** destinará para o processo de reagrupamento das empresas citadas neste instrumento legal, recursos financeiros no montante de cem milhões de reais, a serem utilizados em conformidade com as necessidades apontadas pela **Comissão Executiva**, sendo o saldo que restar integralizado no Capital Social da **Febrasa**;

§ 7º - A **Comissão Executiva** terá apoio jurídico da Advocacia Geral da **União**, por meio de Grupo de Trabalho especificamente destinado para esta *finalidade e diretamente vinculado à Comissão*;

§ 8º - A **Comissão Executiva** poderá solicitar os serviços de apoio e cobertura da Polícia Ferroviária Federal.

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL 458 SSA

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do cadastro

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

§ 9º - Fica determinado a **VALEC**, à **RFFSA**, ao **GEIPOT**, à **CBTU** e a ao **TRENSURB**, a formarem **Grupos de Trabalho** próprios, que terão como finalidade interagir, auxiliar e facilitar os trabalhos da **Comissão Executiva**, nas ações referentes ao reagrupamento das empresas na **Febrasa**.

§ 10º - Os integrantes dos **Grupos de Trabalho** serão indicados pelos Diretores Presidentes e Liquidantes das empresas, e aprovados pelo Coordenador da **Comissão Executiva**.

§ 11º - As informações solicitadas pela **Comissão Executiva** à Coordenação dos **Grupos de Trabalho** terão prioridade e serão efetuadas sempre por meio de documentação específica.

Art. 21 - Fica determinado que **o Ministério dos Transportes** e o **Ministério das Cidades**, com o apoio de suas entidades vinculadas, e dos demais Ministérios e Órgãos do Governo Federal envolvidos, prestem apoio a **Comissão Executiva** nas ações necessárias à conclusão do processo de reunificação das empresas e reestruturação do Subsetor.

Art. 22 – Fica determinado que o Ministério da Justiça tome as providências necessárias para instalação da Polícia Ferroviária Federal - **PFF**, contando para isso com os contingentes existentes dessa Polícia, os quais foram dispostos em quadros reservados e à parte, de acordo com a Resolução de Diretoria nº. 06 de 06/06/1990 da **RFFSA**, abrangente **a TRENSURB**, e Resolução de Diretoria nº. 011 de 13/11/1991 da **CBTU**, em procedimento equivalente ao utilizado para encampação da Polícia Rodoviária Federal - **PRF**.

PARLAMENTAR

459

SSACM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data 27/02/2007	proposição Medida Provisória nº 353	
Deputado Carlos Santana		nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Art. 23 - Ficam inalteradas as estruturas de cargos das empresas que serão incorporadas pela **Febrasa**, e também aquelas em liquidação, até que sejam incorporadas suas atividades e quadros de pessoal.

Art. 24 - Ficam revogados, no que contrariem esta Lei, os seguintes textos Legais: Lei nº. 3.115, de 16 de março de 1957, o Parágrafo Único da *Lei 3.891 de 26 de abril de 1961,* a Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, a Lei nº. 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pela Medida Provisória No 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001, o Decreto-lei nº. 89.396, de 22 de fevereiro de 1984, o Decreto nº. 473, de 9 de Março de 1992, a Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993, o Decreto nº. 3.277, de 7 de Dezembro de 1999, o Decreto nº. 4.839, de 12 de setembro de 2003, o Decreto nº. 4.135, de 20 de Fevereiro de 2002, e o Decreto nº. 5.476, de 23 de Junho de 2005.

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

Brasília, de 2006; 185º da Independência e 117º da República.

JUSTIFICATIVA

A presente proposta de Emenda substitutiva global à Medida Provisória 353/2004, propondo dar uma solução definitiva e estrutural para o Sistema Nacional Ferroviário, para que a modalidade ferroviária possa galgar

PARLAMENTAR

460

SSACM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

posições na matriz dos transportes, atingindo mais do que os parcos **30%** das cargas transportadas. Esta Emenda não se contradiz, em sua essência com o Projeto de Lei original, mas procura torná-lo mais robusto, da seguinte forma:

a) Mantém a extinção da **RFFSA,** de forma similar à proposta do Poder Executivo;

b) Transfere os empregados da **RFFSA** para a **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A., mudando porém a sua denominação para Ferrovias Brasileiras S.A – Febrasa;

c) Agrega outras empresas ferroviárias federais numa só, conferindo maior massa crítica à entidade resultante, que, em princípio, poderá atuar com maior Poder jurisdicional sobre o subsetor ferroviário, agregando esforços, ao invés de dispersá-los;

d) Não se visualiza impedimentos jurídicos ou constitucionais, posto que se mantém o mérito essencial da proposta do Poder Executivo, principalmente na medida em que foi correlacionada pelo Governo com o Programa de Acelerado de Crescimento – PAC; este fato de per si justifica esta Emenda, posto que a mera extinção da RFFSA não dá nenhum suporte ao PAC, de forma imediata ou mediata;

e) Esta Emenda resulta da discussão que vem sendo feita há cerca de três anos pelos representantes dos trabalhadores ferroviários, inclusive pensionistas e aposentados, parlamentares e especialistas da área.

Os benefícios daí advindos são sobejamente conhecidos,

PARLAMENTAR

SSACM 461

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

destacando-se a redução global dos custos, diminuição de acidentes, de roubos de cargas, além de promover economia considerável dos recursos destinados à manutenção de rodovias ao se transferir dessas as cargas mais pesadas, diminuindo em muito a sua deterioração.

Atualmente existem no Governo quatro empresas ferroviárias de economia mista, a **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A, a **RFFSA** - Rede Ferroviária Federal S.A em Liquidação, a **CBTU** - Companhia Brasileira de Trens Urbanos , **TRENSURB** - Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. e ainda o **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes S.A., que além de problemas estruturais, sofrem de demandas jurídicas de várias ordens.

Algumas dessas empresas estão enquadradas do Plano Nacional de Desestatização – **PND**, outras em processo de Liquidação dispersando esforços necessários para a implementação de um plano que incremente o transporte ferroviário, visando o atendimento da política e transformação da matriz nacional de transportes.

Esta situação caótica atual é agravada pela pulverização das empresas ferroviárias federais, pela falta de recursos, o que as torna frágeis perante o desafio de retomar os transportes sobre trilhos no País, de forma a atender as necessidades de uma Nação com dimensões continentais.

PARLAMENTAR

462

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

A proposta fundamental é formação de uma única Empresa Pública Federal, oriunda da transformação da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A. na Ferrovias Brasileiras S.A – **Febrasa** que, incorporaria as atividades da **RFFSA, CBTU, TRESURB** e, no que for de interesse ao subsetor ferroviário, as do **GEIPOT;**

Essa ação resolveria concomitantemente a situação da **VALEC, RFFSA, CBTU, TRENSURB** e, ainda do **GEIPOT**, unificando subsetor ferroviário sob o controle da **União**.

Ganhos significativos por meio da transformação da **VALEC** e incorporação das empresas à **Febrasa**, com a centralização administrativa e financeira, redução do número de cargos, solução para os remanescentes da **RFFSA, GEIPOT** e da **CBTU**, ampliação da área de atuação da **nova VALEC**, entre outros.

A criação da **Febrasa** agregará e concentrará conhecimentos tecnológicos sobre os sistemas ferroviários de eletrificação, sinalização, telecomunicações, material rodante, via permanente e operação ferroviária, indo muito do que é apenas a infra-estrutura, e necessários ao desenvolvimento, análise, implantação, operação e participação em novos projetos ferroviários.

A **Febrasa** além de projetar, construir e operar ferrovias, também atuaria como braço executor da Diretoria Ferroviária do **DNIT**, responsável pela infra-estrutura ferroviária nacional.

PARLAMENTAR

FEDERAL 463 SSACM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

O discurso sobre a economia advinda com as concessões ferroviárias que, anteriormente à elas, consumiam cerca de R$ **400** milhões dos cofres da **União** e hoje se arrecada outros R$ **400** milhões, pode ter sido, naquele momento, bom para o Tesouro Nacional, mas certamente não foi bom para ferrovia nem para o País, pois se deixou de investir R$ **800** milhões por ano em ferrovias enquanto que os investimentos em rodovias vêm crescendo, consumindo atualmente cerca de R$ **4** bilhões por ano.

As concessões vêm investindo no Subsetor, que vem crescendo de forma acanhada, e não compatível com as necessidades que o País precisa, para que se possa diminuir o custo logístico que a atual distribuição da matriz de transportes acarreta.

A participação Federal com investimentos em ferrovias evitaria um acúmulo de cargas nas rodovias, trazendo ganhos para economia nacional advindo da diminuição do desgaste das rodovias, diminuição de mortes e feridos em acidentes ferroviários, economia no gasto de combustível (petróleo). Contribuiria ainda para a oferta do transporte de passageiros de caráter social no âmbito regional, nos centros urbanos e metropolitanos, evitando seu colapso, viabilizando as cidades, diminuindo a poluição e as doenças advindas destas, dentre outras vantagens.

Os governantes brasileiros, contudo, apesar de cederem espaço à iniciativa privada, não adotaram paradigmas próprios do setor privado que seriam passíveis de aplicação no setor público. Os grandes conglomerados

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL Fl. 464 SSACM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

01/02/2007	proposição Medida Provisória nº 353	
Deputado Carlos Santana		nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

empresarias preferem crescer, principalmente, por incorporações ou fusões com outras empresas. Essas reestruturações não só permite uma melhor posição de mercado, conferindo-lhe maior poder econômico, como permite principalmente economias de custo (de intensidade – no curto prazo – e de escala – no longo prazo).

Para que o Governo possa de forma efetiva avançar nas suas propostas com relação ao subsetor ferroviário se faz necessária uma reorganização dessas Empresas de forma a concentrar esforços e aproveitar a mão-de-obra qualificada disponível e indispensável aos projetos.

Há necessidades de expansão dos serviços de transportes ferroviários de cargas e passageiros, possibilitando custos menores do transporte na cadeia logística do País, facilitando o transporte de cargas entre os centros de abastecimento e distribuição, portos, rodoviárias e estações com ganhos fiscais, econômicos e sociais, de forma a possibilitar a construção de um Brasil próspero e viável, promovendo um transporte mais barato em regime de eficiência.

Para tal se faz necessário manter e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários tais como aqueles de acesso aos portos, assim como, construir novos trechos e ligações, de forma a integrar a malha ferroviária.

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL Fl 465 SSACM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Deve-se ainda incrementar a velocidade de transportes, por meio da adequação da malha e contornos em cidades evitando as interferências impostas pelo crescimento urbano. Pontos críticos como as passagens de nível, devem ser eliminados de forma adequada, com a construção de passagens superiores ou inferiores que garantam a mobilidade segura de veículos e pedestres. Tais ações impactariam diretamente na oferta de transportes, minimizando as restrições de velocidade, riscos de acidentes e ampliando o retorno fiscal.

Faz-se também necessário à implementação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros com a implantação de Trens Turísticos, promovendo o turismo e a preservar o patrimônio ferroviário, e os Trens Regionais, que tem a finalidade de promover a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresariais ao longo do trecho. Existem ainda os Trens de Alta Velocidade, pelos quais empresários nacionais e estrangeiros vêm demonstrando interesse em sua construção e operação, devido aos estudos já realizados pelos mesmos e que apontam como viável sua implantação.

A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas de alto valor agregado a um baixo custo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, que há muito se questiona sua inexistência, trazendo um grande impacto na opinião pública, retorno fiscal, ganhos sociais e econômicos para **União**, Estados e Municípios.

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL Fl. 466 SSACM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Para que o Governo Federal tenha controle dos projetos e ações necessárias à implantação de obras de infra-estrutura, de sistemas ferroviários pertinentes e dos serviços a serem implantados ou mantidos, é imperativo que a **União** seja dotada de uma Empresa Pública única que concentre tais atividades, com estrutura adequada e sem excessos, a fim de que haja agilidade no desenvolvimento dos trabalhos necessários.

Também necessitam de uma definição de políticas acertadas para seu equacionamento as empresas estatais responsáveis pelo transporte ferroviário de passageiros no âmbito metropolitano, quais sejam Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, e a empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre - **TRENSURB**. Com relação a estes sistemas, a proposta da criação da nova Empresa, tem como vantagem a possibilidade de agregá-las na **Febrasa**, centralizando as atividades do setor ferroviário, sob responsabilidade Federal, em apenas uma Empresa governamental.

A transferência para o Ministério das Cidades da **CBTU** e do **TRENSURB**, operadoras dos transportes ferroviários de passageiros, com grande apelo social, e as políticas traçadas para estas empresas no Governo anterior, necessitam ser revistas e equacionadas de forma mais adequada e apropriada;

Os Trens Urbanos têm uma grande importância social e os Estados, já endividados e imbuídos em resolver outros problemas sociais, não estão aptos a assumir os custos operacionais desses Sistemas. Pesa ainda

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL Fl 467 SSACM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página Artigo Parágrafo Inciso alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

sobre o modelo de regionalização proposto, sua privatização e como forma de garantir o equilíbrio econômico-financeiro, a remuneração do capital investido e certamente o lucro financeiro, promovem o "subsídio ao usuário" e "garantias de demanda" que, se não acontecem, acabam sendo bancados pelos cofres públicos, o que sempre acontece.

Por outro lado a **CBTU** e **TRENSURB**, empresas que implantam e operam os sistemas metropolitanos em algumas poucas Capitais e têm, no âmbito do Ministério das Cidades, que disputar recursos para sua ampliação e manutenção, com os setores de Saneamento e Habitação, que demandam investimentos em todas as cidades do País, com primazia para o atendimento destes últimos, o que é de se entender.

Assim sendo cabe ao Governo Federal, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação das Empresas ferroviárias sobre sua responsabilidade, agregando e otimizando sua gestão e funcionalidade e, ainda resgatando a memória técnica e o conhecimento especializado que há muito vem se perdendo, bem como, preservando o acervo documental e principalmente o patrimônio das empresas.

A proposta de transformação da **VALEC** em **Febrasa**, que agregue as atividades e os trabalhadores celetistas remanescentes das Empresas administradas pela **União** resolve, de uma vez por todas, a situação da **RFFSA**, **CBTU**, **TRENSURB**, **VALEC** e, **GEIPOT**.

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL 463 SSACM

ETIQUETA

CONGRESSO NACIONAL

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

07/02/2007 proposição 353

Medida Provisória nº

Deputado Carlos Santana nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Da transformação da **VALEC**, será gerada a **Febrasa,** destinada a desenvolver serviços de planejamento, implantação e serviços de transportes ferroviários, vinculada ao Ministério dos Transportes. O pressuposto é o do fortalecimento do setor ferroviário, tornando-o preparado economicamente e operacionalmente para enfrentar a reestruturação do setor, assim como a construção de novas vias férreas, solidificar as existentes e gerir adequadamente os sistemas ferroviários Nacional. No caso brasileiro, tarefas deste porte impõem à necessidade de uma empresa fortalecida e unificada integralmente. Esta união propiciará um custo administrativo mais econômico visto a sua centralização.

A **Febrasa**, na área de jurisdição federal, terá por finalidade prestar serviços de transportes ferroviários, explorando-os diretamente, ou por meio de concessões, ou transferências a Estados, Distrito Federal ou Municípios. Constitui, também, objetivo da **Febrasa** desenvolver estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, no contexto do desenvolvimento tecnológico, da integração com os demais modais do setor, da logística operacional, de forma conjugada com os sistemas portuários e com as aduanas de interior, dentre outros congêneres.

Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma Empresa Federal de economia mista que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA**, **GEIPOT**, **VALEC, CBTU e TRENSURB,** todas igualmente de economia mista.

Estes, Senhor Relator e ilustres parlamentares, são apenas alguns dos motivos que nos levam a concluir ser indispensável a transformação da **VALEC** em **Febrasa**, e para essa finalidade propomos esta Emenda substitutiva Global contando com o empenho e indispensável apoio dos deputados e senadores que compõem este Congresso Nacional.

PARLAMENTAR

SECRETARIA DE COMISSÕES 469

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

00222

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
	Medida Provisória nº 353/2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO ARNALDO FARIA DE SÁ	337

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

Página 01/02 | Artigo | Parágrafo | Inciso | alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA SUBSTITUTIVA NA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 22 DE JANEIRO DE 2007.
Passando a vigorar os referidos artigos, parágrafos e incisos, com as seguintes redações:

Art. 2º Inciso II

Acrescentar: "Os depósitos recursais e Judiciais da extinta RFFSA nos processos judiciais ficam à disposição da Justiça, em conta vinculada em nome dos reclamantes até sua liberação no término do processo.

Art. 3º O parágrafo único passará a ter a seguinte redação: "Fica a União autorizada a utilizar bens não-operacionais oriundos da extinta RFFSA para promover a quitação e para o pagamento dos créditos trabalhistas e as despesas decorrentes de condenação judiciária e que a extinta RFFSA seja ré;

Art. 5º- Inciso I- Despesas decorrentes de condenações judiciais em que a extinta RFFSA seja ré;

Os artigos passaram a ser 6-I para 6-II, 6-II para 6-III, 6-III para 6-IV respectivamente (e o 6-IV passará para 6-V)

Art. 6º - Inciso II-Recursos do tesouro nacional proveniente s da emissão de títulos em valores equivalentes ao produto da venda de imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA até o valor necessário;

Art. 6º - IncisoIII-Recebíveis até o valor necessário ao pagamento dos créditos trabalhistas e as despesas decorrentes de condenações judiciais onde a *extinta RFFSA seja ré;*

Art. 6º - Parág.4 – Assegurada a integralização do limite estabelecido no mesmo caput os imóveis excedentes a composição do FC serão destinados a revitalização do setor ferroviário;

Art. 10º - Parág.4 – O produto da venda dos imóveis referidos no inciso II do caput do art. 6º será imediatamente recolhido pelo Agente Operador à conta do Tesouro Nacional para pagamento dos créditos trabalhistas e as despesas decorrentes de condenações judiciais onde a extinta RFFSA seja ré, e se houver valor excedente será destinado à revitalização do setor ferroviário;

SENADO FEDERAL Fl 470 SSACM

Página 02/02

Art. 17° - Inciso I –Os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA ficam alocados em quadro de pessoal da VALEC;

§ 2° – Os empregados transferidos na forma do disposto no inciso I do caput terão seus valores remuneratórios inalterados após a sucessão e seu desenvolvimento na carreira após esta data deverá observar o estabelecido no plano de cargos e salários da VALEC.

§ 7° – Não havendo mais integrantes no quadro em extinção de que trata o inciso I do caput deste artigo, em virtude de desligamento por demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do último empregado ativo oriundo ad extinta RFFSA, a complementação instituída pelas Leis n° 8.168 de 1991 e 10.478 de 2002 terá como referência para reajuste os índices a periodicidade aplicados aos aposentados do regime próprio da VALEC.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda Substitutiva nos foi requerida pelo SINDAP, Sindicato pelo qual, ao longo dos anos luta com afinco na defesa dos ferroviários aposentados e pensionistas da RFFSA.

ARNALDO FARIA DE SÁ - Deputado Federal - São Paulo

SENADO FEDERAL
Fl. 471

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00223

data	proposição
07 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

Autor	nº do prontuário
DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA	143

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

SUBSTITUTIVO GLOBAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 19/01/2007

Exposição de motivos nº. _____/2007/_____

Brasília, __ de _____ de 2007.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

SENADO FEDERAL 472 SSACM

1. Apresentamos a Vossa Excelência a presente proposta de Projeto de Lei, que propõe dar uma solução definitiva e estrutural para o Sistema Ferroviário Nacional, para que a modalidade ferroviária possa galgar posições na matriz dos transportes, atingindo mais de 30% das cargas transportadas. Os benefícios daí advindos são sobejamente conhecidos, através da redução global dos custos, diminuição de acidentes, de roubos de cargas, além de promover economia considerável dos recursos destinados à manutenção de rodovias ao se transferir dessas as cargas mais pesadas, diminuindo em muito a sua deterioração.

2. A proposta fundamental é a criação de uma única Empresa Pública Federal, oriunda da transformação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. na Ferrovias Brasileiras S.A.– **FEBRASA.** Essa ação resolveria concomitantemente a situação da Rede Ferroviária Federal S. A. - **RFFSA**, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU,** da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB** e ainda do **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, unificando, desta forma, o Sub-setor Ferroviário sob o controle da União.

3. Serão obtidos ganhos significativos devido a fusão das empresas, com a centralização administrativa e financeira, redução do número de cargos, solução para os remanescentes da **RFFSA** e da **CBTU**, ampliação da área de atuação da VALEC, entre outros.

4. A criação da **FEBRASA** agregará e concentrará conhecimentos sobre superestrutura da via, sistemas ferroviários de eletrificação, sinalização e telecomunicações, material rodante e operação ferroviária, indo muito além de do que é apenas a infra-estrutura, necessários ao desenvolvimento, análise e implantação de novos projetos;

5. Há necessidade de expansão dos serviços de transportes ferroviários de cargas e passageiros, possibilitando custos menores do transporte na cadeia logística do País, tanto para a chegada de cargas aos portos para as exportações como para o abastecimento interno, sem onerar de forma significativa os produtos transportados. Faz-se necessário que o Poder Executivo promova ações no sentido de incrementar o Setor Ferroviário Nacional, de forma a possibilitar a construção de um Brasil próspero e viável economicamente, promovendo um transporte mais barato em regime de eficiência.

6. Para tal se faz necessário manter e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários tais como aqueles de acesso aos portos, assim como construir

novos trechos e ligações, de forma a integrar a malha ferroviária. Devemos ainda 455
incrementar a velocidade de transportes, por meio da adequação da malha e contornos em cidades evitando as interferências impostas pelo crescimento urbano. Pontos críticos como as passagens de nível, devem ser eliminados de forma adequada, com a construção de passagens inferiores ou superiores que garantam a mobilidade segura de veículos e pedestres. Tais ações impactariam diretamente na oferta de transportes, minimizando as restrições de velocidade, riscos de acidentes e ampliando o retorno fiscal.

7. Faz-se, também, necessária a implementação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros: com a implantação dos Trens Turísticos com a finalidade de desenvolver o turismo e preservar o patrimônio ferroviário; e dos Trens Regionais, cujos estudos de viabilidade já foram desenvolvidos pelo BNDES e tem a finalidade de promover a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresariais ao longo dos trechos. Existem, ainda, dos Trens de Alta Velocidade, pelos quais os empresários estrangeiros vêm demonstrando interesse em sua construção e operação, devido aos estudos já realizados pelos mesmos que apontam como viável sua implantação.

8. A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas a um baixo custo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, que há muito se questiona sua inexistência, e terão um grande impacto na opinião pública e na economia nacional.

9. Para que o Governo Federal tenha controle dos projetos e ações necessárias à implantação de obras de infra-estrutura, de sistemas ferroviários pertinentes e dos serviços a serem implantados, é imperativo que a União seja dotada de um órgão que concentre tais atividades, com estrutura adequada e sem excessos, a fim de que haja agilidade no desenvolvimento dos trabalhos necessários..

10. Atualmente existem no Governo, cinco entidades, a **VALEC** Engenharia, Construções e Ferrovias, a Rede Ferroviária Federal S.A. – **RFFSA** - em Liquidação, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. – **TRENSURB e o GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes que, além de problemas estruturais, sofrem de demandas jurídicas de várias ordens, estão enquadradas no Plano Nacional de Desestatização – **PND**, ou em processo de liquidação e, ainda, dispersam os esforços necessários para a implementação de um plano que incremente o transporte ferroviário, visando o atendimento da política de mudança da matriz nacional de transportes.

11. Para que o Governo possa de forma efetiva avançar nas suas propostas com relação ao setor ferroviário se faz necessária uma reestruturação dessas Empresas de forma a concentrar esforços e aproveitar a mão-de-obra disponível.

12. Também necessitam de uma definição de políticas acertadas para seu equacionamento as empresas estatais responsáveis pelo transporte ferroviário de passageiros no âmbito metropolitano, quais sejam a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, e a Empresa Trens Urbanos de Porto Alegre - **TRENSURB**. Com relação a estes sistemas, a proposta da criação da nova Empresa, tem como vantagem a possibilidade de agregá-las em uma única Empresas, a **FEBRASA**, centralizando as atividades do setor ferroviário, sob responsabilidade Federal, em apenas um órgão governamental.

13. A transferência para o Ministério das Cidades da **CBTU** e da **TRENSURB**, operadoras dos transportes ferroviários de passageiros, com grande apelo social, e as políticas traçadas para estas empresas desde o Governo passado precisam ser revistas e equacionadas de forma mais adequada e apropriada;

14. Os Trens Urbanos têm uma grande importância social, e os Estados, já endividados e imbuídos em resolver outros problemas sociais, não estão aptos a assumir os custos operacionais desses Sistemas. Pesa ainda sobre o modelo de regionalização propostas definidas em estudos desenvolvidos pelo Banco Mundial, que preconizam o "subsidio ao usuário" e "garantias de demanda" como forma de garantir o equilíbrio econômico-financeiro e a remuneração do capital investido e certamente o lucro financeiro, que, se não acontecem, acabam sendo bancadas pelos cofres públicos.

15. Por outro lado a **CBTU** e **TRENSURB**, empresas que implantam e operam os sistemas metropolitanos em algumas poucas Capitais têm, no âmbito do Ministério das Cidades, que disputar recursos para sua ampliação e manutenção, com os setores de Saneamento e Habitação, que demandam investimentos em todas as cidades do País.

16. Assim sendo, cabe ao Governo Federal, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação das Empresas ferroviárias sob sua responsabilidade, agregando e otimizando sua gestão e funcionalidade e ainda resgatando a memória técnica e o

SENADO FEDERAL 473 SSACM

conhecimento especializado que muito vem se perdendo, bem como preservando o acervo documental e principalmente o patrimônio das Empresas. 456

17. A proposta de criação de uma nova Empresa que agregue as atividades e os trabalhadores celetistas remanescentes das Empresas administradas pela União, resolve, de uma vez por todas, a situação da **RFFSA**, da **CBTU**, da **TRENSURB**, da **VALEC** e do **GEIPOT**, pois serão sucedidos por apenas uma Empresa vinculada ao Ministério dos Transportes.

18. Esta situação caótica é agravada pela pulverização das empresas ferroviárias federais, o que as torna frágeis perante o desafio de retomar os transportes sobre trilhos no País, de forma a atender as necessidades de uma Nação com dimensões continentais.

19. Os governantes brasileiros, contudo, apesar de cederem espaço à iniciativa privada, não adotaram paradigmas próprios do setor privado que seriam passíveis de aplicação no setor público. Os grandes conglomerados empresariais preferem crescer, principalmente, por absorções ou fusões com outras empresas. A fusão é um estágio mais sofisticado de empresas numa economia capitalista: não só permite uma melhor posição de mercado, conferindo-lhe maior poder econômico, como permite principalmente economias de custo (de intensidade – no curto prazo – e de escala – no longo prazo).

20. Neste moderno espectro é que se propõe a absorção pela **FEBRASA** das Empresas Ferroviárias Federais: Rede Ferroviária Federal S.A.– **RFFSA**, da **VALEC** - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., da **CBTU** - Companhia Brasileira de Trens Urbanos, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB**, agregando ainda o pessoal e atividades da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT**.

21. Destas Empresas será gerada a **FEBRASA,** – Empresa de Transportes Ferroviários, vinculada ao Ministério dos Transportes. O pressuposto é o do fortalecimento do setor ferroviário, tornando-o preparado economicamente e operacionalmente para enfrentar a reestruturação do setor, assim como a construção de novas vias férreas, solidificar as existentes e gerir adequadamente o Sistema Ferroviário Nacional. No caso brasileiro, tarefas deste porte impõem a necessidade de uma empresa fortalecida e unificada integralmente. Esta união não imporá aos cofres públicos despesas adicionais. Pelo contrário, em qualquer fusão a expectativa é de diminuição de custos por economias de intensidade ou de escala. Os ganhos econômicos e os benefícios sociais são evidentes.

22. A **FEBRASA**, na área de jurisdição federal, terá por finalidade prestar serviços de transportes ferroviários, explorando-os diretamente, ou por meio de concessões, ou transferências a estados, Distrito Federal ou municípios. Constitui, também, objetivo da **FEBRASA** desenvolver estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, no contexto do desenvolvimento tecnológico, da integração com os demais modais de transporte, da logística operacional, de forma conjugada com os sistemas portuários e com as aduanas interiores, dentre outros congêneres.

23. Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma Empresa Federal que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA**, **GEIPOT**, **VALEC, CBTU e TRENSURB.**

24. Estes, Senhor Presidente, são apenas alguns dos motivos que nos levam a concluir ser indispensável a formação desta Empresa, a **FEBRASA**, e para essa finalidade propomos o seguinte Projeto de Lei a ser encaminhado ao Congresso Nacional, em regime de urgência, como proposta do Poder Executivo:

PROPOSTA DE PROJETO DE LEI

PROJETO DE LEI Nº. _____ DE ___ DE _____DE 2007.

Autoriza a reestruturação da VALEC - Engenharia, Construções e Ferroviárias S. A. e a absorção, pela mesma, de empresas federais incluídas no PND ou em liquidação e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o Artigo 60 da Constituição Federal, adota o seguinte Projeto de Lei.

Art. 1º.- Autoriza a reestruturação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., referida no Decreto nº. 94.352, de 20 de maio de 1987, seus objetivos, plano de cargos e salários, nome da empresa, transformando-a em uma nova Empresa Pública, denominada Ferrovias

Brasileiras S.A. - **FEBRASA**, vinculada ao Ministério dos Transportes, tendo sua relação de trabalho regida pela Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943 e legislação trabalhista correlata. 457
Parágrafo Único: A área de atuação da nova empresa se dará em todo território nacional.

Art. 2º - A Rede Ferroviária Federal S.A. - **RFFSA**, Sociedade de Economia Mista criada pela Lei nº. 3.115 de 16 de março de 1957, o **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, criada pela Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos - **CBTU,** criada pelo Decreto nº. 89.396 de 22 de fevereiro de 1984, e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre –**TRENSURB,** criada pelo Decreto 84.640 de 17 de abril de 1980, serão incorporadas e sucedidas pela **FEBRASA,** ou extintas por Ato do Poder Executivo, em um prazo máximo de um ano;

Art. 3º - As atividades e funções da **RFFSA**, da **VALEC,** da **CBTU, da TRENSURB,** serão transferidas para a **FEBRASA**, no prazo estabelecido no Art. 2º.

Art. 4º - Fica a **FEBRASA** autorizada a conduzir o processo de absorção das atividades da **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB,** assim como receber por sucessão trabalhista os empregados transferidos ou redistribuídos daquelas empresas;
Parágrafo Único: Fica a União autorizada a assumir, quitar e responder por todos os passivos, contenciosos e participações acionárias, das Empresas que comporão a **FEBRASA**, e geradas até a data em que as mesmas forem incorporadas ou extintas.

Art. 5º - Ficam as Empresas **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB,** responsáveis pela colaboração e fornecimento de informações à **FEBRASA**, visando a conclusão do processo de absorção, até a data limite prevista no Art. 2º.

Art. 6º - Após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União ficam retiradas do Plano Nacional de Desestatização - **PND** a **VALEC,** a **CBTU**, a **TRENSURB.**
Parágrafo Único: Fica estabelecido o prazo máximo de um ano, para definição do processo de liquidação da **RFFSA** e **CEIPOT.**

Art. 7º.- Será implantada Auditoria Operacional dos acervos da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT,** pelo Tribunal de Contas da União, visando levantar a situação patrimonial mobiliária e imobiliária dessas empresas, definindo ações visando garantir sua regularização, devendo ainda:
I - Promover um levantamento completo da situação patrimonial imobiliária originária das antigas ferrovias incorporadas pela **RFFSA** quando de sua criação em 1957, baseando-se nas documentações originárias das empresas constantes do Relatório Anual do IBGE de 1957;
II – promover o mapeamento e cadastramento via satélite, de toda malha ferroviária nacional, concedida ou não, acompanhado de laudo técnico sobre o estado geral da malha;
III - definir a situação patrimonial mobiliária e imobiliária das Empresas constantes no caput, nos últimos doze anos, promovendo sua regularização;
IV – definir a situação patrimonial dos bens provenientes das empresas que serão incorporados à **FEBRASA**, devendo estar concluída em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação dessa Lei.
Parágrafo Único: Para a realização das atividades acima dispostas o Tribunal de Contas da União deverá contar como apoio da **FEBRASA,** do Ministério da Defesa, por meio dos Batalhões de Engenharia e Construções (DEC's) do Exército Brasileiro, ou por meio de contratação de empresa especializada;

Art. 8º - A **FEBRASA** promoverá:
I - O levantamento, cadastramento e aviventamento dos bens e elementos integrantes dos patrimônios móveis e imóveis, acervos técnicos e culturais provenientes da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT**, e incorporados ao seu patrimônio, aplicando as disposições da Lei nº. 6.428/1977;
II – Convênio com o Ministério da Defesa para fins de utilização de serviços das Forças Armadas Brasileiras, visando o mapeamento, cadastramento via satélite (GPS), dos bens imóveis e faixas de domínio incorporadas à **FEBRASA**;
III – Verificação, através de órgãos internos da Empresa, de todas as cessões, alienações, contratos, comodatos, convênios e termos de permissão de uso do patrimônio ferroviário e sua conservação, elaborados pelas empresas incorporadas e sucedidas e que venham a ser transferidos pela **FEBRASA**, apurando e tomando providências com relação a sua inadimplência;
IV – Inspeção através de órgãos internos da Empresa, do patrimônio mobiliário e imobiliário proveniente das empresas incorporadas e sucedidas, apurando a situação de todas as instalações, faixas de domínio, material rodante, máquinas, equipamentos, ferramentas e estoques existentes, seu estado de conservação, estocagem, garageamento, tomando as providências necessárias para a continuidade dos serviços;

FEC 475 SSACM

V - Levantamento da Memória Histórica e Cultural das ferrovias incorporadas, bem como dos Arquivos Técnicos, de Pessoal e de Projetos, de modo a preservá-los e permitir sua utilização técnica, judicial, administrativa e histórico-cultural, muito especialmente subsidiando a atuação em juízo da Advocacia Geral da União;

Art. 9º - A **FEBRASA** será administrada por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, por uma Diretoria Executiva, contando ainda com um Conselho Fiscal, cujas composições e atribuições serão definidas por Ato do Poder Executivo;

Art. 10º - O processo de implantação da **FEBRASA** se dará por meio de Atos do Poder Executivo e deverá ocorrer em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação desta Lei, promovendo:

I. A constituição da Diretoria Executiva e Conselhos de Administração e Fiscal da Empresa;

II. A constituição do Quadro de Pessoal e Plano de Cargos e Salários da Empresa;

III. A incorporação das funções e atividades das **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT;**

IV. A incorporação de bens móveis, imóveis e direitos da **VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT** e outros destinados pela União;

V. A aprovação do Regimento Interno;

VI. A elaboração do orçamento da Empresa até conclusão do processo de implantação;

Art. 11º.- Competem à **FEBRASA** as seguintes atribuições:

I - Gerenciar, desenvolver acompanhar, licitar, contratar, fiscalizar e executar, diretamente ou através de terceiros, estudos, pesquisas, projetos, obras de construção, reconstrução, restauração, recuperação e ampliação de ferrovias, bem como executar programas de operação, manutenção, conservação e controle de tráfego, decorrentes do uso de recursos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

II - Participar das Parcerias Público – Privadas (PPP's), de Consórcios Públicos em conformidade com a legislação específica e contratar financiamentos por meio de instituições financeiras de fomento ao desenvolvimento nacionais e internacionais, e ainda desenvolver negócios por meio da elaboração e execução de projetos de ocupação da região lindeira, estações e pátios, visando o incremento do transporte e o financiamento dos sistemas; (vide inciso XVII)

III - Representar e garantir os interesses da União na Direção de Empresas prestadoras de serviços metroviários e ferroviários, onde haja capital e aporte de recursos Federais de investimento e custeio, de forma proporcional;

IV - Aprovar projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor, cuja execução modifique a estrutura do Sistema Nacional de Viação;

V - Prestar serviços de transportes sobre trilhos de cargas e de passageiros, não outorgados às empresas privadas ou delegados a Estados, Distrito Federal ou municípios, ou nas malhas cujas concessões vierem a ser objeto de caducidade ou findos, bem como aqueles de caráter econômico - social e de interesse da União;

VI - Administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar, manter em tráfego e explorar as Estradas de Ferro a ela incorporadas;

VII - Promover a exploração de trens regulares e não regulares de passageiros entre cidades, interestaduais, turísticos e de longa distancia e aqueles onde houver interesse social ou da União;

VIII – Supervisionar e fiscalizar o uso e a manutenção dos bens ferroviários arrendados, pertencentes à União, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de arrendamentos e acompanhar a aplicação de penalidades pelo seu descumprimento;

IX - Implementar medidas necessárias a receber os ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento, dando destinação aos mesmos, bem como, administrá-los;

X - Operar e manter os serviços de transportes ferroviários, em todo território Nacional, nos casos de encerramento dos contratos de concessão e aqueles considerados de interesse da União;

XI - Propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos, execução de obras viárias e de prestação de serviços de transportes ferroviários;

XII - Promover ou efetuar estudos, a pedido do Ministério dos Transportes, sobre rotas e corredores estratégicos de transportes, para exportação ou para abastecimento interno, onde a malha ferroviária seja um elemento predominante, constitua ponto crítico para a formação do corredor estratégico ou seja de interesse econômico – social para a economia regional e nacional.

SENADO FEDERAL Fl. 476 SSACM

XIII - Promover o desenvolvimento tecnológico da ferrovia com a implantação de centros de pesquisa tecnológica e realização de convênios com universidades e centros tecnológicos nacionais e internacionais;

XIV – Desenvolver estudos e elaborar proposta visando a concepção do Sistema Nacional Ferroviário, integrante do Sistema Nacional de Viação, no contexto do Plano Nacional de Viação – PNV, assim como atuar junto às faixas de domínio constantes do Plano e seu entorno;

XV – Preparar para o Ministério dos Transportes, propostas para a elaboração do plano plurianual, e as de orçamento para projeto de lei de diretrizes orçamentárias, em consonância com o inciso XXIII do Art. 84 da Constituição Federal;

XVI – Cooperar com o Ministério da Defesa na elaboração de diretrizes de mobilização e de segurança institucional do transporte ferroviário no país e proteção à infra-estrutura, muito especialmente nas faixas de fronteira;

XVII - Promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte e executar outras atividades ligadas ao setor ferroviário de interesse do Governo;

XVIII – Dar suporte técnico ao Ministério da Justiça, especificamente à Polícia Ferroviária Federal, na elaboração de laudos periciais de acidentes ferroviários ocorridos em faixas de domínio pertencentes à União, arrendadas ou não;

XIX - Promover seminários ou congressos sobre a atividade ferroviária;

XX - Publicar livros, revistas e opúsculos técnicos, para divulgar as ações ferroviárias no Brasil, inclusive através da rede mundial de computadores;

XXI - Participar de congressos e seminários, nacionais e internacionais, sobre o transporte ferroviário ou assuntos afins;

XXII – Desenvolver atividades de estudos, projetos e pesquisas, nas áreas de infra-estrutura e transportes ferroviários bem como aqueles referentes à logística e terminais de integração multimodal;

XXIII – Representar a União nas discussões e elaboração de tratados e internacionais versando sobre as estradas de ferro;

XXIV – Participar de associações e organismos nacionais e internacionais cujo objetivo seja o desenvolvimento, integração, troca de experiências no que diz respeito ao Setor Ferroviário;

XXV – Fornecer subsídios para formulação de propostas de Plano de Outorgas e Arrendamentos, a serem aprovados pelo Ministério dos Transportes;

XXVI - Promover a exploração dos sistemas de transportes de passageiros sobre trilhos em regiões urbanas e metropolitanas, onde houver interesse social e da União, e quando não ocorrer a aceitação de que trata o § 5º do Artigo 3º da Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993;

XXVII – Elaborar propostas para as revisões tarifárias, ouvido o Conselho de Administração, e encaminhá-las ao Ministério dos Transportes;

XXVIII – Contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor;

XXIX - Desenvolver pesquisas destinadas a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, o desenvolvimento tecnológico, a integração com os demais modais de transporte, a logística operacional, de forma conjugada com os sistemas rodoviários, portuários, aeroportuários e aduanas inclusive as de interior e de fronteira;

XXX – Promover as medidas de proteção ao meio ambiente de acordo com as diretrizes governamentais, bem como atendendo a legislação vigente; e

XXXI – Desenvolver outras ações compatíveis com seus objetivos, de acordo com o Art. 3º.

Art. 12 - A União transferirá à Empresa recursos financeiros para realização de suas atividades incluindo investimentos, custeio, folha de pagamentos e fomento às atividades econômicas locais, assim como os direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de trinta quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos, direta ou indiretamente pela mesma;

§1º - A União destinará a **FEBRASA** o aporte de recursos para a formação do capital social inicial da Empresa, no valor mínimo de quinhentos milhões de reais, destinados a instalação da Empresa;

§2º - O Ministério dos Transportes disponibilizará a **FEBRASA** recursos orçamentários e financeiros necessários para o custeio das atividades da empresa, enquanto não for alcançado o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 13 - Constituem recursos da **FEBRASA**:

I - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

II - recebíveis oriundos dos contratos de exploração e uso operacional da Ferrovia – Norte Sul, quando da absorção da VALEC SA.;

III – créditos provenientes da exploração extra-operacional da faixa de domínio;

IV - saldos em contas dos balanços patrimoniais, conforme apurados no processo de extinção e absorção das empresas que comporão a Empresa;

V - receitas operacionais, por serviços de transporte ferroviário prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

SSACM 477

VI - receitas de aluguéis, arrendamentos e alienações de patrimônio que vierem a ser transferidos das empresas a serem incorporadas; 460

VII - produto da venda de publicações, material técnico, dados e informações, inclusive para fins de licitação pública, de emolumentos administrativos e de taxas de inscrição em concurso público;

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

IX – receitas de transferências de recursos do Tesouro;

X – receitas provenientes da realização de cursos, seminários, encontros ou congressos ou assemelhados;

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

XII - rendimentos de aplicações financeiras que realizar;

XIII – Receitas provenientes de empréstimos;

XIV – Patrimônio, recursos previstos no orçamento a União, receitas de contratos de arrendamento, aluguel, e demais direitos, créditos e recebíveis das empresas que serão incorporadas pela **FEBRASA;**

XV - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas para outras entidades afins;

XVI - recebíveis oriundos dos contratos de arrendamentos e concessão de malhas ferroviárias;

XVII - fundos e frutos civis decorrentes da mobilização e exploração dos direitos concedidos pela União na forma do Artigo 8º e emanados através de atos do Poder Executivo;

XVIII - valores resultantes da Auditoria Operacional do Colendo Tribunal de Contas da União, oriundos da cisão da RFFSA e da **CBTU**, com relação às Empresas que foram regionalizadas, movimentados nos exercícios de 1994 a 2000;

XIX - Ações em que as entidades incorporadas e incorporadas pela Autarquia sejam autoras;

XX - rendas provenientes de outras fontes;

Art. 14 - Fica a **RFFSA**, a **VALEC,** o **GEIPOT,** a **CBTU** e o **TRENSURB,** autorizadas a promover a revisão e equiparação de seus Planos de Cargos e Salários adequando-os à nova realidade e promovendo, mediante opção de seus empregados, o re-enquadramento;

§ 1º - Após o re-enquadramento dos empregados fica autorizada a **CBTU** e a **TRENSURB,** a transferir seus empregados, mediante opção dos mesmos, para a **FEBRASA;**

§ 2º - Os empregados que não optarem pelo reenquadramento poderão ser transferidos para **FEBRASA** em quadro em extinção;

§ 3º - Os empregados da RFFSA e GEIPOT serão redistribuídos para **FEBRASA** após a definição do processo de liquidação destas empresas.

Art. 15 – A transferência ou redistribuição do pessoal da **RFFSA**, **GEIPOT**, **VALEC**, **CBTU** e **TRENSURB,** para **FEBRASA,** será por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados os direitos e prerrogativas trabalhistas dos empregados advindos das empresas de origem.

§ 1º - O pessoal absorvido na forma do disposto no *caput* terá seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão trabalhista;

§ 2º - Fica também assegurada a absorção aos beneficiados pela Lei nº. 8.878, de 11 de maio de 1994, que dispõe sobre a concessão de anistia, oriundos das empresas incorporadas pela **FEBRASA**, na forma da Lei.

§ 4º - A critério da Direção da **FEBRASA**, poderá haver a cessão de pessoal do quadro próprio, com ônus, para outros órgãos ou entidades da Administração Pública interessados;

§ 5º - Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratada na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, a todos empregados das empresas ferroviárias incorporadas e sucedidas ou extintas, estendo-se este direito aos que vierem a se aposentar pela **FEBRASA** e estejam abrangidos pelas Leis mencionadas neste parágrafo;

§ 6º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo escritório regional da malha paulista da **RFFSA - ERMAP**, o direito à complementação, conforme disposto na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, na forma do disposto na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991;

§ 7º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários que trata a Lei nº. 2.061, de 13.04.53, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº. 3.887, de 08 de fevereiro de 1961 e Decreto Legislativo nº. 1.400/60/RS

§ 8º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários abrangidos pela Lei nº. 3.887, de 08.02.61;

§ 9º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que, em razão de Lei nº. 6.184, de 11.12.74, optaram ou não pela integração nos Quadros da **RFFSA**, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17.03.75 a 19.05.80.

§ 10 - A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista nos parágrafos 5º a 8º será de responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela **FEBRASA**;

SENADO FEDERAL Fl 475 SSACI

§ 11 - As aposentadorias e pensões dos ferroviários, previstas na legislação citada nos parágrafos 5º ao 8º, terão como referência a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários – PCS da **RFFSA**, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores: 461

a. acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data desta Lei, ainda que julgados posteriormente;

b. quaisquer alterações supervenientes;

c. reajustamentos posteriores a data desta Lei considerando os mesmos índices percentuais definidos no parágrafo 12.

§ 12 - As complementação das aposentadorias e pensões dos ferroviários, definida na legislação citada nos parágrafos 5º à 8º, será reajustada obedecendo as mesmas datas e índices percentuais em que forem reajustadas as aposentadorias e pensões pagas pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, não se limitando ao teto do INSS, sendo ainda acrescidos dos índices percentuais devidos aos acordos e dissídios coletivos ajuizados anteriormente à vigência desta Lei, alterando-se o parágrafo único, do Art. 2º, da Lei nº. 8186 / 91.

Parágrafo único - a complementação, assim reajustada, será paga conforme determina o art. 6º da Lei nº. 8186/91.

Art. 16 - A **FEBRASA**, com a aquiescência do órgão de origem, poderá solicitar a cessão com ônus, pessoal efetivo de outras Entidades e Órgãos do Governo Federal, independentemente de designação para exercício de cargo comissionado.

Art. 17 – Fica a **FEBRASA** autorizada a atuar como patrocinadora da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social; sucedendo a **RFFSA, CBTU, TRENSURB** e **GEIPOT**, nos direitos e obrigações, incluindo-se a dívida atuarial reconhecida pelas empresas incorporadas, formalizado através de instrumento contratual e seus aditivos, junto à **REFER**;

Parágrafo Único - A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos para fins de se verificar a possibilidade de unificação desses fundos em uma só instituição, desde que atendidas as determinações da legislação em vigor, e absorver os empregados que vierem a integrar os quadros da **FEBRASA**.

Art. 18 - O Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF**, criado pela Lei nº. 3.891, de 26 de abril de 1961, fica jurisdicionado a **FEBRASA**;

Parágrafo Único: Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade.

Art. 19 - A **FEBRASA** terá sede e foro na cidade do Rio de Janeiro, escritório em Brasília, podendo estabelecer escritórios ou dependências em outras unidades da Federação;

Art. 20 - Fica autorizado o Ministério dos Transportes a proceder todas as medidas para implantação da nova Empresa, com o apoio de suas entidades vinculadas e dos demais Ministérios e Órgãos do Governo Federal que se fizerem necessários à consecução desse objetivo;

Art. 21 - Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar, e garantir recursos suficientes, para a realização de programas de desligamento voluntário para empregados das empresas que formarão a **FEBRASA**, iniciando-se o processo, imediatamente após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União, respeitados, no mínimo, os termos e condições dos já realizados pelas referidas empresas.

Parágrafo único. Caso os processos de desligamento voluntário não se completem antes da extinção das empresas, a **FEBRASA** poderá dar continuidade aos mesmos.

Art. 22.- Até que a estrutura final de cargos da **FEBRASA** seja constituída fica autorizada a criação, no âmbito do Poder Executivo Federal, de cargos em comissão, de forma provisória, para fins de gestão inicial da Empresa, do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS nas seguintes quantidades: um DAS-6; oito DAS-5; vinte e um DAS-4; trinta e cinco DAS-3; quarenta e cinco DAS-2; e setenta e cinco DAS-1.

§ 1º Os cargos em comissão referidos no ***Caput*** destinam-se a implantação inicial da **FEBRASA**, não integrando a estrutura regimental da Empresa, devendo constar nos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.

§ 2º Os cargos dispostos no *Caput* serão preenchidos em conformidade com as necessidades sendo seu preenchimento aprovado pela Diretoria Executiva colegiada e pelo Conselho de Administração;

Art. 23 - A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pela Medida Provisória No 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001, será revisada, de forma a evitar conflitos de atribuições com a **FEBRASA**, criada por esta Lei, em um prazo máximo e improrrogável de um ano, após sua publicação.

SENADO FEDERAL 479 SSACM

Art. 24 - Ficam revogados a Lei nº. 3.115, de 16 de março de 1957, a Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, o Decreto-lei nº. 89.396, de 22 de fevereiro de 1984, o Decreto nº.473, de 9 de Março de 1992, a Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993, o Decreto nº. 3.277, de 7 de Dezembro de 1999, o Decreto nº. 4.839, de 12 de setembro de 2003, o Decreto nº. 4.135, de 20 de Fevereiro de 2002, o dispositivo do Anexo II ao Decreto nº. 4.749, de 17 de junho de 2003, alterado pelo, o Decreto nº. 5.131, de 7 de Julho de 2004, referente à Coordenação-Geral Ferroviária e o Decreto nº. 5.476, de 23 de Junho de 2005. 462

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

Brasília, de 2007; 186º da Independência e 117º da República.

Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República Federativa do Brasil

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda SUBSTITUTIVA GLOBAL VERDADEIRAMENTE fará uma Reestruturação do Transportes no país.

GONZAGA PATRIOTA
DEPUTADO FEDERAL – PSB / PE

480

463

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

00224

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	proposição
07/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
DEP MAURO BENEVIDES	105

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

SUBSTITUTIVO GLOBAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 19/01/2007

Exposição de motivos nº. _____/2007/_____

Brasília, __ de _____ de 2007.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Apresentamos a Vossa Excelência a presente proposta de Projeto de Lei, que propõe dar uma solução definitiva e estrutural para o Sistema Ferroviário Nacional, para que a modalidade ferroviária possa galgar posições na matriz dos transportes, atingindo mais de 30% das cargas transportadas. Os benefícios daí advindos são sobejamente conhecidos, através da redução global dos custos, diminuição de acidentes, de roubos de cargas, além de promover economia considerável dos recursos destinados à manutenção de rodovias ao se transferir dessas as cargas mais pesadas, diminuindo em muito a sua deterioração.

2. *A proposta fundamental é a criação de uma única Empresa Pública Federal, oriunda da* transformação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. na Ferrovias Brasileiras S.A.– **FEBRASA.** Essa ação resolveria concomitantemente a situação da Rede Ferroviária Federal S. A. - **RFFSA**, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB** e ainda do **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, unificando, desta forma, o Sub-setor Ferroviário sob o controle da União.

3. Serão obtidos ganhos significativos devido a fusão das empresas, com a centralização *administrativa e financeira, redução do número de cargos, solução para os remanescentes* da **RFFSA** e da **CBTU**, ampliação da área de atuação da VALEC, entre outros.

4. A criação da **FEBRASA** agregará e concentrará conhecimentos sobre superestrutura da via, sistemas ferroviários de eletrificação, sinalização e telecomunicações, material rodante e operação ferroviária, indo muito além de do que é apenas a infra-estrutura, necessários ao desenvolvimento, análise e implantação de novos projetos;

5. Há necessidade de expansão dos serviços de transportes ferroviários de cargas e passageiros, possibilitando custos menores do transporte na cadeia logística do País, tanto para a chegada de cargas aos portos para as exportações como para o abastecimento interno, sem onerar de forma significativa os produtos transportados. Faz-se necessário que o Poder Executivo promova ações no sentido de incrementar o Setor Ferroviário Nacional, de forma a possibilitar a construção de um Brasil próspero e viável economicamente, promovendo um transporte mais barato em regime de eficiência.

6. Para tal se faz necessário manter e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários tais como aqueles de acesso aos portos, assim como construir

novos trechos e ligações, de forma a integrar a malha ferroviária. Devemos ainda incrementar a velocidade de transportes, por meio da adequação da malha e contornos em cidades evitando as interferências impostas pelo crescimento urbano. Pontos críticos como as passagens de nível, devem ser eliminados de forma adequada, com a construção de passagens inferiores ou superiores que garantam a mobilidade segura de veículos e pedestres. Tais ações impactariam diretamente na oferta de transportes, minimizando as restrições de velocidade, riscos de acidentes e ampliando o retorno fiscal.

7. Faz-se, também, necessária a implementação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros: com a implantação dos Trens Turísticos com a finalidade de desenvolver o turismo e preservar o patrimônio ferroviário; e dos Trens Regionais, cujos estudos de viabilidade já foram desenvolvidos pelo BNDES e tem a finalidade de promover a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresariais ao longo dos trechos. Existem, ainda, dos Trens de Alta Velocidade, pelos quais os empresários estrangeiros vêm demonstrando interesse em sua construção e operação, devido aos estudos já realizados pelos mesmos que apontam como viável sua implantação.

8. A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas a um baixo custo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, que há muito se questiona sua inexistência, e terão um grande impacto na opinião pública e na economia nacional.

9. Para que o Governo Federal tenha controle dos projetos e ações necessárias à implantação de obras de infra-estrutura, de sistemas ferroviários pertinentes e dos serviços a serem implantados, é imperativo que a União seja dotada de um órgão que concentre tais atividades, com estrutura adequada e sem excessos, a fim de que haja agilidade no desenvolvimento dos trabalhos necessários..

10. Atualmente existem no Governo, cinco entidades, a **VALEC** Engenharia, Construções e Ferrovias, a Rede Ferroviária Federal S.A. – **RFFSA** - em Liquidação, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. – **TRENSURB e o GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes que, além de problemas estruturais, sofrem de demandas jurídicas de várias ordens, estão enquadradas no Plano Nacional de Desestatização – **PND**, ou em processo de liquidação e, ainda, dispersam os esforços necessários para a implementação de um plano que incremente o transporte ferroviário, visando o atendimento da política de mudança da matriz nacional de transportes.

11. Para que o Governo possa de forma efetiva avançar nas suas propostas com relação ao setor ferroviário se faz necessária uma reestruturação dessas Empresas de forma a concentrar esforços e aproveitar a mão-de-obra disponível.

12. Também necessitam de uma definição de políticas acertadas para seu equacionamento as empresas estatais responsáveis pelo transporte ferroviário de passageiros no âmbito metropolitano, quais sejam a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, e a Empresa Trens Urbanos de Porto Alegre - **TRENSURB**. Com relação a estes sistemas, a proposta da criação da nova Empresa, tem como vantagem a possibilidade de agregá-las em uma única Empresas, a **FEBRASA**, centralizando as atividades do setor ferroviário, sob responsabilidade Federal, em apenas um órgão governamental.

13. A transferência para o Ministério das Cidades da **CBTU** e da **TRENSURB**, operadoras dos transportes ferroviários de passageiros, com grande apelo social, e as políticas traçadas para estas empresas desde o Governo passado precisam ser revistas e equacionadas de forma mais adequada e apropriada;

14. Os Trens Urbanos têm uma grande importância social, e os Estados, já endividados e imbuídos em resolver outros problemas sociais, não estão aptos a assumir os custos operacionais desses Sistemas. Pesa ainda sobre o modelo de regionalização propostas definidas em estudos desenvolvidos pelo Banco Mundial, que preconizam o "subsidio ao usuário" e "garantias de demanda" como forma de garantir o equilíbrio econômico-financeiro e a remuneração do capital investido e certamente o lucro financeiro, que, se não acontecem, acabam sendo bancadas pelos cofres públicos.

15. Por outro lado a **CBTU** e **TRENSURB**, empresas que implantam e operam os sistemas metropolitanos em algumas poucas Capitais têm, no âmbito do Ministério das Cidades, que disputar recursos para sua ampliação e manutenção, com os setores de Saneamento e Habitação, que demandam investimentos em todas as cidades do País.

16. Assim sendo, cabe ao Governo Federal, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação das Empresas ferroviárias sob sua responsabilidade, agregando e otimizando sua gestão e funcionalidade e ainda resgatando a memória técnica e o

PARECER 482 CMA

conhecimento especializado que muito vem se perdendo, bem como preservando o acervo documental e principalmente o patrimônio das Empresas. 465

17. A proposta de criação de uma nova Empresa que agregue as atividades e os trabalhadores celetistas remanescentes das Empresas administradas pela União, resolve, de uma vez por todas, a situação da **RFFSA**, da **CBTU**, da **TRENSURB**, da **VALEC** e do **GEIPOT**, pois serão sucedidos por apenas uma Empresa vinculada ao Ministério dos Transportes.

18. Esta situação caótica é agravada pela pulverização das empresas ferroviárias federais, o que as torna frágeis perante o desafio de retomar os transportes sobre trilhos no País, de forma a atender as necessidades de uma Nação com dimensões continentais.

19. Os governantes brasileiros, contudo, apesar de cederem espaço à iniciativa privada, não adotaram paradigmas próprios do setor privado que seriam passíveis de aplicação no setor público. Os grandes conglomerados empresariais preferem crescer, principalmente, por absorções ou fusões com outras empresas. A fusão é um estágio mais sofisticado de empresas numa economia capitalista: não só permite uma melhor posição de mercado, conferindo-lhe maior poder econômico, como permite principalmente economias de custo (de intensidade – no curto prazo – e de escala – no longo prazo).

20. Neste moderno espectro é que se propõe a absorção pela **FEBRASA** das Empresas Ferroviárias Federais: Rede Ferroviária Federal S.A.– **RFFSA**, da **VALEC** - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., da **CBTU** - Companhia Brasileira de Trens Urbanos, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB**, agregando ainda o pessoal e atividades da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT**.

21. Destas Empresas será gerada a **FEBRASA,** – Empresa de Transportes Ferroviários, vinculada ao Ministério dos Transportes. O pressuposto é o do fortalecimento do setor ferroviário, tornando-o preparado economicamente e operacionalmente para enfrentar a reestruturação do setor, assim como a construção de novas vias férreas, solidificar as existentes e gerir adequadamente o Sistema Ferroviário Nacional. No caso brasileiro, tarefas deste porte impõem a necessidade de uma empresa fortalecida e unificada integralmente. Esta união não imporá aos cofres públicos despesas adicionais. Pelo contrário, em qualquer fusão a expectativa é de diminuição de custos por economias de intensidade ou de escala. Os ganhos econômicos e os benefícios sociais são evidentes.

22. A **FEBRASA**, na área de jurisdição federal, terá por finalidade prestar serviços de transportes ferroviários, explorando-os diretamente, ou por meio de concessões, ou transferências a estados, Distrito Federal ou municípios. Constitui, também, objetivo da **FEBRASA** desenvolver estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, no contexto do desenvolvimento tecnológico, da integração com os demais modais de transporte, da logística operacional, de forma conjugada com os sistemas portuários e com as aduanas interiores, dentre outros congêneres.

23. Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma Empresa Federal que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA**, **GEIPOT**, **VALEC, CBTU e TRENSURB.**

24. Estes, Senhor Presidente, são apenas alguns dos motivos que nos levam a concluir ser indispensável a formação desta Empresa, a **FEBRASA**, e para essa finalidade propomos o seguinte Projeto de Lei a ser encaminhado ao Congresso Nacional, em regime de urgência, como proposta do Poder Executivo:

PROPOSTA DE PROJETO DE LEI

PROJETO DE LEI Nº. _____ DE ___ DE _____DE 2007.

Autoriza a reestruturação da VALEC - Engenharia, Construções e Ferroviárias S. A. e a absorção, pela mesma, de empresas federais incluídas no PND ou em liquidação e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o Artigo 60 da Constituição Federal, adota o seguinte Projeto de Lei.

Art. 1º.- Autoriza a reestruturação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., referida no Decreto nº. 94.352, de 20 de maio de 1987, seus objetivos, plano de cargos e salários, nome da empresa, transformando-a em uma nova Empresa Pública, denominada Ferrovias Brasileiras S.A. - **FEBRASA**, vinculada ao Ministério dos Transportes, tendo sua relação de trabalho regida pela Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943 e legislação trabalhista correlata.

Parágrafo Único: A área de atuação da nova empresa se dará em todo território nacional.

Art. 2º - A Rede Ferroviária Federal S.A. - **RFFSA**, Sociedade de Economia Mista criada pela Lei nº. 3.115 de 16 de março de 1957, o **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, criada pela Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos - **CBTU**, criada pelo Decreto nº. 89.396 de 22 de fevereiro de 1984, e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre –**TRENSURB**, criada pelo Decreto 84.640 de 17 de abril de 1980, serão incorporadas e sucedidas pela **FEBRASA**, ou extintas por Ato do Poder Executivo, em um prazo máximo de um ano:

Art. 3º - As atividades e funções da **RFFSA**, da **VALEC**, da **CBTU**, da **TRENSURB**, serão transferidas para a **FEBRASA**, no prazo estabelecido no Art. 2º.

Art. 4º - Fica a **FEBRASA** autorizada a conduzir o processo de absorção das atividades da **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB**, assim como receber por sucessão trabalhista os empregados transferidos ou redistribuídos daquelas empresas;

Parágrafo Único: Fica a União autorizada a assumir, quitar e responder por todos os passivos, contenciosos e participações acionárias, das Empresas que comporão a **FEBRASA**, e geradas até a data em que as mesmas forem incorporadas ou extintas.

Art. 5º - *Ficam as Empresas* ***RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB,*** *responsáveis* pela colaboração e fornecimento de informações à **FEBRASA**, visando a conclusão do processo de absorção, até a data limite prevista no Art. 2º.

Art. 6º - Após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União ficam retiradas do Plano Nacional de Desestatização - **PND** a **VALEC**, a **CBTU**, a **TRENSURB.**

Parágrafo Único: Fica estabelecido o prazo máximo de um ano, para definição do processo de liquidação da **RFFSA** e **GEIPOT.**

Art. 7º.- Será implantada Auditoria Operacional dos acervos da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT,** pelo Tribunal de Contas da União, visando levantar a situação patrimonial mobiliária e imobiliária dessas empresas, definindo ações visando garantir sua regularização, devendo ainda:

I - Promover um levantamento completo da situação patrimonial imobiliária originária das antigas ferrovias incorporadas pela **RFFSA** quando de sua criação em 1957, baseando-se nas documentações originárias das empresas constantes do Relatório Anual do IBGE de 1957;

II – promover o mapeamento e cadastramento via satélite, de toda malha ferroviária nacional, concedida ou não, acompanhado de laudo técnico sobre o estado geral da malha;

III - definir a situação patrimonial mobiliária e imobiliária das Empresas constantes no caput, nos últimos doze anos, promovendo sua regularização;

IV – definir a situação patrimonial dos bens provenientes das empresas que serão incorporados à **FEBRASA**, devendo estar concluída em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação dessa Lei.

Parágrafo Único: Para a realização das atividades acima dispostas o Tribunal de Contas da União deverá contar como apoio da **FEBRASA,** do Ministério da Defesa, por meio dos Batalhões de Engenharia e Construções (BEC's) do Exército Brasileiro, ou por meio de contratação de empresa especializada;

Art. 8º - A **FEBRASA** promoverá:

I - O levantamento, cadastramento e aviventamento dos bens e elementos integrantes dos patrimônios móveis e imóveis, acervos técnicos e culturais provenientes da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT**, e incorporados ao seu patrimônio, aplicando as disposições da Lei nº. 6.428/1977;

II – Convênio com o Ministério da Defesa para fins de utilização de serviços das Forças Armadas Brasileiras, visando o mapeamento, cadastramento via satélite (GPS), dos bens imóveis e faixas de domínio incorporadas à **FEBRASA**;

III – Verificação, através de órgãos internos da Empresa, de todas as cessões, alienações, contratos, comodatos, convênios e termos de permissão de uso do patrimônio ferroviário e sua conservação, elaborados pelas empresas incorporadas e sucedidas e que venham a ser transferidos pela **FEBRASA**, apurando e tomando providências com relação a sua inadimplência;

IV – Inspeção através de órgãos internos da Empresa, do patrimônio mobiliário e imobiliário proveniente das empresas incorporadas e sucedidas, apurando a situação de todas as instalações, faixas de domínio, material rodante, máquinas, equipamentos, ferramentas e estoques existentes, seu estado de conservação, estocagem, garageamento, tomando as providências necessárias para a continuidade dos serviços;

V - Levantamento da Memória Histórica e Cultural das ferrovias incorporadas, bem como dos Arquivos Técnicos, de Pessoal e de Projetos, de modo a preservá-los e permitir sua utilização técnica, judicial, administrativa e histórico-cultural, muito especialmente subsidiando a atuação em juízo da Advocacia Geral da União;

Art. 9º - A ***FEBRASA*** *será administrada por um Conselho de Administração,* com funções deliberativas, por uma Diretoria Executiva, contando ainda com um Conselho Fiscal, cujas composições e atribuições serão definidas por Ato do Poder Executivo;

Art. 10º - O processo de implantação da **FEBRASA** se dará por meio de Atos do Poder Executivo e deverá ocorrer em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação desta Lei, promovendo:

I. A constituição da Diretoria Executiva e Conselhos de Administração e Fiscal da Empresa;

II. A constituição do Quadro de Pessoal e Plano de Cargos e Salários da Empresa;

III. A incorporação das funções e atividades das **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT;**

IV. A incorporação de bens móveis, imóveis e direitos da **VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT** e outros destinados pela União;

V. A aprovação do Regimento Interno;

VI. A elaboração do orçamento da Empresa até conclusão do processo de implantação;

Art. 11º - Competem à **FEBRASA** as seguintes atribuições:

I - Gerenciar, desenvolver acompanhar, licitar, contratar, fiscalizar e executar, diretamente ou através de terceiros, estudos, pesquisas, projetos, obras de construção, reconstrução, restauração, recuperação e ampliação de ferrovias, bem como executar programas de operação, manutenção, conservação e controle de tráfego, decorrentes do uso de recursos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

II - Participar das Parcerias Público – Privadas (PPP's), de Consórcios Públicos em conformidade com a legislação específica e contratar financiamentos por meio de instituições financeiras de fomento ao desenvolvimento nacionais e internacionais, e ainda desenvolver negócios por meio da elaboração e execução de projetos de ocupação da região lindeira, estações e pátios, visando o incremento do transporte e o financiamento dos sistemas; (vide inciso XVII)

III - Representar e garantir os interesses da União na Direção de Empresas prestadoras de serviços metroviários e ferroviários, onde haja capital e aporte de recursos Federais de investimento e custeio, *de forma proporcional;*

IV - Aprovar projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor, cuja execução modifique a estrutura do Sistema Nacional de Viação;

V - Prestar serviços de transportes sobre trilhos de cargas e de passageiros, não outorgados às empresas privadas ou delegados a Estados, Distrito Federal ou municípios, ou nas malhas cujas concessões vierem a ser objeto de caducidade ou findos, bem como aqueles de caráter econômico - social e de interesse da União;

VI - Administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar, manter em tráfego e explorar as Estradas de Ferro a ela incorporadas;

VII - Promover a exploração de trens regulares e não regulares de passageiros entre cidades, interestaduais, turísticos e de longa distância e aqueles onde houver interesse social ou da União;

VIII – Supervisionar e fiscalizar o uso e a manutenção dos bens ferroviários arrendados, pertencentes à União, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de arrendamentos e acompanhar a aplicação de penalidades pelo seu descumprimento;

SENADO FEDERAL Fl. 485 SSACM

IX - Implementar medidas necessárias a receber os ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento, dando destinação aos mesmos, bem como, administrá-los;

X - Operar e manter os serviços de transportes ferroviários, em todo território Nacional, nos casos de encerramento dos contratos de concessão e aqueles considerados de interesse da União;

XI - Propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos, execução de obras viarias e de prestação de serviços de transportes ferroviários;

XII - Promover ou efetuar estudos, a pedido do Ministério dos Transportes, sobre rotas e corredores estratégicos de transportes, para exportação ou para abastecimento interno, onde a malha ferroviária seja um elemento predominante, constitua ponto crítico para a formação do corredor estratégico ou seja de interesse econômico – social para a economia regional e nacional.

XIII - Promover o desenvolvimento tecnológico da ferrovia com a implantação de centros de pesquisa tecnológica e realização de convênios com universidades e centros tecnológicos nacionais e internacionais;

XIV – Desenvolver estudos e elaborar proposta visando a concepção do Sistema Nacional Ferroviário, integrante do Sistema Nacional de Viação, no contexto do Plano Nacional de Viação – PNV, assim como atuar junto às faixas de domínio constantes do Plano e seu entorno;

XV – Preparar para o Ministério dos Transportes, propostas para a elaboração do plano plurianual, e as de orçamento para projeto de lei de diretrizes orçamentárias, em consonância com o inciso XXIII do Art. 84 da Constituição Federal;

XVI – Cooperar com o Ministério da Defesa na elaboração de diretrizes de mobilização e de segurança institucional do transporte ferroviário no país e proteção à infra-estrutura, muito especialmente nas faixas de fronteira;

XVII - Promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte e executar outras atividades ligadas ao setor ferroviário de interesse do Governo;

XVIII – Dar suporte técnico ao Ministério da Justiça, especificamente à Polícia Ferroviária Federal, na elaboração de laudos periciais de acidentes ferroviários ocorridos em faixas de domínio pertencentes à União, arrendadas ou não;

XIX - Promover seminários ou congressos sobre a atividade ferroviária;

XX - Publicar livros, revistas e opúsculos técnicos, para divulgar as ações ferroviárias no Brasil, inclusive através da rede mundial de computadores;

XXI - Participar de congressos e seminários, nacionais e internacionais, sobre o transporte ferroviário ou assuntos afins;

XXII – Desenvolver atividades de estudos, projetos e pesquisas, nas áreas de infra-estrutura e transportes ferroviários bem como aqueles referentes à logística e terminais de integração multimodal;

XXIII – Representar a União nas discussões e elaboração de tratados e internacionais versando sobre as estradas de ferro;

XXIV – Participar de associações e organismos nacionais e internacionais cujo objetivo seja o desenvolvimento, integração, troca de experiências no que diz respeito ao Setor Ferroviário;

XXV – Fornecer subsídios para formulação de propostas de Plano de Outorgas e Arrendamentos, a serem aprovados pelo Ministério dos Transportes;

XXVI - Promover a exploração dos sistemas de transportes de passageiros sobre trilhos em regiões urbanas e metropolitanas, onde houver interesse social e da União, e quando não ocorrer a aceitação de que trata o § 5º do Artigo 3º da Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993;

XXVII – Elaborar propostas para as revisões tarifárias, ouvido o Conselho de Administração, e encaminhá-las ao Ministério dos Transportes;

XXVIII – Contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor;

XXIX - Desenvolver pesquisas destinadas a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, o desenvolvimento tecnológico, a integração com os demais modais de transporte, a logística operacional, de forma conjugada com os sistemas rodoviários, portuários, aeroportuários e aduanas inclusive as de interior e de fronteira;

XXX – Promover as medidas de proteção ao meio ambiente de acordo com as diretrizes governamentais, bem como atendendo a legislação vigente; e

XXXI – Desenvolver outras ações compatíveis com seus objetivos, de acordo com o Art. 3º.

Art. 12 - A União transferirá à Empresa recursos financeiros para realização de suas atividades incluindo investimentos, custeio, folha de pagamentos e fomento às atividades econômicas locais, assim como os direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de trinta quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos, direta ou indiretamente pela mesma;

SENADO FEDERAL 486 COMISSÕES

§1º - A União destinará a **FEBRASA** o aporte de recursos para a formação do capital social inicial da Empresa, no valor mínimo de quinhentos milhões de reais, destinados a instalação da Empresa;

§2º - O Ministério dos Transportes disponibilizará a **FEBRASA** recursos orçamentários e financeiros necessários para o custeio das atividades da empresa, enquanto não for alcançado o seu equilíbrio econômico-financeiro.

469

Art. 13 - Constituem recursos da **FEBRASA**:

I - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

II - recebíveis oriundos dos contratos de exploração e uso operacional da Ferrovia – Norte Sul, quando da absorção da VALEC SA.;

III – créditos provenientes da exploração extra-operacional da faixa de domínio;

IV - saldos em contas dos balanços patrimoniais, conforme apurados no processo de extinção e absorção das empresas que comporão a Empresa;

V - receitas operacionais, por serviços de transporte ferroviário prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

VI - receitas de aluguéis, arrendamentos e alienações de patrimônio que vierem a ser transferidos das empresas a serem incorporadas;

VII - produto da venda de publicações, material técnico, dados e informações, inclusive para fins de licitação pública, de emolumentos administrativos e de taxas de inscrição em concurso público;

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

IX – receitas de transferências de recursos do Tesouro;

X – receitas provenientes da realização de cursos, seminários, encontros ou congressos ou assemelhados;

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

XII - rendimentos de aplicações financeiras que realizar;

XIII – Receitas provenientes de empréstimos;

XIV – Patrimônio, recursos previstos no orçamento a União, receitas de contratos de arrendamento, aluguel, e demais direitos, créditos e recebíveis das empresas que serão incorporadas pela **FEBRASA;**

XV - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas para outras entidades afins;

XVI - recebíveis oriundos dos contratos de arrendamentos e concessão de malhas ferroviárias;

XVII - fundos e frutos civis decorrentes da mobilização e exploração dos direitos concedidos pela União na forma do Artigo 8º e emanados através de atos do Poder Executivo;

XVIII - valores resultantes da Auditoria Operacional do Colendo Tribunal de Contas da União, oriundos da cisão da RFFSA e da **CBTU,** com relação às Empresas que foram regionalizadas, movimentados nos exercícios de *1994 a 2000*;

XIX - Ações em que as entidades incorporadas e incorporadas pela Autarquia sejam autoras;

XX - rendas provenientes de outras fontes;

Art. 14 - Fica a **RFFSA**, a **VALEC,** o **GEIPOT,** a **CBTU** e o **TRENSURB,** autorizadas a promover a revisão e equiparação de seus Planos de Cargos e Salários adequando-os à nova realidade e promovendo, mediante opção de seus empregados, o re-enquadramento;

§ 1º - Após o re-enquadramento dos empregados fica autorizada a **CBTU** e a **TRENSURB,** a transferir seus empregados, mediante opção dos mesmos, para a **FEBRASA;**

§ 2º - Os empregados que não optarem pelo reenquadramento poderão ser transferidos pera **FEBRASA** em quadro em extinção;

§ 3º - Os empregados da RFFSA e GEIPOT serão redistribuídos para **FEBRASA** após a definição do processo de liquidação destas empresas.

Art. 15 – A transferência ou redistribuição do pessoal da **RFFSA, GEIPOT, VALEC, CBTU e TRENSURB,** para **FEBRASA,** será por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados os direitos e prerrogativas trabalhistas dos empregados advindos das empresas de origem.

§ 1º - O pessoal absorvido na forma do disposto no *caput* terá seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão trabalhista;

§ 2º - Fica também assegurada a absorção aos beneficiados pela Lei nº. 8.878, de 11 de maio de 1994, que dispõe sobre a concessão de anistia, oriundos das empresas incorporadas pela **FEBRASA**, na forma da Lei.

§ 4º - A critério da Direção da **FEBRASA**, poderá haver a cessão de pessoal do quadro próprio, com ônus, para outros órgãos ou entidades da Administração Pública interessados;

§ 5º - Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratada na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, a todos empregados das empresas ferroviárias incorporadas e sucedidas ou extintas, estendo-se este direito aos que vierem a se aposentar pela **FEBRASA** e estejam abrangidos pelas Leis mencionadas neste parágrafo;

§ 6º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo escritório regional da malha paulista da **RFFSA - ERMAP,** o direito à complementação, conforme disposto na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, na forma do disposto na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991;

§ 7º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários que trata a Lei nº. 2.061, de 13.04.53, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão

SENADO FEDERAL Fl. 487 SSACM

da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº. 3.887, de 08 de fevereiro de 1961 e Decreto Legislativo nº. 1.400/60/RS

§ 8º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários abrangidos pela Lei nº. 3.887, de 08.02.61;

§ 9º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que, em razão de Lei nº. 6.184, de 11.12.74, optaram ou não pela integração nos Quadros da **RFFSA**, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17.03.75 a 19.05.80.

§ 10 - A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista nos parágrafos 5º a 8º será de responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela **FEBRASA**;

§ 11 - As aposentadorias e pensões dos ferroviários, previstas na legislação citada nos parágrafos 5º ao 8º, terão como referência a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários – PCS da **RFFSA**, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores:

a. acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data desta Lei, ainda que julgados posteriormente;

b. quaisquer alterações supervenientes;

c. reajustamentos posteriores a data desta Lei considerando os mesmos índices percentuais definidos no parágrafo 12.

§ 12 - As complementação das aposentadorias e pensões dos ferroviários, definida na legislação citada nos parágrafos 5º à 8º, será reajustada obedecendo as mesmas datas e índices percentuais em que forem reajustadas as aposentadorias e pensões pagas pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, não se limitando ao teto do INSS, sendo ainda acrescidos dos índices percentuais devidos aos acordos e dissídios coletivos ajuizados anteriormente à vigência desta Lei, alterando-se o parágrafo único, do Art. 2º, da Lei nº. 8186 / 91.

Parágrafo único - a complementação, assim reajustada, será paga conforme determina o art. 6º da Lei nº. 8186/91.

Art. 16 - A **FEBRASA**, com a aquiescência do órgão de origem, poderá solicitar a cessão com ônus, pessoal efetivo de outras Entidades e Órgãos do Governo Federal, independentemente de designação para exercício de cargo comissionado.

Art. 17 – Fica a **FEBRASA** autorizada a atuar como patrocinadora da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social; sucedendo a **RFFSA, CBTU, TRENSURB** e **GEIPOT**, nos direitos e obrigações, incluindo-se a dívida atuarial reconhecida pelas empresas incorporadas, formalizado através de instrumento contratual e seus aditivos, junto à **REFER**;

Parágrafo Único - A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos para fins de se verificar a possibilidade de unificação desses fundos em uma só instituição, desde que atendidas as determinações da legislação em vigor, e absorver os empregados que vierem a integrar os quadros da **FEBRASA**.

Art. 18 - O Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF**, criado pela Lei nº. 3.891, de 26 de abril de 1961, fica jurisdicionado a **FEBRASA**;

Parágrafo Único: Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade.

Art. 19 - A **FEBRASA** terá sede e foro na cidade do Rio de Janeiro, escritório em Brasília, podendo estabelecer escritórios ou dependências em outras unidades da Federação;

Art. 20 - Fica autorizado o Ministério dos Transportes a proceder todas as medidas para implantação da nova Empresa, com o apoio de suas entidades vinculadas e dos demais Ministérios e Órgãos do Governo Federal que se fizerem necessários à consecução desse objetivo;

Art. 21 - Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar, e garantir recursos suficientes, para a realização de programas de desligamento voluntário para empregados das empresas que formarão a **FEBRASA**, iniciando-se o processo, imediatamente após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União, respeitados, no mínimo, os termos e condições dos já realizados pelas referidas empresas.

Parágrafo único. Caso os processos de desligamento voluntário não se completem antes da extinção das empresas, a **FEBRASA** poderá dar continuidade aos mesmos.

DO FEDERAL 488 SSACM

Art. 22.- Até que a estrutura final de cargos da **FEBRASA** seja constituída fica autorizada a criação, no âmbito do Poder Executivo Federal, de cargos em comissão, de forma provisória, para fins de gestão inicial da Empresa, do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS nas seguintes quantidades: um DAS-6; oito DAS-5; vinte e um DAS-4; trinta e cinco DAS-3; quarenta e cinco DAS-2; e setenta e cinco DAS-1.

§ 1º Os cargos em comissão referidos no ***Caput*** destinam-se a implantação inicial da **FEBRASA**, não integrando a estrutura regimental da Empresa, devendo constar nos atos de *nomeação seu caráter de transitoriedade.* 471

§ 2º Os cargos dispostos no *Caput* serão preenchidos em conformidade com as necessidades sendo seu preenchimento aprovado pela Diretoria Executiva colegiada e pelo Conselho de Administração;

Art. 23 - A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pela Medida Provisória Nº 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001, será revisada, de forma a evitar conflitos de atribuições com a **FEBRASA**, criada por esta Lei, em um prazo máximo e improrrogável de um ano, após sua publicação.

Art. 24 - *Ficam revogados a Lei nº. 3.115, de 16 de março de 1957, a Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, o Decreto-lei nº. 89.396, de 22 de fevereiro de 1984, o Decreto nº.473, de 9 de Março de 1992, a Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993, o Decreto nº. 3.277, de 7 de Dezembro de 1999, o Decreto nº. 4.839, de 12 de setembro de 2003, o Decreto nº. 4.135, de 20 de Fevereiro de 2002, o dispositivo do Anexo II ao Decreto nº. 4.749, de 17 de junho de 2003, alterado pelo, o Decreto nº. 5.131, de 7 de Julho de 2004, referente à Coordenação-Geral Ferroviária e o Decreto nº. 5.476, de 23 de Junho de 2005.*

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

Brasília, de 2007; 185º da Independência e 117º da República.
Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República Federativa do Brasil

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda SUBSTITUTIFA GLOBAL VERDADEIRAMENTE fará uma Reestruturação do Transportes no país.

PARLAMENTAR

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

472

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00225

data	proposição
24/2/2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
Dep. W. Pinheiro	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

SUBSTITUTIVO GLOBAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 19/01/2007

Exposição de motivos nº. _____/2007/_____

Brasília, __ de _____ de 2007.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Apresentamos a Vossa Excelência a presente proposta de Projeto de Lei, que propõe dar uma solução definitiva e estrutural para o Sistema Ferroviário Nacional, para que a modalidade ferroviária possa galgar posições na matriz dos transportes, atingindo mais de 30% das cargas transportadas. Os benefícios daí advindos são sobejamente conhecidos, através da redução global dos custos, diminuição de acidentes, de roubos de cargas, além de promover economia considerável dos recursos destinados à manutenção de rodovias ao se transferir dessas as cargas mais pesadas, diminuindo em muito a sua deterioração.

2. A proposta fundamental é a criação de uma única Empresa Pública Federal, oriunda da transformação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. na Ferrovias Brasileiras S.A.– **FEBRASA**. Essa ação resolveria concomitantemente a situação da Rede Ferroviária Federal S. A. - **RFFSA**, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB** e ainda do **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, unificando, desta forma, o Sub-setor Ferroviário sob o controle da União.

3. Serão obtidos ganhos significativos devido a fusão das empresas, com a centralização administrativa e financeira, redução do número de cargos, solução para os remanescentes da **RFFSA** e da **CBTU**, ampliação da área de atuação da VALEC, entre outros.

4. A criação da **FEBRASA** agregará e concentrará conhecimentos sobre superestrutura da via, sistemas ferroviários de eletrificação, sinalização e telecomunicações, material rodante e operação ferroviária, indo muito além de do que é apenas a infra-estrutura, necessários ao desenvolvimento, análise e implantação de novos projetos;

5. Há necessidade de expansão dos serviços de transportes ferroviários de cargas e passageiros, possibilitando custos menores do transporte na cadeia logística do País, tanto para a chegada de cargas aos portos para as exportações como para o abastecimento interno, sem onerar de forma significativa os produtos transportados. Faz-se necessário que o Poder Executivo promova ações no sentido de incrementar o Setor Ferroviário Nacional, de forma a possibilitar a construção de um Brasil próspero e viável economicamente, promovendo um transporte mais barato em regime de eficiência.

SENADO FEDERAL 490 SSACF

6. Para tal se faz necessário manter e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários tais como aqueles de acesso aos portos, assim como construir novos trechos e ligações, de forma a integrar a malha ferroviária. Devemos ainda incrementar a velocidade de transportes, por meio da adequação da malha e contornos em cidades evitando as interferências impostas pelo crescimento urbano. Pontos críticos como as passagens de nível, devem ser eliminados de forma adequada, com a construção de passagens inferiores ou superiores que garantam a mobilidade segura de veículos e pedestres. Tais ações impactariam diretamente na oferta de transportes, minimizando as restrições de velocidade, riscos de acidentes e ampliando o retorno fiscal.

7. Faz-se, também, necessária a implementação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros: com a implantação dos Trens Turísticos com a finalidade de desenvolver o turismo e preservar o patrimônio ferroviário; e dos Trens Regionais, cujos estudos de viabilidade já foram desenvolvidos pelo BNDES e tem a finalidade de promover a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresariais ao longo dos trechos. Existem, ainda, dos Trens de Alta Velocidade, pelos quais os empresários estrangeiros vêm demonstrando interesse em sua construção e operação, devido aos estudos já realizados pelos mesmos que apontam como viável sua implantação.

8. A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas a um baixo custo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, que há muito se questiona sua inexistência, e terão um grande impacto na opinião pública e na economia nacional.

9. Para que o Governo Federal tenha controle dos projetos e ações necessárias à implantação de obras de infra-estrutura, de sistemas ferroviários pertinentes e dos serviços a serem implantados, é imperativo que a União seja dotada de um órgão que concentre tais atividades, com estrutura adequada e sem excessos, a fim de que haja agilidade no desenvolvimento dos trabalhos necessários..

10. Atualmente existem no Governo, cinco entidades, a **VALEC** Engenharia, Construções e Ferrovias, a Rede Ferroviária Federal S.A. – **RFFSA** - em Liquidação, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. – **TRENSURB e o GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes que, além de problemas estruturais, sofrem de demandas jurídicas de várias ordens, estão enquadradas no Plano Nacional de Desestatização – **PND**, ou em processo de liquidação e, ainda, dispersam os esforços necessários para a implementação de um plano que incremente o transporte ferroviário, visando o atendimento da política de mudança da matriz nacional de transportes.

11. Para que o Governo possa de forma efetiva avançar nas suas propostas com relação ao setor ferroviário se faz necessária uma reestruturação dessas Empresas de forma a concentrar esforços e aproveitar a mão-de-obra disponível

12. Também necessitam de uma definição de políticas acertadas para seu equacionamento as empresas estatais responsáveis pelo transporte ferroviário de passageiros no âmbito metropolitano, quais sejam a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, e a Empresa Trens Urbanos de Porto Alegre - **TRENSURB**. Com relação a estes sistemas, a proposta da criação da nova Empresa, tem como vantagem a possibilidade de agregá-las em uma única Empresas, a **FEBRASA**, centralizando as atividades do setor ferroviário, sob responsabilidade Federal, em apenas um órgão governamental.

13. A transferência para o Ministério das Cidades da **CBTU** e da **TRENSURB**, operadoras dos transportes ferroviários de passageiros, com grande apelo social, e as políticas traçadas para estas empresas desde o Governo passado precisam ser revistas e equacionadas de forma mais adequada e apropriada;

14. Os Trens Urbanos têm uma grande importância social, e os Estados, já endividados e imbuídos em resolver outros problemas sociais, não estão aptos a assumir os custos operacionais desses Sistemas. Pesa ainda sobre o modelo de regionalização propostas definidas em estudos desenvolvidos pelo Banco Mundial, que preconizam o "subsídio ao usuário" e "garantias de demanda" como forma de garantir o equilíbrio econômico-financeiro e a remuneração do capital investido e certamente o lucro financeiro, que, se não acontecem, acabam sendo bancadas pelos cofres públicos.

15. Por outro lado a **CBTU** e **TRENSURB**, empresas que implantam e operam os sistemas metropolitanos em algumas poucas Capitais têm, no âmbito do Ministério das Cidades, que disputar recursos para sua ampliação e manutenção, com os setores de Saneamento e Habitação, que demandam investimentos em todas as cidades do País.

SENADO FEDERAL
Fl. 491
SSACM

16. Assim sendo, cabe ao Governo Federal, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação das Empresas ferroviárias sob sua responsabilidade, agregando e otimizando sua gestão e funcionalidade e ainda resgatando a memória técnica e o conhecimento especializado que muito vem se perdendo, bem como preservando o acervo documental e principalmente o patrimônio das Empresas.

17. A proposta de criação de uma nova Empresa que agregue as atividades e os trabalhadores celetistas remanescentes das Empresas administradas pela União, resolve, de uma vez por todas, a situação da **RFFSA**, da **CBTU**, da **TRENSURB**, da **VALEC** e do **GEIPOT**, pois serão sucedidos por apenas uma Empresa vinculada ao Ministério dos Transportes.

18. Esta situação caótica é agravada pela pulverização das empresas ferroviárias federais, o que as torna frágeis perante o desafio de retomar os transportes sobre trilhos no País, de forma a atender as necessidades de uma Nação com dimensões continentais.

19. Os governantes brasileiros, contudo, apesar de cederem espaço à iniciativa privada, não adotaram paradigmas próprios do setor privado que seriam passíveis de aplicação no setor público. *Os grandes conglomerados empresariais preferem crescer, principalmente, por* absorções ou fusões com outras empresas. A fusão é um estágio mais sofisticado de empresas numa economia capitalista: não só permite uma melhor posição de mercado, conferindo-lhe maior poder econômico, como permite principalmente economias de custo (de intensidade – no curto prazo – e de escala – no longo prazo).

20. Neste moderno espectro é que se propõe a absorção pela **FEBRASA** das Empresas Ferroviárias Federais: Rede Ferroviária Federal S.A.– **RFFSA**, da **VALEC** - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., da **CBTU** - Companhia Brasileira de Trens Urbanos, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB**, agregando ainda o pessoal e atividades da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT**.

21. Destas Empresas será gerada a **FEBRASA**, – Empresa de Transportes Ferroviários, vinculada ao Ministério dos Transportes. O pressuposto é o do fortalecimento do setor ferroviário, tornando-o preparado economicamente e operacionalmente para enfrentar a reestruturação do setor, assim como a construção de novas vias férreas, solidificar as existentes e gerir adequadamente o Sistema Ferroviário Nacional. No caso brasileiro, tarefas deste porte impõem a necessidade de uma empresa fortalecida e unificada *integralmente. Esta união não imporá aos cofres públicos despesas adicionais.* Pelo contrário, em qualquer fusão a expectativa é de diminuição de custos por economias de intensidade ou de escala. Os ganhos econômicos e os benefícios sociais são evidentes.

22. A **FEBRASA**, na área de jurisdição federal, terá por finalidade prestar serviços de transportes ferroviários, explorando-os diretamente, ou por meio de concessões, ou transferências a estados, Distrito Federal ou municípios. Constitui, também, objetivo da **FEBRASA** desenvolver estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, no contexto do desenvolvimento tecnológico, da integração com os demais modais de transporte, da logística operacional, de forma conjugada com os sistemas portuários e com as aduanas interiores, dentre outros congêneres.

23. Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma Empresa Federal que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA, GEIPOT, VALEC, CBTU e TRENSURB.**

24. Estes, Senhor Presidente, são apenas alguns dos motivos que nos levam a concluir ser indispensável a formação desta Empresa, a **FEBRASA**, e para essa finalidade propomos o seguinte Projeto de Lei a ser encaminhado ao Congresso Nacional, em regime de urgência, como proposta do Poder Executivo:

PROPOSTA DE PROJETO DE LEI

PROJETO DE LEI Nº. _____ DE ___ DE _____DE 2007.

Autoriza a reestruturação da VALEC - Engenharia, Construções e Ferroviárias S. A. e a absorção, pela mesma, de empresas federais incluídas no PND ou em liquidação e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o Artigo 60 da Constituição Federal, adota o seguinte Projeto de Lei.

Art. 1º.- Autoriza a reestruturação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., referida no Decreto nº. 94.352, de 20 de maio de 1987, seus objetivos, plano de cargos e salários, nome da empresa, transformando-a em uma nova Empresa Pública, denominada Ferrovias Brasileiras S.A. - **FEBRASA**, vinculada ao Ministério dos Transportes, tendo sua relação de trabalho regida pela Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943 e legislação trabalhista correlata. 475

Parágrafo Único: A área de atuação da nova empresa se dará em todo território nacional.

Art. 2º - A Rede Ferroviária Federal S.A. - **RFFSA**, Sociedade de Economia Mista criada pela Lei nº. 3.115 de 16 de março de 1957, o **GEIPOT** Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, criada pela Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos - **CBTU**, criada pelo Decreto nº. 89.396 de 22 de fevereiro de 1984, e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre –**TRENSURB**, criada pelo Decreto 84.640 de 17 de abril de 1980, serão incorporadas e sucedidas pela **FEBRASA**, ou extintas por Ato do Poder Executivo, em um prazo máximo de um ano;

Art. 3º - As atividades e funções da **RFFSA**, da **VALEC**, da **CBTU**, da **TRENSURB**, serão transferidas para a **FEBRASA**, no prazo estabelecido no Art. 2º.

Art. 4º - Fica a **FEBRASA** autorizada a conduzir o processo de absorção das atividades da **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB**, assim como receber por sucessão trabalhista os empregados transferidos ou redistribuídos daquelas empresas;

Parágrafo Único: Fica a União autorizada a assumir, quitar e responder por todos os passivos, contenciosos e participações acionárias, das Empresas que-comporão a **FEBRASA**. e geradas até a data em que as mesmas forem incorporadas ou extintas.

Art. 5º- Ficam as Empresas **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB**, responsáveis pela colaboração e fornecimento de informações à **FEBRASA**, visando a conclusão do processo de absorção, até a data limite prevista no Art. 2º.

Art. 6º - Após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União ficam retiradas do Plano Nacional de Desestatização - **PND** a **VALEC**, a **CBTU**, a **TRENSURB**.

Parágrafo Único: Fica estabelecido o prazo máximo de um ano, para definição do processo de liquidação da **RFFSA** e **GEIPOT**.

Art. 7º.- Será implantada Auditoria Operacional dos acervos da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT**, pelo Tribunal de Contas da União, visando levantar a situação patrimonial mobiliária e imobiliária dessas empresas, definindo ações visando garantir sua regularização, devendo ainda:

I - Promover um levantamento completo da situação patrimonial imobiliária originária das antigas ferrovias incorporadas pela **RFFSA** quando de sua criação em 1957, baseando-se nas documentações originárias das empresas constantes do Relatório Anual do IBGE de 1957;

II – promover o mapeamento e cadastramento via satélite, de toda malha ferroviária nacional, concedida ou não, acompanhado de laudo técnico sobre o estado geral da malha;

III - definir a situação patrimonial mobiliária e imobiliária das Empresas constantes no caput, nos últimos doze anos, promovendo sua regularização;

IV – definir a situação patrimonial dos bens provenientes das empresas que serão incorporados à **FEBRASA**, devendo estar concluída em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação dessa Lei.

Parágrafo Único: Para a realização das atividades acima dispostas o Tribunal de Contas da União deverá contar como apoio da **FEBRASA**, do Ministério da Defesa, por meio dos Batalhões de Engenharia e Construções (BEC's) do Exército Brasileiro, ou por meio de contratação de empresa especializada;

Art. 8º - A **FEBRASA** promoverá:

I - O levantamento, cadastramento e aviventamento dos bens e elementos integrantes dos patrimônios móveis e imóveis, acervos técnicos e culturais provenientes da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT**, e incorporados ao seu patrimônio, aplicando as disposições da Lei nº. 6.428/1977;

II – Convênio com o Ministério da Defesa para fins de utilização de serviços das Forças Armadas Brasileiras, visando o mapeamento, cadastramento via satélite (GPS), dos bens imóveis e faixas de domínio incorporadas à **FEBRASA**;

III – Verificação, através de órgãos internos da Empresa, de todas as cessões, alienações, contratos, comodatos, convênios e termos de permissão de uso do patrimônio ferroviário e sua conservação, elaborados pelas empresas incorporadas e sucedidas e que venham a ser transferidos pela **FEBRASA**, apurando e tomando providências com relação a sua inadimplência;

IV – Inspeção através de órgãos internos da Empresa, do patrimônio mobiliário e imobiliário proveniente das empresas incorporadas e sucedidas, apurando a situação de todas as instalações, faixas de domínio, material rodante, máquinas, equipamentos, ferramentas e estoques existentes,

SENADO FEDERAL Fl. 493 SSACM

seu estado de conservação, estocagem, garageamento, tomando as providências necessárias para a continuidade dos serviços;

V - Levantamento da Memória Histórica e Cultural das ferrovias incorporadas, bem como dos Arquivos Técnicos, de Pessoal e de Projetos, de modo a preservá-los e permitir sua utilização técnica, judicial, administrativa e histórico-cultural, muito especialmente subsidiando a atuação em juízo da Advocacia Geral da União;

Art. 9º - A **FEBRASA** será administrada por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, por uma Diretoria Executiva, contando ainda com um Conselho Fiscal, cujas composições e atribuições serão definidas por Ato do Poder Executivo;

Art. 10º - O processo de implantação da **FEBRASA** se dará por meio de Atos do Poder Executivo e deverá ocorrer em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação desta Lei, promovendo:

I. A constituição da Diretoria Executiva e Conselhos de Administração e Fiscal da Empresa;

II. A constituição do Quadro de Pessoal e Plano de Cargos e Salários da Empresa;

III. A incorporação das funções e atividades das **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT;**

IV. A incorporação de bens móveis, imóveis e direitos da **VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT** e outros destinados pela União;

V. A aprovação do Regimento Interno;

VI. A elaboração do orçamento da Empresa até conclusão do processo de implantação;

Art. 11º.- Competem à **FEBRASA** as seguintes atribuições:

I - Gerenciar, desenvolver acompanhar, licitar, contratar, fiscalizar e executar, diretamente ou através de terceiros, estudos, pesquisas, projetos, obras de construção, reconstrução, restauração, recuperação e ampliação de ferrovias, bem como executar programas de operação, manutenção, conservação e controle de tráfego, decorrentes do uso de recursos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

II - Participar das Parcerias Público – Privadas (PPP's), de Consórcios Públicos em conformidade com a legislação específica e contratar financiamentos por meio de instituições financeiras de fomento ao desenvolvimento nacionais e internacionais, e ainda desenvolver negócios por meio da elaboração e execução de projetos de ocupação da região lindeira, estações e pátios, visando o incremento do transporte e o financiamento dos sistemas; (vide inciso XVII)

III - Representar e garantir os interesses da União na Direção de Empresas prestadoras de serviços metroviários e ferroviários, onde haja capital e aporte de recursos Federais de investimento e custeio, de forma proporcional;

IV - Aprovar projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor, cuja execução modifique a estrutura do Sistema Nacional de Viação;

V - Prestar serviços de transportes sobre trilhos de cargas e de passageiros, não outorgados às empresas privadas ou delegados a Estados, Distrito Federal ou municípios, ou nas malhas cujas concessões vierem a ser objeto de caducidade ou findos, bem como aqueles de caráter econômico - social e de interesse da União;

VI - Administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar, manter em tráfego e explorar as Estradas de Ferro a ela incorporadas;

VII - Promover a exploração de trens regulares e não regulares de passageiros entre cidades, interestaduais, turísticos e de longa distância e aqueles onde houver interesse social ou da União;

SENADO FEDERAL 494 SSAC

VIII – Supervisionar e fiscalizar o uso e a manutenção dos bens ferroviários arrendados, pertencentes à União, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de arrendamentos e acompanhar a aplicação de penalidades pelo seu descumprimento;

IX - Implementar medidas necessárias a receber os ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento, dando destinação aos mesmos, bem como, administrá-los;

X - Operar e manter os serviços de transportes ferroviários, em todo território Nacional, nos casos de encerramento dos contratos de concessão e aqueles considerados de interesse da União;

XI - Propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos, execução de obras viárias e de prestação de serviços de transportes ferroviários;

XII - Promover ou efetuar estudos, a pedido do Ministério dos Transportes, sobre rotas e corredores estratégicos de transportes, para exportação ou para abastecimento interno, onde a malha ferroviária seja um elemento predominante, constitua ponto crítico para a formação do corredor estratégico ou seja de interesse econômico – social para a economia regional e nacional.

XIII - Promover o desenvolvimento tecnológico da ferrovia com a implantação de centros de pesquisa tecnológica e realização de convênios com universidades e centros tecnológicos nacionais e internacionais;

XIV – Desenvolver estudos e elaborar proposta visando a concepção do Sistema Nacional Ferroviário, integrante do Sistema Nacional de Viação, no contexto do Plano Nacional de Viação – PNV, assim como atuar junto às faixas de domínio constantes do Plano e seu entorno;

XV - Preparar para o Ministério dos Transportes, propostas para a elaboração do plano plurianual, e as de orçamento para projeto de lei de diretrizes orçamentárias, em consonância com o inciso XXIII do Art. 84 da Constituição Federal;

XVI – Cooperar com o Ministério da Defesa na elaboração de diretrizes de mobilização e de segurança institucional do transporte ferroviário no país e proteção à infra-estrutura, muito especialmente nas faixas de fronteira;

XVII - Promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte e executar outras atividades ligadas ao setor ferroviário de interesse do Governo;

XVIII – Dar suporte técnico ao Ministério da Justiça, especificamente à Polícia Ferroviária Federal, na elaboração de laudos periciais de acidentes ferroviários ocorridos em faixas de domínio pertencentes à União, arrendadas ou não;

XIX - Promover seminários ou congressos sobre a atividade ferroviária;

XX - Publicar livros, revistas e opúsculos técnicos, para divulgar as ações ferroviárias no Brasil, inclusive através da rede mundial de computadores;

XXI - Participar de congressos e seminários, nacionais e internacionais, sobre o transporte ferroviário ou assuntos afins;

XXII – Desenvolver atividades de estudos, projetos e pesquisas, nas áreas de infra-estrutura e transportes ferroviários bem como aqueles referentes à logística e terminais de integração multimodal;

XXIII – Representar a União nas discussões e elaboração de tratados e internacionais versando sobre as estradas de ferro;

XXIV – Participar de associações e organismos nacionais e internacionais cujo objetivo seja o desenvolvimento, integração, troca de experiências no que diz respeito ao Setor Ferroviário;

XXV – Fornecer subsídios para formulação de propostas de Plano de Outorgas e Arrendamentos, a serem aprovados pelo Ministério dos Transportes;

XXVI - Promover a exploração dos sistemas de transportes de passageiros sobre trilhos em regiões urbanas e metropolitanas, onde houver interesse social e da União, e quando não ocorrer a aceitação de que trata o § 5º do Artigo 3º da Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993;

XXVII – Elaborar propostas para as revisões tarifárias, ouvido o Conselho de Administração, e encaminhá-las ao Ministério dos Transportes;

XXVIII – Contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor;

XXIX - Desenvolver pesquisas destinadas a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, o desenvolvimento tecnológico, a integração com os demais modais de transporte, a logística operacional, de forma conjugada com os sistemas rodoviários, portuários, aeroportuários e aduanas inclusive as de interior e de fronteira;

XXX – Promover as medidas de proteção ao meio ambiente de acordo com as diretrizes governamentais, bem como atendendo a legislação vigente; e

XXXI – Desenvolver outras ações compatíveis com seus objetivos, de acordo com o Art. 3°.

Art. 12 - A União transferirá à Empresa recursos financeiros para realização de suas atividades incluindo investimentos, custeio, folha de pagamentos e fomento às atividades econômicas locais, assim como os direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de trinta quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos, direta ou indiretamente pela mesma;

§1° - A União destinará a **FEBRASA** o aporte de recursos para a formação do capital social inicial da Empresa, no valor mínimo de quinhentos milhões de reais, destinados a instalação da Empresa;

§2°- O Ministério dos Transportes disponibilizará a **FEBRASA** recursos orçamentários e financeiros necessários para o custeio das atividades da empresa, enquanto não for alcançado o seu equilíbrio econômico-financeiro.

SENADO FEDERAL 495 SSACM

Art. 13 - Constituem recursos da **FEBRASA**:

I - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

II - recebíveis oriundos dos contratos de exploração e uso operacional da Ferrovia – Norte Sul, quando da absorção da VALEC SA.;

III – créditos provenientes da exploração extra-operacional da faixa de domínio;

IV - saldos em contas dos balanços patrimoniais, conforme apurados no processo de extinção e absorção das empresas que comporão a Empresa;

V - receitas operacionais, por serviços de transporte ferroviário prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

VI - receitas de aluguéis, arrendamentos e alienações de patrimônio que vierem a ser transferidos das empresas a serem incorporadas;

VII - produto da venda de publicações, material técnico, dados e informações, inclusive para fins de licitação pública, de emolumentos administrativos e de taxas de inscrição em concurso público;

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

IX – receitas de transferências de recursos do Tesouro;

X – receitas provenientes da realização de cursos, seminários, encontros ou congressos ou assemelhados;

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

XII - rendimentos de aplicações financeiras que realizar;

XIII – Receitas provenientes de empréstimos;

XIV – Patrimônio, recursos previstos no orçamento a União, receitas de contratos de arrendamento, aluguel, e demais direitos, créditos e recebíveis das empresas que serão incorporadas pela **FEBRASA;**

XV - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas para outras entidades afins;

XVI - recebíveis oriundos dos contratos de arrendamentos e concessão de malhas ferroviárias;

XVII - fundos e frutos civis decorrentes da mobilização e exploração dos direitos concedidos pela União na forma do Artigo 8º e emanados através de atos do Poder Executivo;

XVIII - valores resultantes da Auditoria Operacional do Colendo Tribunal de Contas da União, oriundos da cisão da RFFSA e da **CBTU,** com relação às Empresas que foram regionalizadas, movimentados nos exercícios de 1994 a 2000,

XIX - Ações em que as entidades incorporadas e incorporadas pela Autarquia sejam autoras;

XX - rendas provenientes de outras fontes;

Art. 14 - Fica a **RFFSA**, a **VALEC,** o **GEIPOT,** a **CBTU** e o **TRENSURB,** autorizadas a promover a revisão e equiparação de seus Planos de Cargos e Salários adequando-os à nova realidade e promovendo, mediante opção de seus empregados, o re-enquadramento;

§ 1º - Após o re-enquadramento dos empregados fica autorizada a **CBTU** e a **TRENSURB,** a transferir seus empregados, mediante opção dos mesmos, para a **FEBRASA;**

§ 2º- Os empregados que não optarem pelo reenquadramento poderão ser transferidos pera **FEBRASA** em quadro em extinção;

§ 3º - Os empregados da *RFFSA* e *GEIPOT* serão redistribuídos para ***FEBRASA*** *após a* definição do processo de liquidação destas empresas.

Art. 15 – A transferência ou redistribuição do pessoal da **RFFSA, GEIPOT, VALEC, CBTU** e **TRENSURB,** para **FEBRASA,** será por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados os direitos e prerrogativas trabalhistas dos empregados advindos das empresas de origem.

§ 1º - O pessoal absorvido na forma do disposto no *caput* terá seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão trabalhista;

§ 2º - Fica também assegurada a absorção aos beneficiados pela Lei nº. 8.878, de 11 de maio de 1994, que dispõe sobre a concessão de anistia, oriundos das empresas incorporadas pela **FEBRASA**, na forma da Lei.

§ 4º - A critério da Direção da **FEBRASA**, poderá haver a cessão de pessoal do quadro próprio, com ônus, para outros órgãos ou entidades da Administração Pública interessados;

§ 5º - Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratada na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, a todos empregados das empresas ferroviárias incorporadas e sucedidas ou extintas, estendo-se este direito aos que vierem a se aposentar pela **FEBRASA** e estejam abrangidos pelas Leis mencionadas neste parágrafo;

§ 6º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo escritório regional da malha paulista da **RFFSA - ERMAP,** o direito à complementação, conforme disposto na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, na forma do disposto na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991;

§ 7º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários que trata a Lei nº. 2.061, de 13.04.53, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº. 3.887, de 08 de fevereiro de 1961 e Decreto Legislativo nº. 1.400/60/RS

§ 8º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários abrangidos pela Lei nº. 3.887, de 08.02.61;

§ 9º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que, em razão de Lei nº. 6.184, de 11.12.74, optaram ou não pela integração nos Quadros da **RFFSA**, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17.03.75 a 19.05.80.

§ 10 - A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista nos parágrafos 5º a 8º será de responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela **FEBRASA;**

SENADO FEDERAL
Fl. 496
SSACO

§ 11 - As aposentadorias e pensões dos ferroviários, previstas na legislação citada nos parágrafos 5º ao 8º, terão como referência a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários – PCS da **RFFSA**, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores: 479

a. acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data desta Lei, ainda que julgados posteriormente;

b. quaisquer alterações supervenientes;

c. reajustamentos posteriores a data desta Lei considerando os mesmos índices percentuais definidos no parágrafo 12.

§ 12 - As complementação das aposentadorias e pensões dos ferroviários, definida na legislação citada nos parágrafos 5º à 8º, será reajustada obedecendo as mesmas datas e índices percentuais em que forem reajustadas as aposentadorias e pensões pagas pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, não se limitando ao teto do INSS, sendo ainda acrescidos dos índices percentuais devidos aos acordos e dissídios coletivos ajuizados anteriormente à vigência desta Lei, alterando-se o parágrafo único, do Art. 2º, da Lei nº. 8186 / 91.

Parágrafo único - a complementação, assim reajustada, será paga conforme determina o art. 6º da Lei nº. 8186/91.

Art. 16 - A **FEBRASA**, com a aquiescência do órgão de origem, poderá solicitar a cessão com ônus, pessoal efetivo de outras Entidades e Órgãos do Governo Federal, independentemente de designação para exercício de cargo comissionado.

Art. 17 – Fica a **FEBRASA** autorizada a atuar como patrocinadora da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social; sucedendo a **RFFSA, CBTU, TRENSURB** e **GEIPOT**, nos direitos e obrigações, incluindo-se a dívida atuarial reconhecida pelas empresas incorporadas, formalizado através de instrumento contratual e seus aditivos, junto à **REFER**;

Parágrafo Único - A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos para fins de se verificar a possibilidade de unificação desses fundos em uma só instituição, desde que atendidas as determinações da legislação em vigor, e absorver os empregados que vierem a integrar os quadros da **FEBRASA**.

Art. 18 - O Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF**, criado pela Lei nº. 3.891, de 26 de *abril de 1961, fica jurisdicionado a* ***FEBRASA***;

Parágrafo Único: Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade.

Art. 19 - A **FEBRASA** terá sede e foro na cidade do Rio de Janeiro, escritório em Brasília, podendo estabelecer escritórios ou dependências em outras unidades da Federação;

Art. 20 - Fica autorizado o Ministério dos Transportes a proceder todas as medidas para implantação da nova Empresa, com o apoio de suas entidades vinculadas e dos demais Ministérios e Órgãos do Governo Federal que se fizerem necessários à consecução desse objetivo;

Art. 21 - Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprover, e garantir recursos suficientes, para a realização de programas de desligamento voluntário para empregados das empresas que formarão a **FEBRASA**, iniciando-se o processo, imediatamente após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União, respeitados, no mínimo, os termos e condições dos já realizados pelas referidas empresas.

Parágrafo único. Caso os processos de desligamento voluntário não se completem antes da extinção das empresas, a **FEBRASA** poderá dar continuidade aos mesmos.

Art. 22.- Até que a estrutura final de cargos da **FEBRASA** seja constituída fica autorizada a criação, no âmbito do Poder Executivo Federal, de cargos em comissão, de forma provisória, para fins de gestão inicial da Empresa, do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS nas seguintes quantidades: um DAS-6; oito DAS-5; vinte e um DAS-4; trinta e cinco DAS-3, quarenta e cinco DAS-2; e setenta e cinco DAS-1.

§ 1º Os cargos em comissão referidos no ***Caput*** destinam-se a implantação inicial da **FEBRASA**, não integrando a estrutura regimental da Empresa, devendo constar nos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.

§ 2º Os cargos dispostos no *Caput* serão preenchidos em conformidade com as necessidades sendo seu preenchimento aprovado pela Diretoria Executiva colegiada e pelo Conselho de Administração;

Art. 23 - A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pela Medida Provisória Nº 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001, será revisada, de forma a evitar conflitos de atribuições com a **FEBRASA**, criada por esta Lei, em um prazo máximo e improrrogável de um ano, após sua publicação.

Art. 24 - Ficam revogados a Lei nº. 3.115, de 16 de março de 1957, a Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, o Decreto-lei nº. 89.396, de 22 de fevereiro de 1984, o Decreto nº.473, de 9 de Março de 1992, a Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993, o Decreto nº. 3.277, de 7 de Dezembro de 1999, o Decreto nº. 4.839, de 12 de setembro de 2003, o Decreto nº. 4.135, de 20 de Fevereiro de 2002, o dispositivo do Anexo II ao Decreto nº. 4.749, de 17 de junho de 2003, alterado pelo, o Decreto nº. 5.131, de 7 de Julho de 2004, referente à Coordenação-Geral Ferroviária e o Decreto nº. 5.476, de 23 de Junho de 2005. 480

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

Brasília, de 2007; 185º da Independência e 117º da República.

Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República Federativa do Brasil

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda SUBSTITUTIFA GLOBAL VERDADEIRAMENTE fará uma Reestruturação do Transportes no país.

Deputado

FEDERAL 498 SSACM

481

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

00226

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ / 2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

SUBSTITUTIVO GLOBAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 19/01/2007

Exposição de motivos nº. _____/2007/_____

Brasília, __ de _____ de 2007.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Apresentamos a Vossa Excelência a presente proposta de Projeto de Lei, que propõe dar uma solução definitiva e estrutural para o Sistema Ferroviário Nacional, para que a modalidade ferroviária possa galgar posições na matriz dos transportes, atingindo mais de 30% das cargas transportadas. Os benefícios daí advindos são sobejamente conhecidos, através da redução global dos custos, diminuição de acidentes, de roubos de cargas, além de promover economia considerável dos recursos destinados à manutenção de rodovias ao se transferir dessas as cargas mais pesadas, diminuindo em muito a sua deterioração.

2. A proposta fundamental é a criação de uma única Empresa Pública Federal, oriunda da transformação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. na Ferrovias Brasileiras S.A.– **FEBRASA.** Essa ação resolveria concomitantemente a situação da Rede Ferroviária Federal S. A. - **RFFSA**, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB** e ainda do **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, unificando, desta forma, o Sub-setor Ferroviário sob o controle da União.

3. Serão obtidos ganhos significativos devido a fusão das empresas, com a centralização administrativa e financeira, redução do número de cargos, solução para os remanescentes da **RFFSA** e da **CBTU**, ampliação da área de atuação da VALEC, entre outros.

4. A criação da **FEBRASA** agregará e concentrará conhecimentos sobre superestrutura da via, sistemas ferroviários de eletrificação, sinalização e telecomunicações, material rodante e operação ferroviária, indo muito além de do que é apenas a infra-estrutura, necessários ao desenvolvimento, análise e implantação de novos projetos;

5. Há necessidade de expansão dos serviços de transportes ferroviários de cargas e passageiros, possibilitando custos menores do transporte na cadeia logística do País, tanto para a chegada de cargas aos portos para as exportações como para o abastecimento interno, sem onerar de forma significativa os produtos transportados. Faz-se necessário que o Poder Executivo promova ações no sentido de incrementar o Setor Ferroviário Nacional, de forma a possibilitar a construção de um Brasil próspero e viável economicamente, promovendo um transporte mais barato em regime de eficiência.

SENADO FEDERAL 499 SSACM

6. Para tal se faz necessário manter e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários tais como aqueles de acesso aos portos, assim como construir novos trechos e ligações, de forma a integrar a malha ferroviária. Devemos ainda incrementar a velocidade de transportes, por meio da adequação da malha e contornos em cidades evitando as interferências impostas pelo crescimento urbano. Pontos críticos como as passagens de nível, devem ser eliminados de forma adequada, com a construção de passagens inferiores ou superiores que garantam a mobilidade segura de veículos e pedestres. Tais ações impactariam diretamente na oferta de transportes, minimizando as restrições de velocidade, riscos de acidentes e ampliando o retorno fiscal.

7. Faz-se, também, necessária a implementação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros: com a implantação dos Trens Turísticos com a finalidade de desenvolver o turismo e preservar o patrimônio ferroviário; e dos Trens Regionais, cujos estudos de viabilidade já foram desenvolvidos pelo BNDES e tem a finalidade de promover a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresariais ao longo dos trechos. Existem, ainda, dos Trens de Alta Velocidade, pelos quais os empresários estrangeiros vêm demonstrando interesse em sua construção e operação, devido aos estudos já realizados pelos mesmos que apontam como viável sua implantação.

8. A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas a um baixo custo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, que há muito se questiona sua inexistência, e terão um grande impacto na opinião pública e na economia nacional.

9. Para que o Governo Federal tenha controle dos projetos e ações necessárias à implantação de obras de infra-estrutura, de sistemas ferroviários pertinentes e dos serviços a serem implantados, é imperativo que a União seja dotada de um órgão que concentre tais atividades, com estrutura adequada e sem excessos, a fim de que haja agilidade no desenvolvimento dos trabalhos necessários..

10. Atualmente existem no Governo, cinco entidades, a **VALEC** Engenharia, Construções e Ferrovias, a Rede Ferroviária Federal S.A. – **RFFSA** - em Liquidação, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. – **TRENSURB e o GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes que, além de problemas estruturais, sofrem de demandas jurídicas de várias ordens, estão enquadradas no Plano Nacional de Desestatização – **PND**, ou em processo de liquidação e, ainda, dispersam os esforços necessários para a implementação de um plano que incremente o transporte ferroviário, visando o atendimento da política de mudança da matriz nacional de transportes.

11. Para que o Governo possa de forma efetiva avançar nas suas propostas com relação ao setor ferroviário se faz necessária uma reestruturação dessas Empresas de forma a concentrar esforços e aproveitar a mão-de-obra disponível.

12. Também necessitam de uma definição de políticas acertadas para seu equacionamento as empresas estatais responsáveis pelo transporte ferroviário de passageiros no âmbito metropolitano, quais sejam a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, e a Empresa Trens Urbanos de Porto Alegre - **TRENSURB**. Com relação a estes sistemas, a proposta da criação da nova Empresa, tem como vantagem a possibilidade de agregá-las em uma única Empresas, a **FEBRASA**, centralizando as atividades do setor ferroviário, sob responsabilidade Federal, em apenas um órgão governamental.

13. A transferência para o Ministério das Cidades da **CBTU** e da **TRENSURB**, operadoras dos transportes ferroviários de passageiros, com grande apelo social, e as políticas traçadas para estas empresas desde o Governo passado precisam ser revistas e equacionadas de forma mais adequada e apropriada;

14. Os Trens Urbanos têm uma grande importância social, e os Estados, já endividados e imbuídos em resolver outros problemas sociais, não estão aptos a assumir os custos operacionais desses Sistemas. Pesa ainda sobre o modelo de regionalização propostas definidas em estudos desenvolvidos pelo Banco Mundial, que preconizam o "subsídio ao usuário" e "garantias de demanda" como forma de garantir o equilíbrio econômico-financeiro e a remuneração do capital investido e certamente o lucro financeiro, que, se não acontecem, acabam sendo bancadas pelos cofres públicos.

15. Por outro lado a **CBTU** e **TRENSURB**, empresas que implantam e operam os sistemas metropolitanos em algumas poucas Capitais têm, no âmbito do Ministério das Cidades, que disputar recursos para sua ampliação e manutenção, com os setores de Saneamento e Habitação, que demandam investimentos em todas as cidades do País.

SENADO FEDERAL 500 SSACM

16. Assim sendo, cabe ao Governo Federal, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação das Empresas ferroviárias sob sua responsabilidade, agregando e otimizando sua gestão e funcionalidade e ainda resgatando a memória técnica e o conhecimento especializado que muito vem se perdendo, bem como preservando o acervo documental e principalmente o patrimônio das Empresas. 483

17. A proposta de criação de uma nova Empresa que agregue as atividades e os trabalhadores celetistas remanescentes das Empresas administradas pela União, resolve, de uma vez por todas, a situação da **RFFSA**, da **CBTU**, da **TRENSURB**, da **VALEC** e do **GEIPOT**, pois serão sucedidos por apenas uma Empresa vinculada ao Ministério dos Transportes.

18. Esta situação caótica é agravada pela pulverização das empresas ferroviárias federais, o que as torna frágeis perante o desafio de retomar os transportes sobre trilhos no País, de forma a atender as necessidades de uma Nação com dimensões continentais.

19. Os governantes brasileiros, contudo, apesar de cederem espaço à iniciativa privada, não adotaram paradigmas próprios do setor privado que seriam passíveis de aplicação no setor público. Os grandes conglomerados empresariais preferem crescer, principalmente, por absorções ou fusões com outras empresas. A fusão é um estágio mais sofisticado de empresas numa economia capitalista: não só permite uma melhor posição de mercado, conferindo-lhe maior poder econômico, como permite principalmente economias de custo (de intensidade – no curto prazo – e de escala – no longo prazo).

20. Neste moderno espectro é que se propõe a absorção pela **FEBRASA** das Empresas Ferroviárias Federais: Rede Ferroviária Federal S.A.– **RFFSA**, da **VALEC** Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., da **CBTU** - Companhia Brasileira de Trens Urbanos, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB**, agregando ainda o pessoal e atividades da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT**.

21. Destas Empresas será gerada a **FEBRASA,** – Empresa de Transportes Ferroviários, vinculada ao Ministério dos Transportes. O pressuposto é o do fortalecimento do setor ferroviário, tornando-o preparado economicamente e operacionalmente para enfrentar a reestruturação do setor, assim como a construção de novas vias férreas, solidificar as existentes e gerir adequadamente o Sistema Ferroviário Nacional. No caso brasileiro, tarefas deste porte impõem a necessidade de uma empresa fortalecida e unificada integralmente. Esta união não importá aos cofres públicos despesas adicionais. Pelo contrário, em qualquer fusão a expectativa é de diminuição de custos por economias de intensidade ou de escala. Os ganhos econômicos e os benefícios sociais são evidentes.

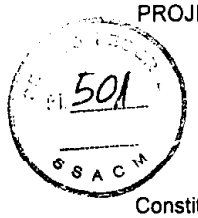
22. A **FEBRASA**, na área de jurisdição federal, terá por finalidade prestar serviços de transportes ferroviários, explorando-os diretamente, ou por meio de concessões, ou transferências a estados, Distrito Federal ou municípios. Constitui, também, objetivo da **FEBRASA** desenvolver estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, no contexto do desenvolvimento tecnológico, da integração com os demais modais de transporte, da logística operacional, de forma conjugada com os sistemas portuários e com as aduanas interiores, dentre outros congêneres.

23. Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma Empresa Federal que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA**, **GEIPOT**, **VALEC, CBTU e TRENSURB.**

24. Estes, Senhor Presidente, são apenas alguns dos motivos que nos levam a concluir ser indispensável a formação desta Empresa, a **FEBRASA**, e para essa finalidade propomos o seguinte Projeto de Lei a ser encaminhado ao Congresso Nacional, em regime de urgência, como proposta do Poder Executivo:

PROPOSTA DE PROJETO DE LEI

PROJETO DE LEI Nº. _____ DE ___ DE _____DE 2007.



Autoriza a reestruturação da VALEC - Engenharia, Construções e Ferroviárias S. A. e a absorção, pela mesma, de empresas federais incluídas no PND ou em liquidação e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o Artigo 60 da Constituição Federal, adota o seguinte Projeto de Lei.

Art. 1º.- Autoriza a reestruturação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., referida no Decreto nº. 94.352, de 20 de maio de 1987, seus objetivos, plano de cargos e salários, nome da empresa, transformando-a em uma nova Empresa Pública, denominada Ferrovias Brasileiras S.A. - **FEBRASA**, vinculada ao Ministério dos Transportes, tendo sua relação de trabalho regida pela Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943 e legislação trabalhista correlata. 484

Parágrafo Único: A área de atuação da nova empresa se dará em todo território nacional.

Art. 2º - A Rede Ferroviária Federal S.A. - **RFFSA**, Sociedade de Economia Mista criada pela Lei nº. 3.115 de 16 de março de 1957, o **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, criada pela Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos - **CBTU,** criada pelo Decreto nº. 89.396 de 22 de fevereiro de 1984, e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre –**TRENSURB,** criada pelo Decreto 84.640 de 17 de abril de 1980, serão incorporadas e sucedidas pela **FEBRASA,** ou extintas por Ato do Poder Executivo, em um prazo máximo de um ano;

Art. 3º - As atividades e funções da **RFFSA**, da **VALEC,** da **CBTU,** da **TRENSURB**, serão transferidas para a **FEBRASA**, no prazo estabelecido no Art. 2º.

Art. 4º - Fica a **FEBRASA** autorizada a conduzir o processo de absorção das atividades da **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB,** assim como receber por sucessão trabalhista os empregados transferidos ou redistribuídos daquelas empresas;

Parágrafo Único: Fica a União autorizada a assumir, quitar e responder por todos os passivos, contenciosos e participações acionárias, das Empresas que comporão a **FEBRASA**, e geradas até a data em que as mesmas forem incorporadas ou extintas.

Art. 5º - Ficam as Empresas **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB,** responsáveis pela colaboração e fornecimento de informações à **FEBRASA**, visando a conclusão do processo de absorção, até a data limite prevista no Art. 2º.

Art. 6º - Após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União ficam retiradas do Plano Nacional de Desestatização - **PND** a **VALEC,** a **CBTU**, a **TRENSURB.**

Parágrafo Único: Fica estabelecido o prazo máximo de um ano, para definição do processo de liquidação da **RFFSA** e **GEIPOT.**

Art. 7º.- Será implantada Auditoria Operacional dos acervos da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT,** pelo Tribunal de Contas da União, visando levantar a situação patrimonial mobiliária e imobiliária dessas empresas, definindo ações visando garantir sua regularização, devendo ainda:

I - Promover um levantamento completo da situação patrimonial imobiliária originária das antigas ferrovias incorporadas pela **RFFSA** quando de sua criação em 1957, baseando-se nas documentações originárias das empresas constantes do Relatório Anual do IBGE de 1957;

II – promover o mapeamento e cadastramento via satélite, de toda malha ferroviária nacional, concedida ou não, acompanhado de laudo técnico sobre o estado geral da malha;

III - definir a situação patrimonial mobiliária e imobiliária das Empresas constantes no caput, nos últimos doze anos, promovendo sua regularização;

IV – definir a situação patrimonial dos bens provenientes das empresas que serão incorporados à **FEBRASA**, devendo estar concluída em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação dessa Lei.

Parágrafo Único: Para a realização das atividades acima dispostas o Tribunal de Contas da União deverá contar como apoio da **FEBRASA,** do Ministério da Defesa, por meio dos Batalhões de Engenharia e Construções (BEC's) do Exército Brasileiro, ou por meio de contratação de empresa especializada;

Art. 8º - A **FEBRASA** promoverá:

I - O levantamento, cadastramento e aviventamento dos bens e elementos integrantes dos patrimônios móveis e imóveis, acervos técnicos e culturais provenientes da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT**, e incorporados ao seu patrimônio, aplicando as disposições da Lei nº. 6.428/1977;

II – Convênio com o Ministério da Defesa para fins de utilização de serviços das Forças Armadas Brasileiras, visando o mapeamento, cadastramento via satélite (GPS), dos bens imóveis e faixas de domínio incorporadas à **FEBRASA**;

III – Verificação, através de órgãos internos da Empresa, de todas as cessões, alienações, contratos, comodatos, convênios e termos de permissão de uso do patrimônio ferroviário e sua conservação, elaborados pelas empresas incorporadas e sucedidas e que venham a ser transferidos pela **FEBRASA**, apurando e tomando providências com relação a sua inadimplência;

IV – Inspeção através de órgãos internos da Empresa, do patrimônio mobiliário e imobiliário proveniente das empresas incorporadas e sucedidas, apurando a situação de todas as instalações, faixas de domínio, material rodante, máquinas, equipamentos, ferramentas e estoques existentes,

SENADO FEDERAL 502 SSAC

seu estado de conservação, estocagem, garageamento, tomando as providências necessárias para a continuidade dos serviços; 485

V - Levantamento da Memória Histórica e Cultural das ferrovias incorporadas, bem como dos Arquivos Técnicos, de Pessoal e de Projetos, de modo a preservá-los e permitir sua utilização técnica, judicial, administrativa e histórico-cultural, muito especialmente subsidiando a atuação em juízo da Advocacia Geral da União;

Art. 9º - A **FEBRASA** será administrada por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, por uma Diretoria Executiva, contando ainda com um Conselho Fiscal, cujas composições e atribuições serão definidas por Ato do Poder Executivo;

Art. 10º - O processo de implantação da **FEBRASA** se dará por meio de Atos do Poder Executivo e deverá ocorrer em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação desta Lei, promovendo:

I. A constituição da Diretoria Executiva e Conselhos de Administração e Fiscal da Empresa;

II. A constituição do *Quadro de Pessoal e Plano de Cargos e Salários da* Empresa;

III. A incorporação das funções e atividades das **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT;**

IV. A incorporação de bens móveis, imóveis e direitos da **VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT** e outros destinados pela União;

V. A aprovação do Regimento Interno;

VI. A elaboração do orçamento da Empresa até conclusão do processo de implantação;

Art. 11º.- Competem à **FEBRASA** as seguintes atribuições:

I - Gerenciar, desenvolver acompanhar, licitar, contratar, fiscalizar e executar, diretamente ou através de terceiros, estudos, pesquisas, projetos, obras de construção, reconstrução, restauração, recuperação e ampliação de ferrovias, bem como executar programas de operação, manutenção, conservação e controle de tráfego, decorrentes do uso de recursos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

II - Participar das Parcerias Público – Privadas (PPP's), de Consórcios Públicos em conformidade com a legislação específica e contratar financiamentos por meio de instituições financeiras de fomento ao desenvolvimento nacionais e internacionais, e ainda desenvolver negócios por meio da elaboração e execução de projetos de ocupação da região lindeira, estações e pátios, visando o incremento do transporte e o financiamento dos sistemas; (vide inciso XVII)

III - Representar e garantir os interesses da União na Direção de Empresas prestadoras de serviços metroviários e ferroviários, onde haja capital e aporte de recursos Federais de investimento e custeio, de forma proporcional;

IV - Aprovar projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor, cuja execução modifique a estrutura do Sistema Nacional de Viação;

V - Prestar serviços de transportes sobre trilhos de cargas e de passageiros, não outorgados às empresas privadas ou delegados a Estados. Distrito Federal ou municípios. ou nas malhas cujas concessões vierem a ser objeto de caducidade ou findos, bem como aqueles de caráter econômico - social e de interesse da União;

VI - Administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar, manter em tráfego e explorar as Estradas de Ferro e ela incorporadas;

VII - Promover a exploração de trens regulares e não regulares de passageiros entre cidades, interestaduais, turísticos e de longa distância e aqueles onde houver interesse social ou da União;

VIII – Supervisionar e fiscalizar o uso e a manutenção dos bens ferroviários arrendados, pertencentes à União, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de arrendamentos e acompanhar a aplicação de penalidades pelo seu descumprimento;

IX - Implementar medidas necessárias a receber os ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento, dando destinação aos mesmos, bem como, administrá-los;

X - Operar e manter os serviços de transportes ferroviários, em todo território Nacional, nos casos de encerramento dos contratos de concessão e aqueles considerados de interesse da União;

XI - Propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos, execução de obras viárias e de prestação de serviços de transportes ferroviários;

XII - Promover ou efetuar estudos, a pedido do Ministério dos Transportes, sobre rotas e corredores estratégicos de transportes, para exportação ou para abastecimento interno, onde a malha ferroviária seja um elemento predominante, constitua ponto crítico para a formação do corredor estratégico ou seja de interesse econômico – social para a economia regional e nacional.

503
SGACM

XIII - Promover o desenvolvimento tecnológico da ferrovia com a implantação de centros de pesquisa tecnológica e realização de convênios com universidades e centros tecnológicos nacionais e internacionais;

XIV – Desenvolver estudos e elaborar proposta visando a concepção do Sistema Nacional Ferroviário, integrante do Sistema Nacional de Viação, no contexto do Plano Nacional de Viação – PNV, assim como atuar junto às faixas de domínio constantes do Plano e seu entorno;

XV - Preparar para o Ministério dos Transportes, propostas para a elaboração do plano plurianual, e as de orçamento para projeto de lei de diretrizes orçamentárias, em consonância com o inciso XXIII do Art. 84 da Constituição Federal;

XVI – Cooperar com o Ministério da Defesa na elaboração de diretrizes de mobilização e de segurança institucional do transporte ferroviário no país e proteção à infra-estrutura, muito especialmente nas faixas de fronteira;

XVII - Promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte e executar outras atividades ligadas ao setor ferroviário de interesse do Governo;

XVIII – Dar suporte técnico ao Ministério da Justiça, especificamente à Polícia Ferroviária Federal, na elaboração de laudos periciais de acidentes ferroviários ocorridos em faixas de domínio pertencentes à União, arrendadas ou não;

XIX - Promover seminários ou congressos sobre a atividade ferroviária;

XX - Publicar livros, revistas e opúsculos técnicos, para divulgar as ações ferroviárias no Brasil, inclusive através da rede mundial de computadores;

XXI - Participar de congressos e seminários, nacionais e internacionais, sobre o transporte ferroviário ou assuntos afins;

XXII – Desenvolver atividades de estudos, projetos e pesquisas, nas áreas de infra-estrutura e transportes ferroviários bem como aqueles referentes à logística e terminais de integração multimodal;

XXIII – Representar a União nas discussões e elaboração de tratados e internacionais versando sobre as estradas de ferro;

XXIV – Participar de associações e organismos nacionais e internacionais cujo objetivo seja o desenvolvimento, integração, troca de experiências no que diz respeito ao Setor Ferroviário;

XXV – Fornecer subsídios para formulação de propostas de Plano de Outorgas e Arrendamentos, a serem aprovados pelo Ministério dos Transportes;

XXVI - Promover a exploração dos sistemas de transportes de passageiros sobre trilhos em regiões urbanas e metropolitanas, onde houver interesse social e da União, e quando não ocorrer a aceitação de que trata o § 5º do Artigo 3º da Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993;

XXVII – Elaborar propostas para as revisões tarifárias, ouvido o Conselho de Administração, e encaminhá-las ao Ministério dos Transportes;

XXVIII – Contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor;

XXIX - Desenvolver pesquisas destinadas a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, o desenvolvimento tecnológico, a integração com os demais modais de transporte, a logística operacional, de forma conjugada com os sistemas rodoviários, portuários, aeroportuários e aduanas inclusive as de interior e de fronteira;

XXX – Promover as medidas de proteção ao meio ambiente de acordo com as diretrizes governamentais, bem como atendendo a legislação vigente; e

XXXI – Desenvolver outras ações compatíveis com seus objetivos, de acordo com o Art. 3°.

Art. 12 - A União transferirá à Empresa recursos financeiros para realização de suas atividades incluindo investimentos, custeio, folha de pagamentos e fomento às atividades econômicas locais, assim como os direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de trinta quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos, direta ou indiretamente pela mesma;

§1° - A União destinará a **FEBRASA** o aporte de recursos para a formação do capital social inicial da Empresa, no valor mínimo de quinhentos milhões de reais, destinados à instalação da Empresa;

§2° - O Ministério dos Transportes disponibilizará a **FEBRASA** recursos orçamentários e financeiros necessários para o custeio das atividades da empresa, enquanto não for alcançado o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 13 - Constituem recursos da **FEBRASA**:

I - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

II - recebíveis oriundos dos contratos de exploração e uso operacional da Ferrovia – Norte Sul, quando da absorção da VALEC SA.;

III – créditos provenientes da exploração extra-operacional da faixa de domínio;

IV - saldos em contas dos balanços patrimoniais, conforme apurados no processo de extinção e absorção das empresas que comporão a Empresa;

V - receitas operacionais, por serviços de transporte ferroviário prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

SENADO FEDERAL Fl. 504 SSACM

VI - receitas de aluguéis, arrendamentos e alienações de patrimônio que vierem a ser transferidos das empresas a serem incorporadas; 487

VII - produto da venda de publicações, material técnico, dados e informações, inclusive para fins de licitação pública, de emolumentos administrativos e de taxas de inscrição em concurso público;

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

IX – receitas de transferências de recursos do Tesouro;

X – receitas provenientes da realização de cursos, seminários, encontros ou congressos ou assemelhados;

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

XII - rendimentos de aplicações financeiras que realizar;

XIII – Receitas provenientes de empréstimos;

XIV – Patrimônio, recursos previstos no orçamento a União, receitas de contratos de arrendamento, aluguel, e demais direitos, créditos e recebíveis das empresas que serão incorporadas pela **FEBRASA;**

XV - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas para outras entidades afins;

XVI - recebíveis oriundos dos contratos de arrendamentos e concessão de malhas ferroviárias;

XVII - fundos e frutos civis decorrentes da mobilização e exploração dos direitos concedidos pela União na forma do Artigo 8º e emanados através de atos do Poder Executivo;

XVIII - valores resultantes da Auditoria Operacional do Colendo Tribunal de Contas da União, oriundos da cisão da RFFSA e da **CBTU,** com relação às Empresas que foram regionalizadas, movimentados nos exercícios de 1994 a 2000;

XIX - Ações em que as entidades incorporadas e incorporadas pela Autarquia sejam autoras;

XX - rendas provenientes de outras fontes;

Art. 14 - Fica a **RFFSA**, a **VALEC,** o **GEIPOT,** a **CBTU** e o **TRENSURB,** autorizadas a promover a revisão e equiparação de seus Planos de Cargos e Salários adequando-os à nova realidade e promovendo, mediante opção de seus empregados, o re-enquadramento;

§ 1º - Após o re-enquadramento dos empregados fica autorizada a **CBTU** e a **TRENSURB,** a transferir seus empregados, mediante opção dos mesmos, para a **FEBRASA;**

§ 2º - Os empregados que não optarem pelo reenquadramento poderão ser transferidos para **FEBRASA** em quadro em extinção;

§ 3º - Os empregados da RFFSA e GEIPOT serão redistribuídos para **FEBRASA** após a definição do processo de liquidação destas empresas.

Art. 15 – A transferência ou redistribuição do pessoal da **RFFSA, GEIPOT, VALEC, CBTU** e **TRENSURB,** para **FEBRASA,** será por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados os direitos e prerrogativas trabalhistas dos empregados advindos das empresas de origem.

§ 1º - O pessoal absorvido na forma do disposto no *caput* terá seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão trabalhista;

§ 2º - Fica também assegurada a absorção aos beneficiados pela Lei nº. 8.878, de 11 de maio de 1994, que dispõe sobre a concessão de anistia, oriundos das empresas incorporadas pela **FEBRASA**, na forma da Lei.

§ 4º - A critério da Direção da **FEBRASA**, poderá haver a cessão de pessoal do quadro próprio, com ônus, para outros órgãos ou entidades da Administração Pública interessados;

§ 5º - Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratada na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, a todos empregados das empresas ferroviárias incorporadas e sucedidas ou extintas, estendo-se este direito aos que vierem a se aposentar pela **FEBRASA** e estejam abrangidos pelas Leis mencionadas neste parágrafo;

§ 6º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo escritório regional da malha paulista da **RFFSA - ERMAP,** o direito à complementação, conforme disposto na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, na forma do disposto na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991;

§ 7º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários que trata a Lei nº. 2.061, de 13.04.53, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº. 3.887, de 08 de fevereiro de 1961 e Decreto Legislativo nº. 1.400/60/RS

§ 8º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários abrangidos pela Lei nº. 3.887, de 08.02.61;

§ 9º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que, em razão de Lei nº. 6.184, de 11.12.74, optaram ou não pela integração nos Quadros da **RFFSA**, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17.03.75 a 19.05.80.

§ 10 - A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista nos parágrafos 5º a 8º será de responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela **FEBRASA**;

SENADO FEDERAL Fl. 505 SSACM

§ 11 - As aposentadorias e pensões dos ferroviários, previstas na legislação citada nos parágrafos 5º ao 8º, terão como referência a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários – PCS da **RFFSA**, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores: 488

a. acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data desta Lei, ainda que julgados posteriormente;

b. quaisquer alterações supervenientes;

c. reajustamentos posteriores a data desta Lei considerando os mesmos índices percentuais definidos no parágrafo 12.

§ 12 - As complementação das aposentadorias e pensões dos ferroviários, definida na legislação citada nos parágrafos 5º à 8º, será reajustada obedecendo as mesmas datas e índices percentuais em que forem reajustadas as aposentadorias e pensões pagas pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, não se limitando ao teto do INSS, sendo ainda acrescidos dos índices percentuais devidos aos acordos e dissídios coletivos ajuizados anteriormente à vigência desta Lei, alterando-se o parágrafo único, do Art. 2º, da Lei nº. 8186 / 91.

Parágrafo único - a complementação, assim reajustada, será paga conforme determina o art. 6º da Lei nº. 8186/91.

Art. 16 - A **FEBRASA**, com a aquiescência do órgão de origem, poderá solicitar a cessão com ônus, pessoal efetivo de outras Entidades e Órgãos do Governo Federal, independentemente de designação para exercício de cargo comissionado.

Art. 17 – Fica a **FEBRASA** autorizada a atuar como patrocinadora da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social; sucedendo a **RFFSA, CBTU, TRENSURB** e **GEIPOT**, nos direitos e obrigações, incluindo-se a dívida atuarial reconhecida pelas empresas incorporadas, formalizado através de instrumento contratual e seus aditivos, junto à **REFER**;

Parágrafo Único - A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos para fins de se verificar a possibilidade de unificação desses fundos em uma só instituição, desde que atendidas as determinações da legislação em vigor, e absorver os empregados que vierem a integrar os quadros da **FEBRASA**.

Art. 18 - O Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF**, criado pela Lei nº. 3.891, de 26 de abril de 1961, fica jurisdicionado a **FEBRASA**;

Parágrafo Único: Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade.

Art. 19 - A **FEBRASA** terá sede e foro na cidade do Rio de Janeiro, escritório em Brasília, podendo estabelecer escritórios ou dependências em outras unidades da Federação;

Art. 20 - Fica autorizado o Ministério dos Transportes a proceder todas as medidas para implantação da nova Empresa, com o apoio de suas entidades vinculadas e dos demais Ministérios e Órgãos do Governo Federal que se fizerem necessários à consecução desse objetivo;

Art. 21 - Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar, e garantir recursos suficientes, para a realização de programas de desligamento voluntário para empregados das empresas que formarão a **FEBRASA**, iniciando-se o processo, imediatamente após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União, respeitados, no mínimo, os termos e condições dos já realizados pelas referidas empresas.

Parágrafo único. Caso os processos de desligamento voluntário não se completem antes da extinção das empresas, a **FEBRASA** poderá dar continuidade aos mesmos.

Art. 22.- Até que a estrutura final de cargos da **FEBRASA** seja constituída fica autorizada a criação, no âmbito do Poder Executivo Federal, de cargos em comissão, de forma provisória, para fins de gestão inicial da Empresa, do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS nas seguintes quantidades: um DAS-6; oito DAS-5; vinte e um DAS-4; trinta e cinco DAS-3; quarenta e cinco DAS-2; e setenta e cinco DAS-1.

§ 1º Os cargos em comissão referidos no ***Caput*** destinam-se a implantação inicial da **FEBRASA**, não integrando a estrutura regimental da Empresa, devendo constar nos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.

§ 2º Os cargos dispostos no *Caput* serão preenchidos em conformidade com as necessidades sendo seu preenchimento aprovado pela Diretoria Executiva colegiada e pelo Conselho de Administração;

SENADO FEDERAL Fl. 506 SSACN

Art. 23 - A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pela Medida Provisória Nº 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001, será revisada, de forma a evitar conflitos de atribuições com a **FEBRASA**, criada por esta Lei, em um prazo máximo e improrrogável de um ano, após sua publicação.

Art. 24 - Ficam revogados a Lei nº. 3.115, de 16 de março de 1957, a Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, o Decreto-lei nº. 89.396, de 22 de fevereiro de 1984, o Decreto nº.473, de 9 de Março de 1992, a Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993, o Decreto nº. 3.277, de 7 de Dezembro de 1999, o Decreto nº. 4.839, de 12 de setembro de 2003, o Decreto nº. 4.135, de 20 de Fevereiro de 2002, o dispositivo do Anexo II ao Decreto nº. 4.749, de 17 de junho de 2003, alterado pelo, o Decreto nº. 5.131, de 7 de Julho de 2004, referente à Coordenação-Geral Ferroviária e o Decreto nº. 5.476, de 23 de Junho de 2005. 489

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

Brasília, de 2007; 185º da Independência e 117º da República.

Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República Federativa do Brasil

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda SUBSTITUTIFA GLOBAL VERDADEIRAMENTE fará uma Reestruturação do Transportes no país.

Deputado Edinho Bez

SENADO FED. 507 SSACM

490

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

00227

data	proposição
/ /2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

SUBSTITUTIVO GLOBAL DA EMENDA DA MEDIDA PROVISÓRIA N. 353 , de 19 de janeiro de 2007

PROJETO DE LEI Nº , DE DE DE 2007

Dispõe sobre a criação da Autarquia denominada Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - SNTF, a extinção da RFFSA, da VALEC e do GEIPOT e dá outras providências.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o Art. 61 da Constituição, submete ao Congresso Nacional, para aprovação, a **seguinte Lei.**

CAPÍTULO PRIMEIRO – DO OBJETO

SENADO FEDERAL 508 SSACM

Art. 1º - Constitui objeto dessa Lei:

I - Criar a Autarquia denominada **SNTF** - **Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários**;

II – Extinguir a **RFFSA** - Rede Ferroviária Federal S/A, criada pela Lei n.º 3.115 de 16 de março 1957; da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S/A, (QUALIFICAR) e a **GEIPOT** - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, criada pela Lei n.º 5.908, de 20 de agosto de 1973;

III – Transferir as atribuições da **RFFSA, VALEC, GEIPOT** e ainda do **DNIT** - Departamento Nacional de Infra-estrutura, referentes ao Setor Ferroviário para a **SNTF**;

IV - Alterar a Lei 10.233, retirando do **DNIT** as atribuições relativas ao Setor Ferroviário, transferindo suas atividades para a **SNTF**.

V – Definir providências necessárias, com relação as empresas extintas, visando:

a) a preservação do patrimônio público; 491

b) a continuidade dos contratos e serviços;

c) o aproveitamento dos empregados;

d) o pagamento de acionistas e credores;

e) o acompanhamento jurídico do contencioso e administração do passivo judicial.

CAPÍTULO SEGUNDO – INSTITUIÇÃO DA AUTARQUIA

Art. 2º – Fica criada a Autarquia denominada **Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - SNTF**, vinculada à estrutura orgânica do Ministério dos Transportes, para a qual ficam transferidos todos os bens, direitos, deveres, ações, valores, créditos e obrigações da Rede Ferroviária Federal S.A - **RFFSA**, Sociedade de Economia Mista criada pela Lei nº 3.115 de 16 de março de 1957 ; da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A (qualificar) ; da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - **GEIPOT** e da parcela ferroviária do **DNIT / CGFER** , Autarquia Federal criada pela lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001;

§ 1º. A **SNTF**, terá sede e foro na cidade de Brasília - DF, e Escritórios Técnicos e Unidades Administrativas Regionais.

§ 2º. Os mandatos dos Liquidantes, dos Diretores, dos Membros dos Conselhos de Administração e Fiscais , e demais cargos de confiança de caráter administrativo ou de assessoramento da **RFFSA**, da **VALEC**, da **GEIPOT** e da parcela ferroviária do **DNIT / CGFER** serão extintos após a realização de Assembléias Gerais e reuniões dos Colegiados, onde serão definidos em Atas Especiais seus ativos e passivos e programadas suas Auditorias Operacionais pelo Colendo Tribunal de Contas da União, à semelhança do já determinado por essa Douta Corte de Contas com relação à **RFFSA** ;

§ 3º - Realizados esses eventos jurídicos, ficam extintos a **RFFSA**, a **VALEC**, a **GEIPOT** e a parcela ferroviária do **DNIT / CGFER** transferindo-se para a **SNTF** todos os bens, direitos, deveres, quadros de pessoal próprio e contratado, ações, valores, créditos e obrigações dos órgãos extintos, inclusive as ações judiciais em que figurem como autores, réus, assistentes, opoentes ou terceiros interessados;

§ 4º - Serão nomeados no ato de constituição da autarquia, através de instrumento próprio, todos os seus Diretores que ficarão responsáveis pela sua implantação e sua regularização administrativa;

Art. 3º - Ficam transferidos para **SNTF** os recursos orçamentários, financeiros e outros, originários das Entidades extintas e aqueles destinados às atividades do **DNIT - CGFER;**

Art. 4º - A União, por intermédio do Ministério dos Transportes, disponibilizará a **SNTF** os recursos orçamentários e financeiros necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes para sua implantação, reservando, inicialmente a quantia de R$ 200 milhões para tais despesas;

Art. 5º - A **SNTF** será dirigida por uma Diretoria, constituída por um Diretor-Presidente e quatro Diretores e, ainda, seus Conselhos Fiscal e de Administração, cada qual integrado por 05 (cinco) membros ;

SENADO FEDERAL 509 SSACM

Art. 6º - Lei Especial e Atos do Poder Executivo definirão, em um prazo máximo de 180 dias:

I – A estrutura da Autarquia, com seus cargos e quadro de pessoal;

§ 1° - o quadro de pessoal da **SNTF** deverá abrigar todo o pessoal remanescente da **RFFSA, GEIPOT, VALEC** e **DNIT-CGFER.**

II - O Plano de Cargos e Salários (**PCS**) da Autarquia;

III – A composição dos Conselhos de Administração e Fiscal, garantida a representação nos mesmos de Entidades da Sociedade Civil Organizada, de comprovada atuação anterior na defesa do interesse público ferroviário, como forma de promover o controle social da Autarquia;

IV – As articulações com a **ANTT, DNIT, REFER, GEIPREV, SESEF** e outras entidades;

V - Orçamento próprio;

§ 1° - O Ministério dos Transportes deverá prever em Lei Orçamentária recursos de investimentos e custeio, suficientes para operacionalização da Autarquia;

§ 2° - O orçamento da **SNTF** será composto de duas fontes de custeio, uma vinculada ao Orçamento Geral da União e a outra decorrente das suas receitas próprias, conforme definido no Art 12;

CAPÍTULO TERCEIRO - DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 7°. Caberá à **SNTF**:

I – Gerir os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias firmados pelas extintas empresas, fiscalizando os bens operacionais vinculados a esses contratos, bem como atestar o estado de conservação dos ativos operacionais arrendados no momento da devolução dos bens pelas Arrendatárias;

II – Exercer as seguintes atribuições:

a) Implementar os projetos e estudos sobre transporte ferroviário ou multimodal envolvendo estradas de ferro;

b) projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras e serviços relativos ao transporte ferroviário ou multimodal, envolvendo estradas de ferro do Sistema Nacional de Viação, sob responsabilidade da União;

c) exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais, sobre os quais será exercida a fiscalização, bem como dos bens não-operacionais existentes e os que lhe forem transferidos;

d) implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento;

e) propor ao Ministério dos Transportes a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento, assim como operar e manter os serviços de transportes ferroviários, em todo Território Nacional desde que considerado de interesse da União;

f) implementar as medidas necessárias ao cumprimento dos Termos de Ajuste de Conduta - TAC, celebrados entre as extintas Empresas,com o Ministério Público, outros órgãos de controle e gerenciamento, outras Autarquias e as Concessionárias;

SENADO FEDERAL 510 SSACM

g) propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias e de prestação de serviços, relativas às estradas de ferro do Sistema Nacional de Viação; 493

h) aprovar projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor, cuja execução modifique a estrutura do Sistema Nacional de Viação, observado o disposto no inciso IX do Art. 24 da Lei nº 10.233, de 2001;

i) promover as licitações para a execução de projetos e construção dos investimentos da União em obras ferroviárias;

j) gerenciar, diretamente ou através de contratos, convênios de delegação ou cooperação, efetuados com terceiros, projetos e obras de construção, ampliação de capacidade, melhoria de segurança, e serviços relativos ao transporte ferroviário, conservação, guarda e manutenção do patrimônio, inclusive da infra-estrutura decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados no Orçamento Geral da União ou de PPP's;

k) gerir e operar os transportes ferroviários em malhas ferroviárias não concedidas e aquelas cujos contratos de concessão vierem a ser objeto de caducidade, bem como aqueles de interesse da União;

l) promover o desenvolvimento tecnológico da ferrovia para a implantação de centros tecnológicos e realização de convênios com universidades e órgãos científico-educacionais ,

III - Elaborar, sob supervisão do Ministério dos Transportes, o Plano Ferroviário Nacional, num prazo de dois anos;

CAPÍTULO QUARTO - DO PATRIMÔNIO

Art. 8º. - Visando à incorporação do patrimônio da Autarquia, a **SNTF** promoverá:

I - A atualização dos cadastros patrimoniais, sua regularização e escrituração de todos os bens móveis e imóveis operacionais e não-operacionais, integrantes do patrimônio das entidades extintas, inclusive suas participações societárias, aplicando as disposições da Lei nº 6.428/1977 e recuperando, quando possível, suas documentações originais, em especial das antigas ferrovias incorporadas pela **RFFSA** em 1957 e 1998 (**FEPASA**);

II - A identificação de todas as cessões ou alienações feitas pelas Entidades extintas, verificando suas regularidades, inclusive os índices de inadimplência, e determinando as providências cabíveis na Defesa do Patrimônio Público;

III - A identificação do Patrimônio mobiliário das Entidades extintas, apurando e levantando o destino de todo o material rodante, equipamentos e estoques existentes em Janeiro de 1996, sua utilização pelas Concessionárias, estocagem, garageamento, extravios e depredações;

IV - O levantamento da Memória Histórica e Cultural dos órgãos extintos, muito especialmente seus Arquivos Técnicos, de Pessoal e de Projetos, de modo a preservá-los e permitir sua utilização técnica, judicial, administrativa e histórico-cultural, subsidiando a atuação em juízo da **SNTF**,

SENADO FEDERAL Fl. 511 SSACM

§ 1º - Para os fins desta Lei, consideram-se bens operacionais os bens móveis e imóveis dos órgãos extintos vinculados aos contratos de arrendamento firmados pelos mesmos e, no caso da **FERROVIA NORTE-SUL**, aqueles necessários a operacionalização do tráfego;

§ 2º - O Plano Ferroviário Nacional definirá por trechos de ramais, os bens não operacionais considerados sem interesse ferroviário;

§ 3º - A União Federal transfere à Autarquia, neste ato, para integralização do patrimônio da mesma, suporte financeiro de suas atividades e fomento à economia local, os direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de 30 (trinta) quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos direta ou indiretamente pela mesma, que não estiverem nesta data abarcados por anteriores e regulares concessões ; 494

§ 4º - Em caso de caducidade de quaisquer concessões ou autorizações já existentes nessa faixa de 60 quilômetros de largura que circunscreve os ramais acima, as mesmas serão igualmente incorporadas ao patrimônio da Autarquia;

§ 5º - Os direitos de lavra citados no parágrafo terceiro e quarto, não integram nem integrarão os contratos de concessões e arrendamentos em vigor.

CAPÍTULO QUINTO - DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES

Art. 9 - A **SNTF** promoverá o levantamento e a identificação de todos os direitos e obrigações das Entidades extintas, definindo a evolução de seu ativo e passivo desde 01 de janeiro de 1996;

Art. 10. *- Ficam assegurados aos acionistas minoritários das extintas Empresas, os direitos ao recebimento do valor de suas participações acionárias;*

§1º - Esse valor será calculado com base no valor de cada ação, segundo o montante do patrimônio líquido registrado no Balanço Patrimonial, apurado após realização de Auditorias Operacionais pelo TCU, na data de publicação desta Lei, atualizado monetariamente pelo Índice Geral de Preços-Mercado - IGP-M, da Fundação Getúlio Vargas, publicado no mês anterior à data do pagamento, acrescido de juros de seis por cento ao ano, calculados **pro rata die**.

§2º - A **SNTF** poderá ser autorizada, após a elaboração do PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL e o término das auditorias operacionais em andamento, a utilizar os bens definidos pelo Plano como não-operacionais, oriundos das extintas empresas, para indenizações ou venda, nelas incluídas cláusulas de retrovenda ;

Art. 11. - Fica criado junto à estrutura da **SNTF**, o **Fundo Contingente – FC**, a ser gerido pela Autarquia, sob supervisão do Ministério dos Transportes, tendo a natureza contábil e financeira, em valor suficiente, para o pagamento de:

I – participação dos acionistas minoritários das extintas Empresas, na forma prevista nos §1º e §2º do art.10;

II – despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários, na condição de sucessora trabalhista, por força do disposto no art. 17, relativamente aos passivos originados até a data de edição desta Lei;

III – despesas decorrentes de eventuais levantamentos de gravames judiciais, que estejam em fase de execução até a data de publicação desta Lei, incidentes sobre bens de interesse ferroviário, oriundos das extintas **RFFSA, VALEC, GEIPOT** e **DNIT - CGFER**;

IV – despesas referentes à recuperação, preservação, guarda, reivindicação e reintegração de posse dos bens móveis e imóveis conforme determinações do Tribunal de Contas da União, Ministério Público Federal e outros órgãos públicos .

V – despesas relativas à regularização, administração, avaliação dos bens móveis e imóveis das extintas entidades e ainda àquelas decorrentes da venda dos bens não operacionais, sem interesse ferroviário.

VI - despesas relativas a pagamentos de demais credores, incluindo a **REFER**, o **SESEF** e o **GEIPREV**.

SENADO FEDERAL Fl. 512 SSACM

VII – obrigações relativas a contratos firmados com terceiros;

Art. 12 – O Fundo Contingente é constituído pelos recursos a seguir discriminados:

I. recebíveis oriundos dos contratos de arrendamentos de malhas ferroviárias, contabilizados nos ativos da extinta **RFFSA**, não adquiridos pelo Tesouro Nacional, nos termos autorizados pela Medida Provisória nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001, até o valor de R$ 2.444.800.000,00 (dois bilhões, quatrocentos quarenta e quatro milhões e oitocentos mil reais);

II. valores resultantes da Auditoria Operacional do Tribunal de Contas da União, oriundos da cisão **RFFSA – CBTU / TRENSURB**, movimentados nos exercícios de 1994 a 2000, bem como da incorporação da Ferrovias Paulistas S.A. - **FEPASA** à **RFFSA** e do ressarcimento dos pagamentos feitos por esta última, de obrigação do Estado de S. Paulo.

III. créditos relativos ao acerto de contas entre a **RFFSA** e a **CVRD**;

IV. créditos relativos a venda e locação de bens móveis e imóveis;

V. outros recebíveis e haveres das extintas entidades;

VI. resultado das aplicações financeiras dos recursos do **FC**; e

VII. outras receitas previstas em Lei Orçamentária.

§ 1° - O Ministério dos Transportes regulamentará o funcionamento do **FC** de que tratam os Arts. 11 e 12;

§ 2º - Concluídos os pagamentos das despesas de que trata o art. 11, os ativos remanescentes do **FC** serão destinados a **SNTF** para aplicações no sistema ferroviário de competência da União.

Art. 13 – A **SNTF**, após as finalizações das Auditorias Operacionais em andamento e a definição pelo PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL dos bens não operacionais sem interesse ferroviário, estará autorizada a utilizá-los para fins de promover a quitação de seus credores, mediante dação em pagamento ou alienação dos bens, na forma do artigo 10 § 2º, destinando imediatamente os recursos arrecadados para a integralização do **FC**.

§ 1° - Para esta quitação os bens deverão ser prévia e expressamente aceitos individualmente, por cada um dos que estejam interessados nesta forma de pagamento dos seus direitos.

§ 2º - Os imóveis não-operacionais, sem interesse ferroviário, poderão, após sua avaliação:

a) ser alienados diretamente a Estados, Distrito Federal, Municípios e entidades públicas que tenham por objeto provisão habitacional, bem como utilizados em Fundo de programas de reabilitação de áreas urbanas centrais, sistemas de circulação e transporte, regularização fundiária e provisão habitacional, Fundo de Investimentos Imobiliários - FII, previstos na Lei nº 8.668, de 25 de junho de 1993, quando destinado a programas de reabilitação de áreas urbanas centrais, sistema de circulação e transporte, regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social, tudo na forma da Lei nº 6.987/1982;

SENADO FEDERAL Fl. 513 SSACM

Art. 14 - Efetuados os pagamentos das despesas de que trata o Art.11, os ativos remanescentes do **FC** reverterão para aplicação em despesas de investimento da **SNTF** - Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários

Art. 15 - O Poder Executivo designa a Caixa Econômica Federal – **CEF**, como a instituição financeira federal que atuará como Agente Operador do **FC** e à qual

caberá administrar, regularizar, avaliar e vender os imóveis, na forma das Leis nº 6.987/1982 e 9636/1998. 496

§ Único - O Ministério da Fazenda em conjunto com o Ministério dos Transportes, regulamentarão o funcionamento do **FC** ;

Art. 16 - Fica a União autorizada a emitir, sob a forma de colocação direta, os títulos que constituirão os recursos do **FC**, lastreados pelos montantes referidos no Art.12, cujas características serão definidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.

§ Único - Os títulos referidos neste artigo poderão ser resgatados antecipadamente, a critério dos Ministros de Estado dos Transportes e da Fazenda.

CAPÍTULO SEXTO - DAS AÇÕES JUDICIAIS E DO CONTENCIOSO

Art. 17.- A Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários será representada em juízo por seu corpo jurídico próprio, integrado por Procuradores Federais, contando com a cooperação dos atuais advogados das Entidades extintas, transferidos para a Autarquia, servidores cedidos ou aproveitados de outros órgãos do Ministério dos Transportes ou da Administração Federal, vinculados à Advocacia Geral da União, que deverá assistir à defesa da **SNTF** ;

§ 1º - Os advogados e escritórios de advocacia responsáveis pela representação jurídica das entidades extintas deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos que a Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários venha a sofrer, deverão:

a) peticionar em juízo, comunicando a extinção das Entidades, requerendo que todas as citações e intimações, inclusive trabalhistas, passem a ser dirigidas à Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - **SNTF**;

b) repassar ao corpo de Procuradores, designados pela Advocacia Geral da União para prestação de serviços e junto à Autarquia, as respectivas informações e documentos necessários à defesa da mesma

§ 2º - Ficam transferidas para a **SNTF** as ações judiciais em que a extintas Empresas sejam autoras, rés, assistentes, opoentes ou terceiras interessadas, inclusive as trabalhistas.

CAPÍTULO SÉTIMO - DOS EMPREGADOS

Art. 18 - Ficam transferidos por sucessão trabalhista para a **SNTF** os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio e contratado da **RFFSA, VALEC, GEIPOT e DNIT- CGFER**;

§ 1º - A transferência de que trata o caput dar-se-á por redistribuição e sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual,

§ 2º - Ficam preservados aos empregados os seguintes direitos garantidos nas seguintes legislações:

a) Leis n.º 8.186 de 21 de maio de 1991 e Lei nº 10.478, de 28 de junho de 2002;

SENADO FEDERAL Fl 514 SSACM

b) Lei Estadual n.º 2.061 de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul e os Termos de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovados pela Lei 3.887 de 08 de fevereiro de 1961; 497

c) Artigos 3º e 14 da Lei Abreu Sodré, de 18/09/69, bem como os artigos 2º, 3º da Lei 10.410 (Laudo Natel), de 28/10/71 e os artigos 3º e 4º da Lei 9.349, de 22/02/96 (Mario Covas).

§ 3º - Fica garantida a continuidade dos pagamentos da parcela sob o encargo da União, relativa aos proventos de inatividade, preservados pelas leis citadas nos parágrafos segundo, terceiro e quarto e demais direitos contidos nesses textos legais;

§ 4º - Fica a referência, para fins do recebimento dos proventos dos aposentados, inativos e pensionistas, de ser adequada e referenciada ao Plano de Cargos e Salários - **PCS** da nova Autarquia;

§ 5º Até a implantação desse novo Plano de Cargos e Salários permanecem como referência os Planos de Cargos e Salários – PCS, das Empresas extintas.

§ 6º Os empregados transferidos na forma do disposto no **caput** terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no Plano de Cargos e Salários – **PCS** da **SNTF;**

§ 7º - Fica transferida para **SNTF** a responsabilidade de comandar o pagamento da parcela sobre o encargo da União, relativo aos proventos de que tratam os parágrafos 2º, 3º e 4º deste artigo;

§ 8º. Ficam garantidos aos empregados das Entidades os direitos decorrentes dos julgamentos dos dissídios coletivos suscitados pelos órgãos sindicais das categorias, quando de seu enquadramento no Plano de Cargos e Salários que será implantado;

Art. 19 - A **SNTF** fica autorizada a celebrar contratos de mão-de-obra especializada e com experiência nos serviços e atividades das extintas Entidades e que serão transferidas a Autarquia, visando suprir as necessidades imediatas de contingente para execução dos serviços e transferência de conhecimento para os novos empregados;

Art. 20 - Os empregados lotados na **SNTF** poderão ser cedidos com ônus para outros órgãos ou entidades da Administração Pública, a critério da Direção da **SNTF**;

Art. 21. - Fica autorizada a **SNTF** a realizar Programa de Desligamento Voluntário para os empregados de que trata o Art.18, a ser aprovado por ato conjunto, pelos Ministérios dos Transportes e do Planejamento, Orçamento e Gestão.

CAPÍTULO OITAVO - DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 22 - Fica a **SNTF** autorizada a atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social, na condição de sucessora trabalhista das extintas Empresas, em relação aos empregados referidos no Art.18, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

§ 1º - A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos objetivando a unificação desses fundos em uma só instituição, atendidas as determinações da legislação em vigor.

Fl. 515 SSACM

§ 2º - A **SNTF** será a sucessora dos eventuais passivos da extinta **RFFSA** com a **REFER** e **SESEF**, e do extinto **GEIPOT** com a **GEIPREV.**

Art. 23 - Fica o Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF** vinculado à **SNTF**.

Art. 24 - A **SNTF** poderá, mediante a celebração de convênio, utilizar as instalações das unidades regionais do **DNIT** e de outros Órgãos Federais para o desenvolvimento de suas atividades. 498

Art. 25 - Os Art. 77 e 118 da Lei nº 10.233, de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art.77 -

.....

II - recursos provenientes dos instrumentos de outorgas e arrendamentos administrados pela respectiva Agência, excetuado os provenientes dos contratos de arrendamento originários da extinta Rede Ferroviária Federal S/A – **RFFSA**, não adquiridos pelo Tesouro Nacional, os quais serão destinados a compor o **FC** da **SNTF**, conforme o art. 12 desta Lei.

....."(NR)

"Art. 118 - Ficam transferidos da extinta **RFFSA** para a **SNTF**:

I - a gestão da complementação de aposentadoria instituída Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, Lei nº 10.478, de 28 de junho de 2002, e a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei Estadual n.º 2.061 de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul e os Termos de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei 3.887 de 08 de fevereiro de 1961 e os artigos 3º e 14 da Lei Abreu Sodré, de 18/09/69, bem como os artigos 2º, 3º da Lei 10.410 (Laudo Natel), de 28/10/71 e os artigos 3º e 4º da Lei 9.349, de 22/02/96 (Mario Covas) passando a vinculação, para fins do recebimento dos proventos dos inativos e pensionistas, ser referenciada ao Plano de Cargos e Salários - PCS da nova Autarquia, após sua implantação, a ser elaborado no prazo máximo de 180 dias."

§ Único - A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I terá como referência os valores previstos no Plano de Cargos e Salários da **RFFSA**, até a implantação do PCS da nova Autarquia aplicados aos empregados que forem absorvidos, conforme estabelece o Art. 18 desta Lei.

Art. 26 - Ficam criados, no âmbito do Poder Executivo Federal e transferidos de forma provisória para **SNTF**, até a definição final de seu quadro dirigente, os seguintes Cargos em Comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS: um DAS-6; quatro DAS-5; dezesseis DAS-4; trinta DAS-3; trinta e seis DAS-2; e cinqüenta e seis DAS-1;

§ 1º - Na criação do Plano de Cargos e Salários serão definidos os Cargos em Comissão necessários para a operacionalização da **SNTF**;

§ 2º - Os Cargos em Comissão a serem estabelecidos junto ao PCS a ser elaborado, deverá ser, no mínimo, vinte por cento a menos do que aqueles atualmente existentes nas Entidades incorporadas.

Art. 27 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando as disposições em contrário.

Brasília, de de 2007; 186º da Independência e 119º da República.

Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República Federativa do Brasil

JUSTIFICAÇÃO

EM nº _____/2007/Congresso Nacional

Brasília, de de 2007.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Apresentamos a Vossa Excelência a presente minuta de Projeto de Lei, que se propõe a resolver a situação da Rede Ferroviária Federal S/A – **RFFSA**, da **VALEC** Engenharia e Construções, da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT** e do **DNIT/CGFER** – Coordenação Geral Ferroviária, através da criação de uma Autarquia Federal, a qual propomos ser chamada de Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários, e dá outras providências.

2. O panorama dos transportes no Brasil, ainda hoje, caracteriza-se pela predominância acentuada do modo rodoviário, justamente aquele de maior consumo energético por tonelada transportada, em detrimento dos sistemas ferroviário e hidroviário (marítimo e fluvial), que em razão das suas próprias características e das peculiaridades geográficas do país, deveriam ser devidamente utilizados para o transporte de grandes cargas e cargas perigosas, a grande e médias distâncias, bem como para transporte de passageiros.

3. No novo e nefasto modelo de gestão do sistema de transporte ferroviário do País, implantado pelo Governo anterior, a malha ferroviária da **RFFSA**, à qual se incorporou a FEPASA, foi concedida para empresas privadas explorarem o transporte de carga, com o conseqüente arrendamento dos bens e serviços vinculados. No modelo adotado para a desestatização da **RFFSA**, a empresa permaneceria com inúmeras atribuições e responsabilidades, em especial àquelas relacionadas ao gerenciamento dos contratos de arrendamento, inclusive fiscalizando seus bens que foram somente arrendados e não vendidos às novas operadoras, permanecendo como patrimônio público. Em dezembro de 1999, a despeito das atribuições e responsabilidades, o Governo Federal anterior decretou a dissolução da **RFFSA**, decisão que se mostrou equivocada.

4. Em razão das diretrizes políticas e estratégicas definidas pelo atual Governo, se impõe como imperiosa uma mudança substancial na matriz dos transportes do Brasil e o estabelecimento de um Sistema Nacional Básico de Transportes, integrado e intermodal, capaz de atender, eficientemente, às grandes demandas que o crescimento econômico e social do País suscitará. Somente assim, o escoamento e a distribuição da nossa produção (agrícola, mineral e industrial) quer para o consumo interno, quer para as exportações, se farão de forma rápida e a custos mínimos, o que desonerará a cadeia logística e beneficiará a sociedade como um todo. Somente assim os cidadãos e as cidadãs desse País poderão se movimentar utilizando-se de meios de locomoção adequados, rápidos, seguros e econômicos. Dessa forma, é necessário que o Governo Federal promova ações no sentido de revitalizar e incrementar o setor ferroviário, para que ele possa assumir o papel que técnica e socialmente lhe compete no cenário dos transportes, propiciando condições para a construção de um Brasil próspero e justo.

517
SSACM

5. Para tal se faz necessário manter, melhorar e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários já existentes, tais como aqueles de acesso aos portos, assim como construir novos trechos e ligações de forma a interligar as diversas regiões do País, a implantar linhas estratégicas para a integração e segurança nacionais, a atender novas rotas de escoamento e a reativar trechos erradicados que hoje se configuram como importantes eixos ferroviários.

necessário, também, eliminar-se pontos críticos, sobretudo as interferências impostas pelo crescimento urbano, elevando-se com isso a velocidade do transporte e reduzindo-se os tempos das viagens. 300

6. Nesse sentido, a construção do anel ferroviário de São Paulo (SP), a transposição de Belo Horizonte (MG) e Alagoinhas (BA), o contorno de São Félix (BA) e Candeias (BA), a ampliação da capacidade de transporte e melhoria das ligações aos portos de Santos (SP), Sepetiba (RJ), Itaqui (MA), a construção de acessos a novos portos tais como Vila do Conde (PA) e Campinho (BA), que seria o terminal de uma nova rota para escoamento da produção agrícola e mineral do Centro Oeste da Bahia e, ainda, as conclusões das ferrovias Norte-Sul, Transnordestina e Ferronorte, são, dentre outras, obras de extrema importância para a ampliação da capacidade de transporte do País.

7. Faz-se também necessário, como um imperativo social, a implantação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros, com a implantação: a) dos trens regionais sobretudo aqueles que ligarão pólos de grande concentração populacional e/ou atração econômica acentuada, já com demandas comprovadas e com estudos de viabilidade (em alguns casos) realizados pelo BNDES; b) dos trens turísticos, com a finalidade de desenvolver o turismo preservando o patrimônio ferroviário Nacional; c) dos trens de alta velocidade, nos trechos cujos estudos indicam sua viabilidade e que já contam com o interesse de empresários estrangeiros para a construção das vias, aquisição dos comboios e equipamentos, bem como a operação dos trens.

8. A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas a um custo mais baixo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, o que há muito se reivindica. Terão assim, essas ações, um grande impacto na opinião pública e na economia Nacional.

9. Atualmente existem no Governo, três entidades que cuidam da ferrovia: a **VALEC** Engenharia e Construções Ferroviárias, o **DNIT / CGFER** – Coordenação Geral Ferroviária e a Rede Ferroviária Federal S/A - **RFFSA** em Liquidação que, além de atividades conflitantes, tem problemas estruturais, sofrem de demandas jurídicas de várias ordens e ainda dispersam os esforços necessários para a implementação de um plano que incremente o transporte ferroviário, visando o atendimento da política de mudança da matriz nacional de transportes.

10. Para que o Governo Federal possa, de forma efetiva, avançar nas suas propostas com relação ao setor ferroviário e tenha controle dos projetos e ações necessárias ao resgate e desenvolvimento da ferrovia no Brasil, é imperativa uma reestruturação do setor para dotar a União de um único órgão, enxuto e ágil, capaz de assumir, com eficácia, todos esses encargos, evitando conflitos de atribuições e aproveitando a mão-de-obra disponível, incluindo-se aí, o pessoal especializado do **GEIPOT**, também em processo de liquidação.

11. Assim sendo cabe ao Governo, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT** e da Rede Ferroviária Federal S/A - **RFFSA**, sendo que a primeira tem conflito de atribuições com a Secretaria de Política Nacional de Transportes - SPNT e a última vem sofrendo com o bloqueio de contas bancárias, penhora de imóveis devido a várias ações judiciais demandas contra a mesma. A **VALEC** que está incluída no PND e tem atribuições conflitantes com o **DNIT / CGFER**, no que diz respeito à construção de infra-estrutura viária, sendo que esse último está subordinado à Diretoria de Infra-estrutura Terrestres (DIT) do **DNIT** e não tem merecido importância relevante por parte do órgão que concentra sua atenção, quase que exclusivamente, nas questões rodoviárias.

SENADO FEDERAL fl. 518 SSACM

12. A implementação de um órgão que agregasse o esforço, o pessoal e o patrimônio ferroviário também deveria evitar uma maior concentração de poder e recursos no **DNIT** que atualmente responde por cerca de 85% do orçamento destinado ao Ministério dos Transportes e que, devido ao seu tamanho estrutural e de suas atribuições relativas ao

setor rodoviário, ferroviário e hidroviário, tem se mostrado incapaz de um gerenciamento 501
eficiente dos serviços necessários aos modais, todos eles estrategicamente importantes dentro do Sistema Nacional de Transportes e com demandas técnicas especializadas e diferenciadas, agregadas a um enorme volume de encargos.

13. A ampliação da estrutura do **DNIT** para fins de agregar diretorias e estruturas suficientes para o trato das ações relativas aos três setores, não desprezando ainda as questões relativas ao transporte Dutoviário, há muito sem qualquer atenção por parte do órgão, faria com que o mesmo diminuísse ainda mais sua eficiência, devido aos gargalos estruturais inerentes ao órgão, pelos quais tramitam projetos, licitações, ordens de serviço e seus devidos pagamentos, gestão de pessoal, enfim, uma série de atividades que desembocam em áreas internas ao **DNIT** que tem a responsabilidade da gestão comum de todos os processos, independentemente que sua proveniência, seja de uma Diretoria modal ou outra.

14. A manutenção ou ampliação do **DNIT**, devido a sua concentração de recursos financeiros e portanto poder político, faz com que o órgão dispute espaço e prestígio com o próprio Ministério dos Transportes o que acaba por gerar conflitos relevantes de ordem política.

15. Assim sendo se faz necessário que o Governo Federal viabilize a criação de uma entidade independente e que possa ser responsável para o desenvolvimento do setor ferroviário e ainda zelar pela preservação de seu imenso patrimônio, construído através de um grande esforço do Povo Brasileiro.

16. Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma **Autarquia** que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA, GEIPOT, VALEC e DNIT – CGFER**, sendo as atividades desta última desagregadas do **DNIT**. A solução autárquica possibilita uma melhor proteção da instituição e de seu patrimônio, sobretudo com relação aos problemas que atualmente recaem sobre **a RFFSA;**

17. Assim, tem-se que somente com a criação de uma **Autarquia** que denominamos **Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários**, incorporando o patrimônio e quadros de pessoal da **RFFSA**, da **VALEC**, do **GEIPOT** e do **DNIT / CGFER**, será possível a realização de novos investimentos no setor ferroviário, com a necessária melhoria da infra-estrutura de transportes e o impacto positivo na geração de empregos.

18. Com a presente proposta, a **Autarquia** sucederá a **RFFSA**, a **VALEC**, o **GEIPOT** e o **DNIT-CGFER**, que deverão ser extintos, em seus direitos e obrigações, não havendo, assim, prejuízo para credores ou redução de investimentos em transporte ferroviário.

19. Considerando a importância de se garantir total transparência e credibilidade ao processo, especialmente no que diz respeito à indenização aos acionistas minoritários, bem como ao pagamento de outros passivos que passam automaticamente para a responsabilidade da União, propõe-se a criação do "Fundo Contingente - **FC**", na **SNTF**, supervisionado pelo Ministério dos Transportes, o qual será constituído de recursos oriundos do Tesouro Nacional, lastreados nos recebíveis das extintas empresas, tais como aqueles, decorrentes dos contratos de arrendamento das malhas ferroviárias, aluguéis, acertos de contas com as concessionárias, outras empresas credoras, etc..., bem como, de outros decorrentes da venda de imóveis não-operacionais sem interesse para o setor ferroviário, definidos pelo MT.

20. Com o propósito de se evitar a demissão automática dos empregados das extintas **RFFSA, VALEC, GEIPOT** e do **DNIT – CGFER**, que causaria problema social e perda de mão-de-obra especializada, propomos a absorção desse empregados pela Autarquia, por sucessão trabalhista visto que a Lei 9.962 de 22 de fevereiro de 2000, que disciplina o regime de emprego público do pessoal da Administração Federal Direta, Autárquica e Fundacional, e dá outras providências, dispõe em seu Art. 1º que o pessoal admitido para emprego público na Administração Federal Direta, Autárquica e Fundacional terá sua relação de trabalho regida pela Consolidação das Leis do Trabalho. Esta Autarquia será vinculada ao Ministério dos Transportes.

21. Para a realização dos trabalhos da Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários – **SNTF**, propomos a criação de cargos em comissão, representando 80 % (oitenta por cento) dos cargos e contratos originários das empresas extintas em um quadro de pessoal com, no mínimo, 800 empregados.

22. Observa-se que essa medida representará, na verdade, redução de gastos para gerenciamento da nova Autarquia em relação àqueles necessários para a administração das empresas que serão extintas. 502

23. Quanto às atribuições relativas a fiscalização dos Contratos de Arrendamento, a proposta prevê a transferência para a Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - **SNTF**, com atuação complementar da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, das atividades de fiscalização destes contratos. Tal medida atende, inclusive, à recomendação expressa do tribunal de Contas da União, contida no Acórdão nº 541/2003, de 25 de março de 2003.

24. Considerando o expressivo patrimônio das empresas em extinção, composto por imóveis não-operacionais sem interesse ferroviário, espalhados pelo território nacional, especialmente nas principais cidades, a presente medida dispõe que Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários seja autorizada a aproveitar esses ativos em programas de regularização fundiária e de habitação de interesse social, para atender populações de baixa renda, segundo políticas públicas a serem definidas pelo Ministério das Cidades, cuja implementação fica a cargo da CEF Econômica Federal.

25. Quanto às ações judiciais em curso, pretende-se reduzir o passivo potencial com a melhoria da qualidade técnica na defesa de ações judiciais das empresas em extinção, transferidas para a **SNTF** tendo em vista, as prerrogativas da própria Autarquia, e ainda com o concurso da Advocacia Geral da União.

26. Adicionalmente, estão sendo propostas medidas com vistas a preservar a memória ferroviária e contribuir para o desenvolvimento da cultura e o turismo, consubstanciadas na delegação de competência ao Ministério da Cultura para proceder à identificação e catalogação dos bens móveis e imóveis de valor histórico, artístico ou cultural oriundos das extintas empresas e incorporados à Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários.

27. Assim, estamos convictos de que a solução ora proposta, de criação da **Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários**, coaduna-se perfeitamente com as diretrizes do Governo Federal de revitalização do transporte ferroviário no País, visto que permitirá a implementação de uma política voltada para o setor ferroviário capaz de induzir novos investimentos, contribuindo para o desenvolvimento econômico e para a geração de novos empregos.

28. A relevância deste Projeto de Lei e a urgência em sua tramitação decorrem da necessidade imediata de uma reestruturação do Setor Ferroviário no âmbito do Governo com vistas a criar a Autarquia Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - **SNTF**, para conduzir as ações ferroviárias por parte da União de forma a possibilitar novos investimentos, a imediata retomada do crescimento do Setor, o aproveitamento da mão-de-obra existente e ainda preservação do patrimônio histórico ferroviário e resolver a situação da **RFFSA**, **VALEC**, **GEIPOT** e **DNIT-CGFER** .

Estas, Senhor Presidente, são as razões que nos levam a propor o presente Projeto de Lei.

Respeitosamente,

1. Síntese do problema ou da situação que reclama providências: 503

Reestruturação do Setor Ferroviário sob a administração Federal visando o atendimento das necessidades do Setor sob a responsabilidade do Governo Federal e a retomada dos investimentos no setor de transporte ferroviário no País.

2. Soluções e providências contidas no ato normativo ou na medida proposta:

Edição de Projeto de Lei que determina a criação de uma Autarquia Federal denominada Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários e a absorção por esta dos respectivos quadros de pessoal e patrimônios da Rede Ferroviária Federal S/A – em Liquidação, da **VALEC** Engenharia e Construções Ferroviárias S/A, do **GEIPOT** – Empresa Brasileira de Projetos de Transportes, em liquidação e do **DNIT / CGFER**, entidades estas que deverão ser extintas com a criação da Autarquia, ficando esta responsável pela supervisão, controle e fiscalização dos bens operacionais arrendados com o apoio da Agência Nacional de Transportes Terrestres – **ANTT**, entre outras providências.

3. Alternativas existentes às medidas propostos:

Proposta de MP extinguindo a **RFFSA**, transferindo o pessoal para o **GEIPOT** e Patrimônio para o **DNIT**;
Projeto de Lei criando uma outra empresa SA, a **Transfer**, através da fusão da **RFFSA**, da **VALEC** da **CBTU** e do **Trensurb**;
Proposta de MP criando uma Autarquia Especial Temporária visando a absorção das atividades, patrimônio e pessoal da **RFFSA** e da **VALEC** com sua posterior extinção e transferência dos bens, direitos e obrigações para uma Diretoria Ferroviária no **DNIT**, criada a partir da Coordenação Geral Ferroviária.

4. Custos

Os recursos necessários à adoção das medidas propostas serão provenientes de utilização de disponibilidades de caixa das empresas que serão absorvidas, de alienação de bens imóveis não operacionais sem interesse ferroviário, de recebíveis provenientes dos contratos de arrendamento de bens e de concessões de serviços ferroviários, de multas e ações em curso cuja **RFFSA** é autora, do encontro de contas entre a **RFFSA** e Concessionárias, de receitas provenientes de aluguéis de imóveis não operacionais, de outros recebíveis de direito das empresas em extinção e da emissão de títulos do Tesouro Nacional.

5. Razões que justifiquem a urgência (a ser preenchido somente se o ato proposto for Medida Provisória ou Projeto de Lei que deva tramitar em regime de urgência):

A relevância e a urgência que estão a exigir a tramitação deste Projeto de Lei decorrem da necessidade da reestruturação do Setor Ferroviário no âmbito do Governo de forma a possibilitar que as atividades necessárias para o desenvolvimento do Setor sejam efetuadas de forma eficiente, eficaz e econômica por parte da União e ainda possibilitar novos investimentos para o setor ferroviário.

6. Impacto sobre o meio ambiente (sempre que o ato ou medida proposta possa vir a tê-los):

Não há.

7. Alterações Propostas: (a ser preenchido somente no caso de alteração do Projeto de Lei)

Texto Atual

Não se aplica.

Texto Proposto

Não se aplica

8. Síntese do parecer do relator:

PARLAMENTAR

SENADO FEDERAL
Fl 521
SSACM

504

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

00228

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
/ /2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
DEPUTADO MARCELO ORTIZ	

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

SUBSTITUTIVO GLOBAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 19/01/2007

Exposição de motivos nº. _____/2007/_____

Brasília, __ de _____ de 2007.

SENADO FEDERAL Fl 522 SSACM

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Apresentamos a Vossa Excelência a presente proposta de Projeto de Lei, que propõe dar uma solução definitiva e estrutural para o Sistema Ferroviário Nacional, para que a modalidade ferroviária possa galgar posições na matriz dos transportes, atingindo mais de 30% das cargas transportadas. Os benefícios daí advindos são sobejamente conhecidos, através da redução global dos custos, diminuição de acidentes, de roubos de cargas, além de promover economia considerável dos recursos destinados à manutenção de rodovias ao se transferir dessas as cargas mais pesadas, diminuindo em muito a sua deterioração.

2. A proposta fundamental é a criação de uma única Empresa Pública Federal, oriunda da transformação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. na Ferrovias Brasileiras S.A.– **FEBRASA.** Essa ação resolveria concomitantemente a situação da Rede Ferroviária Federal S. A. - **RFFSA**, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB** e ainda do **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, unificando, desta forma, o Sub-setor Ferroviário sob o controle da União.

3. Serão obtidos ganhos significativos devido a fusão das empresas, com a centralização administrativa e financeira, redução do número de cargos, solução para os remanescentes da **RFFSA** e da **CBTU**, ampliação da área de atuação da VALEC, entre outros.

4. A criação da **FEBRASA** agregará e concentrará conhecimentos sobre superestrutura da via, sistemas ferroviários de eletrificação, sinalização e telecomunicações, material rodante e operação ferroviária, indo muito além de do que é apenas a infra-estrutura, necessários ao desenvolvimento, análise e implantação de novos projetos;

5. Há necessidade de expansão dos serviços de transportes ferroviários de cargas e passageiros, possibilitando custos menores do transporte na cadeia logística do País, tanto para a chegada de cargas aos portos para as exportações como para o abastecimento interno, sem onerar de forma significativa os produtos transportados. Faz-se necessário que o Poder Executivo promova ações no sentido de incrementar o Setor Ferroviário Nacional, de forma a possibilitar a construção de um Brasil próspero e viável economicamente, promovendo um transporte mais barato em regime de eficiência.

6. Para tal se faz necessário manter e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários tais como aqueles de acesso aos portos, assim como construir novos trechos e ligações, de forma a integrar a malha ferroviária. Devemos ainda incrementar a velocidade de transportes, por meio da adequação da malha e contornos em cidades evitando as interferências impostas pelo crescimento urbano. Pontos críticos como as passagens de nível, devem ser eliminados de forma adequada, com a construção de passagens inferiores ou superiores que garantam a mobilidade segura de veículos e pedestres. Tais ações impactariam diretamente na oferta de transportes, minimizando as restrições de velocidade, riscos de acidentes e ampliando o retorno fiscal. 505

7. Faz-se, também, necessária a implementação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros: com a implantação dos Trens Turísticos com a finalidade de desenvolver o turismo e preservar o patrimônio ferroviário; e dos Trens Regionais, cujos estudos de viabilidade já foram desenvolvidos pelo BNDES e tem a finalidade de promover a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresariais ao longo dos trechos. Existem, ainda, dos Trens de Alta Velocidade, pelos quais os empresários estrangeiros vêm demonstrando interesse em sua construção e operação, devido aos estudos já realizados pelos mesmos que apontam como viável sua implantação.

8. A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas a um baixo custo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, que há muito se questiona sua inexistência, e terão um grande impacto na opinião pública e na economia nacional.

9. Para que o Governo Federal tenha controle dos projetos e ações necessárias à implantação de obras de infra-estrutura, de sistemas ferroviários pertinentes e dos serviços a serem implantados, é imperativo que a União seja dotada de um órgão que concentre tais atividades, com estrutura adequada e sem excessos, a fim de que haja agilidade no desenvolvimento dos trabalhos necessários..

10. Atualmente existem no Governo, cinco entidades, a **VALEC** Engenharia, Construções e Ferrovias, a Rede Ferroviária Federal S.A. – **RFFSA** - em Liquidação, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. – **TRENSURB e o GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes que, além de problemas estruturais, sofrem de demandas jurídicas de várias ordens, estão enquadradas no Plano Nacional de Desestatização – **PND**, ou em processo de liquidação e, ainda, dispersam os esforços necessários para a implementação de um plano que incremente o transporte ferroviário, visando o atendimento da política de mudança da matriz nacional de transportes.

11. Para que o Governo possa de forma efetiva avançar nas suas propostas com relação ao setor ferroviário se faz necessária uma reestruturação dessas Empresas de forma a concentrar esforços e aproveitar a mão-de-obra disponível.

12. Também necessitam de uma definição de políticas acertadas para seu equacionamento as empresas estatais responsáveis pelo transporte ferroviário de passageiros no âmbito metropolitano, quais sejam a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, e a Empresa Trens Urbanos de Porto Alegre - **TRENSURB**. Com relação a estes sistemas, a proposta da criação da nova Empresa, tem como vantagem a possibilidade de agregá-las em uma única Empresas, a **FEBRASA**, centralizando as atividades do setor ferroviário, sob responsabilidade Federal, em apenas um órgão governamental.

13. A transferência para o Ministério das Cidades da **CBTU** e da **TRENSURB**, operadoras dos transportes ferroviários de passageiros, com grande apelo social, e as políticas traçadas para estas empresas desde o Governo passado precisam ser revistas e equacionadas de forma mais adequada e apropriada;

14. Os Trens Urbanos têm uma grande importância social, e os Estados, já endividados e imbuídos em resolver outros problemas sociais, não estão aptos a assumir os custos operacionais desses Sistemas. Pesa ainda sobre o modelo de regionalização propostas definidas em estudos desenvolvidos pelo Banco Mundial, que preconizam o "subsidio ao usuário" e "garantias de demanda" como forma de garantir o equilíbrio econômico-financeiro e a remuneração do capital investido e certamente o lucro financeiro, que, se não acontecem, acabam sendo bancadas pelos cofres públicos.

15. Por outro lado a **CBTU** e **TRENSURB**, empresas que implantam e operam os sistemas metropolitanos em algumas poucas Capitais têm, no âmbito do Ministério das Cidades, que disputar recursos para sua ampliação e manutenção, com os setores de Saneamento e Habitação, que demandam investimentos em todas as cidades do País.

SENADO FEDERAL 523 SSACM

16. Assim sendo, cabe ao Governo Federal, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação das Empresas ferroviárias sob sua responsabilidade, agregando e otimizando sua gestão e funcionalidade e ainda resgatando a memória técnica e o conhecimento especializado que muito vem se perdendo, bem como preservando o acervo documental e principalmente o patrimônio das Empresas. 506

17. A proposta de criação de uma nova Empresa que agregue as atividades e os trabalhadores celetistas remanescentes das Empresas administradas pela União, resolve, de uma vez por todas, a situação da **RFFSA**, da **CBTU**, da **TRENSURB**, da **VALEC** e do **GEIPOT**, pois serão sucedidos por apenas uma Empresa vinculada ao Ministério dos Transportes.

18. Esta situação caótica é agravada pela pulverização das empresas ferroviárias federais, o que as torna frágeis perante o desafio de retomar os transportes sobre trilhos no País, de forma a atender as necessidades de uma Nação com dimensões continentais.

19. Os governantes brasileiros, contudo, apesar de cederem espaço à iniciativa privada, não adotaram paradigmas próprios do setor privado que seriam passíveis de aplicação no setor público. Os grandes conglomerados empresariais preferem crescer, principalmente, por absorções ou fusões com outras empresas. A fusão é um estágio mais sofisticado de empresas numa economia capitalista: não só permite uma melhor posição de mercado, conferindo-lhe maior poder econômico, como permite principalmente economias de custo (de intensidade – no curto prazo – e de escala – no longo prazo).

20. Neste moderno espectro é que se propõe a absorção pela **FEBRASA** das Empresas Ferroviárias Federais: Rede Ferroviária Federal S.A.– **RFFSA**, da **VALEC** - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., da **CBTU** - Companhia Brasileira de Trens Urbanos, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB**, agregando ainda o pessoal e atividades da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT**.

21. Destas Empresas será gerada a **FEBRASA,** – Empresa de Transportes Ferroviários, vinculada ao Ministério dos Transportes. O pressuposto é o do fortalecimento do setor ferroviário, tornando-o preparado economicamente e operacionalmente para enfrentar a reestruturação do setor, assim como a construção de novas vias férreas, solidificar as existentes e gerir adequadamente o Sistema Ferroviário Nacional. No caso brasileiro, tarefas deste porte impõem a necessidade de uma empresa fortalecida e unificada integralmente. Esta união não imporá aos cofres públicos despesas adicionais. Pelo contrário, em qualquer fusão a expectativa é de diminuição de custos por economias de intensidade ou de escala. Os ganhos econômicos e os benefícios sociais são evidentes.

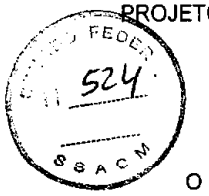
22. A **FEBRASA**, na área de jurisdição federal, terá por finalidade prestar serviços de transportes ferroviários, explorando-os diretamente, ou por meio de concessões, ou transferências a estados, Distrito Federal ou municípios. Constitui, também, objetivo da **FEBRASA** desenvolver estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, no contexto do desenvolvimento tecnológico, da integração com os demais modais de transporte, da logística operacional, de forma conjugada com os sistemas portuários e com as aduanas interiores, dentre outros congêneres.

23. Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma Empresa Federal que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA, GEIPOT, VALEC, CBTU e TRENSURB.**

24. Estes, Senhor Presidente, são apenas alguns dos motivos que nos levam a concluir ser indispensável a formação desta Empresa, a **FEBRASA**, e para essa finalidade propomos o seguinte Projeto de Lei a ser encaminhado ao Congresso Nacional, em regime de urgência, como proposta do Poder Executivo:

PROPOSTA DE PROJETO DE LEI

PROJETO DE LEI Nº. ____ DE __ DE _____DE 2007.



Autoriza a reestruturação da VALEC - Engenharia, Construções e Ferroviárias S. A. e a absorção, pela mesma, de empresas federais incluídas no PND ou em liquidação e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o Artigo 60 da Constituição Federal, adota o seguinte Projeto de Lei.

Art. 1º.- Autoriza a reestruturação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., referida no Decreto nº. 94.352, de 20 de maio de 1987, seus objetivos, plano de cargos e salários, nome da empresa, transformando-a em uma nova Empresa Pública, denominada Ferrovias Brasileiras S.A. - **FEBRASA**, vinculada ao Ministério dos Transportes, tendo sua relação de trabalho regida pela Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943 e legislação trabalhista correlata. 507

Parágrafo Único: A área de atuação da nova empresa se dará em todo território nacional.

Art. 2º - A Rede Ferroviária Federal S.A. - **RFFSA**, Sociedade de Economia Mista criada pela Lei nº. 3.115 de 16 de março de 1957, o **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, criada pela Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos - **CBTU**, criada pelo Decreto nº. 89.396 de 22 de fevereiro de 1984, e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre –**TRENSURB**, criada pelo Decreto 84.640 de 17 de abril de 1980, serão incorporadas e sucedidas pela **FEBRASA**, ou extintas por Ato do Poder Executivo, em um prazo máximo de um ano;

Art. 3º As atividades e funções da **RFFSA**, da **VALEC**, da **CBTU**, da **TRENSURB**, serão *transferidas para a* ***FEBRASA****, no prazo estabelecido no Art. 2º.*

Art. 4º - Fica a **FEBRASA** autorizada a conduzir o processo de absorção das atividades da **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB**, assim como receber por sucessão trabalhista os empregados transferidos ou redistribuídos daquelas empresas;

Parágrafo Único: Fica a União autorizada a assumir, quitar e responder por todos os passivos, contenciosos e participações acionárias, das Empresas que comporão a **FEBRASA**, e geradas até a data em que as mesmas forem incorporadas ou extintas.

Art. 5º - Ficam as Empresas **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB,** responsáveis pela colaboração e fornecimento de informações à **FEBRASA**, visando a conclusão do processo de absorção, até a data limite prevista no Art. **2º**.

Art. 6º - Após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União ficam retiradas do Plano Nacional de Desestatização - **PND** a **VALEC,** a **CBTU**, a **TRENSURB.**

Parágrafo Único: Fica estabelecido o prazo máximo de um ano, para definição do processo de liquidação da **RFFSA** e **GEIPOT.**

Art. 7º.- Será implantada Auditoria Operacional dos acervos da ***RFFSA, VALEC, CBTU,*** **TRENSURB e GEIPOT,** pelo Tribunal de Contas da União, visando levantar a situação patrimonial mobiliária e imobiliária dessas empresas, definindo ações visando garantir sua regularização, devendo ainda:

I - Promover um levantamento completo da situação patrimonial imobiliária originária das antigas ferrovias incorporadas pela **RFFSA** quando de sua criação em 1957, baseando-se nas documentações originárias das empresas constantes do Relatório Anual do IBGE de 1957;

II – promover o mapeamento e cadastramento via satélite, de toda malha ferroviária nacional, concedida ou não, acompanhado de laudo técnico sobre o estado geral da malha;

III - definir a situação patrimonial mobiliária e imobiliária das Empresas constantes no caput, nos últimos doze anos, promovendo sua regularização;

IV – definir a situação patrimonial dos bens provenientes das empresas que serão incorporados à **FEBRASA**, devendo estar concluída em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação dessa Lei.

Parágrafo Único: Para a realização das atividades acima dispostas o Tribunal de Contas da União deverá contar como apoio da **FEBRASA,** do Ministério da Defesa, por meio dos Batalhões de Engenharia e Construções (BEC´s) do Exército Brasileiro, ou por meio de contratação de empresa especializada;

Art. 8º - A **FEBRASA** promoverá:

I - O levantamento, cadastramento e aviventamento dos bens e elementos integrantes dos patrimônios móveis e imóveis, acervos técnicos e culturais provenientes da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT**, e incorporados ao seu patrimônio, aplicando as disposições da Lei nº. 6.428/1977;

II – Convênio com o Ministério da Defesa para fins de utilização de serviços das Forças Armadas Brasileiras, visando o mapeamento, cadastramento via satélite (GPS), dos bens imóveis e faixas de domínio incorporadas à **FEBRASA**;

III – Verificação, através de órgãos internos da Empresa, de todas as cessões, alienações, contratos, comodatos, convênios e termos de permissão de uso do patrimônio ferroviário e sua conservação, elaborados pelas empresas incorporadas e sucedidas e que venham a ser transferidos pela **FEBRASA**, apurando e tomando providências com relação a sua inadimplência;

IV – Inspeção através de órgãos internos da Empresa, do patrimônio mobiliário e imobiliário proveniente das empresas incorporadas e sucedidas, apurando a situação de todas as instalações, faixas de domínio, material rodante, máquinas, equipamentos, ferramentas e estoques existentes,

SENADO FEDERAL Fl. 523 SSACM

seu estado de conservação, estocagem, garageamento, tomando as providências necessárias para a continuidade dos serviços; 508

V - Levantamento da Memória Histórica e Cultural das ferrovias incorporadas, bem como dos Arquivos Técnicos, de Pessoal e de Projetos, de modo a preservá-los e permitir sua utilização técnica, judicial, administrativa e histórico-cultural, muito especialmente subsidiando a atuação em juízo da Advocacia Geral da União;

Art. 9º - A **FEBRASA** será administrada por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, por uma Diretoria Executiva, contando ainda com um Conselho Fiscal, cujas composições e atribuições serão definidas por Ato do Poder Executivo;

Art. 10º - O processo de implantação da **FEBRASA** se dará por meio de Atos do Poder Executivo e deverá ocorrer em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação desta Lei, promovendo:

I. A constituição da Diretoria Executiva e Conselhos de Administração e Fiscal da Empresa:

II. A constituição do Quadro de Pessoal e Plano de Cargos e Salários da Empresa;

III. A incorporação das funções e atividades das **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT;**

IV. A incorporação de bens móveis, imóveis e direitos da **VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT** e outros destinados pela União;

V. A aprovação do Regimento Interno;

VI. A elaboração do orçamento da Empresa até conclusão do processo de implantação;

Art. 11º.- Competem à **FEBRASA** as seguintes atribuições:

I - Gerenciar, desenvolver acompanhar, licitar, contratar, fiscalizar e executar, diretamente ou através de terceiros, estudos, pesquisas, projetos, obras de construção, reconstrução, restauração, recuperação e ampliação de ferrovias, bem como executar programas de operação, manutenção, conservação e controle de tráfego, decorrentes do uso de recursos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

II - Participar das Parcerias Público – Privadas (PPP's), de Consórcios Públicos em conformidade com a legislação específica e contratar financiamentos por meio de instituições financeiras de fomento ao desenvolvimento nacionais e internacionais, e ainda desenvolver negócios por meio da elaboração e execução de projetos de ocupação da região lindeira, estações e pátios, visando o incremento do transporte e o financiamento dos sistemas; (vide inciso XVII)

III - Representar e garantir os interesses da União na Direção de Empresas prestadoras de serviços metroviários e ferroviários, onde haja capital e aporte de recursos Federais de investimento e custeio, de forma proporcional;

IV - Aprovar projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor, cuja execução modifique a estrutura do Sistema Nacional de Viação;

V - Prestar serviços de transportes sobre trilhos de cargas e de passageiros, não outorgados às empresas privadas ou delegados a Estados. Distrito Federal ou municípios, ou nas malhas cujas concessões vierem a ser objeto de caducidade ou findos, bem como aqueles de caráter econômico - social e de interesse da União;

VI - Administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar, manter em tráfego e explorar as Estradas de Ferro a ela incorporadas;

VII - Promover a exploração de trens regulares e não regulares de passageiros entre cidades, interestaduais, turísticos e de longa distância e aqueles onde houver interesse social ou da União;

VIII – Supervisionar e fiscalizar o uso e a manutenção dos bens ferroviários arrendados, pertencentes à União, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de arrendamentos e acompanhar a aplicação de penalidades pelo seu descumprimento;

IX - Implementar medidas necessárias a receber os ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento, dando destinação aos mesmos, bem como, administrá-los;

X - Operar e manter os serviços de transportes ferroviários, em todo território Nacional, nos casos de encerramento dos contratos de concessão e aqueles considerados de interesse da União;

XI - Propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos, execução de obras viárias e de prestação de serviços de transportes ferroviários;

XII - Promover ou efetuar estudos, a pedido do Ministério dos Transportes, sobre rotas e corredores estratégicos de transportes, para exportação ou para abastecimento interno, onde a malha ferroviária seja um elemento predominante, constitua ponto crítico para a formação do corredor estratégico ou seja de interesse econômico – social para a economia regional e nacional;

SENADO FEDERAL Fl 526

XIII - Promover o desenvolvimento tecnológico da ferrovia com a implantação de centros de pesquisa tecnológica e realização de convênios com universidades e centros tecnológicos nacionais e internacionais; 509

XIV – Desenvolver estudos e elaborar proposta visando a concepção do Sistema Nacional Ferroviário, integrante do Sistema Nacional de Viação, no contexto do Plano Nacional de Viação – PNV, assim como atuar junto às faixas de domínio constantes do Plano e seu entorno;

XV – Preparar para o Ministério dos Transportes, propostas para a elaboração do plano plurianual, e as de orçamento para projeto de lei de diretrizes orçamentárias, em consonância com o inciso XXIII do Art. 84 da Constituição Federal;

XVI – Cooperar com o Ministério da Defesa na elaboração de diretrizes de mobilização e de segurança institucional do transporte ferroviário no país e proteção à infra-estrutura, muito especialmente nas faixas de fronteira;

XVII - Promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte e executar outras atividades ligadas ao setor ferroviário de interesse do Governo;

XVIII – Dar suporte técnico ao Ministério da Justiça, especificamente à Polícia Ferroviária Federal, na elaboração de laudos periciais de acidentes ferroviários ocorridos em faixas de domínio pertencentes à União, arrendadas ou não;

XIX - Promover seminários ou congressos sobre a atividade ferroviária;

XX - Publicar livros, revistas e opúsculos técnicos, para divulgar as ações ferroviárias no Brasil, inclusive através da rede mundial de computadores;

XXI - Participar de congressos e seminários, nacionais e internacionais, sobre o transporte ferroviário ou assuntos afins;

XXII – Desenvolver atividades de estudos, projetos e pesquisas, nas áreas de infra-estrutura e transportes ferroviários bem como aqueles referentes à logística e terminais de integração multimodal;

XXIII – Representar a União nas discussões e elaboração de tratados e internacionais versando sobre as estradas de ferro;

XXIV – Participar de associações e organismos nacionais e internacionais cujo objetivo seja o desenvolvimento, integração, troca de experiências no que diz respeito ao Setor Ferroviário;

XXV – Fornecer subsídios para formulação de propostas de Plano de Outorgas e Arrendamentos, a serem aprovados pelo Ministério dos Transportes;

XXVI - Promover a exploração dos sistemas de transportes de passageiros sobre trilhos em regiões urbanas e metropolitanas, onde houver interesse social e da União, e quando não ocorrer a aceitação de que trata o § 5º do Artigo 3º da Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993;

XXVII – Elaborar propostas para as revisões tarifárias, ouvido o Conselho de Administração, e encaminhá-las ao Ministério dos Transportes;

XXVIII – Contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor;

XXIX - Desenvolver pesquisas destinadas a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, o desenvolvimento tecnológico, a integração com os demais modais de transporte, a logística operacional, de forma conjugada com os sistemas rodoviários, portuários, aeroportuários e aduanas inclusive as de interior e de fronteira;

XXX – Promover as medidas de proteção ao meio ambiente de acordo com as diretrizes governamentais, bem como atendendo a legislação vigente; e

XXXI – Desenvolver outras ações compatíveis com seus objetivos, de acordo com o Art. 3°.

Art. 12 - A União transferirá à Empresa recursos financeiros para realização de suas atividades incluindo investimentos, custeio, folha de pagamentos e fomento às atividades econômicas locais, assim como os direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de trinta quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos, direta ou indiretamente pela mesma;

§1° - A União destinará a **FEBRASA** o aporte de recursos para a formação do capital social inicial da Empresa, no valor mínimo de quinhentos milhões de reais, destinados a instalação da Empresa;

§2° - O Ministério dos Transportes disponibilizará a **FEBRASA** recursos orçamentários e financeiros necessários para o custeio das atividades da empresa, enquanto não for alcançado o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 13 - Constituem recursos da **FEBRASA**:

I - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

II - recebíveis oriundos dos contratos de exploração e uso operacional da Ferrovia – Norte Sul, quando da absorção da VALEC SA.;

III – créditos provenientes da exploração extra-operacional da faixa de domínio;

IV - saldos em contas dos balanços patrimoniais, conforme apurados no processo de extinção e absorção das empresas que comporão a Empresa;

V - receitas operacionais, por serviços de transporte ferroviário prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

SENADO FEDERAL Fl. 527 SSACM

VI - receitas de aluguéis, arrendamentos e alienações de patrimônio que vierem a ser transferidos das empresas a serem incorporadas;

VII - produto da venda de publicações, material técnico, dados e informações, inclusive para fins de licitação pública, de emolumentos administrativos e de taxas de inscrição em concurso público;

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

IX – receitas de transferências de recursos do Tesouro;

X – receitas provenientes da realização de cursos, seminários, encontros ou congressos ou assemelhados;

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

XII - rendimentos de aplicações financeiras que realizar;

XIII – Receitas provenientes de empréstimos;

XIV – Patrimônio, recursos previstos no orçamento a União, receitas de contratos de arrendamento, aluguel, e demais direitos, créditos e recebíveis das empresas que serão incorporadas pela **FEBRASA;**

XV - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas para outras entidades afins;

XVI - recebíveis oriundos dos contratos de arrendamentos e concessão de malhas ferroviárias;

XVII - fundos e frutos civis decorrentes da mobilização e exploração dos direitos concedidos pela União na forma do Artigo 8º e emanados através de atos do Poder Executivo;

XVIII - valores resultantes da Auditoria Operacional do Colendo Tribunal de Contas da União, oriundos da cisão da RFFSA e da **CBTU,** com relação às Empresas que foram regionalizadas, movimentados nos exercícios de 1994 a 2000;

XIX - Ações em que as entidades incorporadas e incorporadas pela Autarquia sejam autoras;

XX - rendas provenientes de outras fontes;

Art. 14 - Fica a **RFFSA**, a **VALEC,** o **GEIPOT,** a **CBTU** e o **TRENSURB,** autorizadas a promover a revisão e equiparação de seus Planos de Cargos e Salários adequando-os à nova realidade e promovendo, mediante opção de seus empregados, o re-enquadramento;

§ 1º - Após o re-enquadramento dos empregados fica autorizada a **CBTU** e a **TRENSURB,** a transferir seus empregados, mediante opção dos mesmos, para a **FEBRASA;**

§ 2º - Os empregados que não optarem pelo reenquadramento poderão ser transferidos para **FEBRASA** em quadro em extinção;

§ 3º - *Os empregados da RFFSA e GEIPOT serão redistribuídos para* **FEBRASA** após a definição do processo de liquidação destas empresas.

Art. 15 – A transferência ou redistribuição do pessoal da **RFFSA, GEIPOT, VALEC, CBTU e TRENSURB,** para **FEBRASA,** será por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados os direitos e prerrogativas trabalhistas dos empregados advindos das empresas de origem.

§ 1º - O pessoal absorvido na forma do disposto no *caput* terá seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão trabalhista;

§ 2º - Fica também assegurada a absorção aos beneficiados pela Lei nº. 8.878, de 11 de maio de 1994, que dispõe sobre a concessão de anistia, oriundos das empresas incorporadas pela **FEBRASA**, na forma da Lei.

§ 4º - A critério da Direção da **FEBRASA**, poderá haver a cessão de pessoal do quadro próprio, com ônus, para outros órgãos ou entidades da Administração Pública interessados;

§ 5º - Fica assegurado e preservado o direito a complementação das aposentadorias e das pensões tratada na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, a todos empregados das empresas ferroviárias incorporadas e sucedidas ou extintas, estendo-se este direito aos que vierem a se aposentar pela **FEBRASA** e estejam abrangidos pelas *Leis mencionadas neste parágrafo;*

§ 6º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo escritório regional da malha paulista da **RFFSA - ERMAP,** o direito à complementação, conforme disposto na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, na forma do disposto na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991;

§ 7º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários que trata a Lei nº. 2.061, de 13.04.53, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº. 3.887, de 08 de fevereiro de 1961 e Decreto Legislativo nº. 1.400/60/RS

§ 8º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários abrangidos pela Lei nº. 3.887, de 08.02.61;

§ 9º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que, em razão de Lei nº. 6.184, de 11.12.74, optaram ou não pela integração nos Quadros da **RFFSA**, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17.03.75 a 19.05.80.

§ 10 - A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista nos parágrafos 5º a 8º será de responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela **FEBRASA**;

SENADO FEDERAL Fl. 528 SSACM

§ 11 - As aposentadorias e pensões dos ferroviários, previstas na legislação citada nos parágrafos 5º ao 8º, terão como referência a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários – PCS da **RFFSA**, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores: 511

a. acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data desta Lei, ainda que julgados posteriormente;

b. quaisquer alterações supervenientes;

c. reajustamentos posteriores a data desta Lei considerando os mesmos índices percentuais definidos no parágrafo 12.

§ 12 - As complementação das aposentadorias e pensões dos ferroviários, definida na legislação citada nos parágrafos 5º à 8º, será reajustada obedecendo as mesmas datas e índices percentuais em que forem reajustadas as aposentadorias e pensões pagas pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, não se limitando ao teto do INSS, sendo ainda acrescidos dos índices percentuais devidos aos acordos e dissídios coletivos ajuizados anteriormente à vigência desta Lei, alterando-se o parágrafo único, do Art. 2º, da Lei nº. 8186 / 91.

Parágrafo único - a complementação, assim reajustada, será paga conforme determina o art. 6º da Lei nº. 8186/91.

Art. 16 - A **FEBRASA**, com a aquiescência do órgão de origem, poderá solicitar a cessão com ônus, pessoal efetivo de outras Entidades e Órgãos do Governo Federal, independentemente de designação para exercício de cargo comissionado.

Art. 17 – Fica a **FEBRASA** autorizada a atuar como patrocinadora da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social; sucedendo a **RFFSA, CBTU, TRENSURB** e **GEIPOT**, nos direitos e obrigações, incluindo-se a dívida atuarial reconhecida pelas empresas incorporadas, formalizado através de instrumento contratual e seus aditivos, junto à **REFER**;

Parágrafo Único - A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos para fins de se verificar a possibilidade de unificação desses fundos em uma só instituição, desde que atendidas as determinações da legislação em vigor, e absorver os empregados que vierem a integrar os quadros da **FEBRASA**.

Art. 18 - O Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF**, criado pela Lei nº. 3.891, de 26 de abril de 1961, fica jurisdicionado a **FEBRASA**;

Parágrafo Único: Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade.

Art. 19 - A **FEBRASA** terá sede e foro na cidade do Rio de Janeiro, escritório em Brasília, podendo estabelecer escritórios ou dependências em outras unidades da Federação;

Art. 20 - Fica autorizado o Ministério dos Transportes a proceder todas as medidas para implantação da nova Empresa, com o apoio de suas entidades vinculadas e dos demais Ministérios e Órgãos do Governo Federal que se fizerem necessários à consecução desse objetivo;

Art. 21 - Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar, e garantir recursos suficientes, para a realização de programas de desligamento voluntário para empregados das empresas que formarão a **FEBRASA**, iniciando-se o processo, imediatamente após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União, respeitados, no mínimo, os termos e condições dos já realizados pelas referidas empresas.

Parágrafo único. Caso os processos de desligamento voluntário não se completem antes da extinção das empresas, a **FEBRASA** poderá dar continuidade aos mesmos.

Art. 22.- Até que a estrutura final de cargos da **FEBRASA** seja constituída fica autorizada a criação, no âmbito do Poder Executivo Federal, de cargos em comissão, de forma provisória, para fins de gestão inicial da Empresa, do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS nas seguintes quantidades: um DAS-6; oito DAS-5; vinte e um DAS-4; trinta e cinco DAS-3; quarenta e cinco DAS-2; e setenta e cinco DAS-1.

§ 1º Os cargos em comissão referidos no ***Caput*** destinam-se a implantação inicial da **FEBRASA**, não integrando a estrutura regimental da Empresa, devendo constar nos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.

§ 2º Os cargos dispostos no *Caput* serão preenchidos em conformidade com as necessidades sendo seu preenchimento aprovado pela Diretoria Executiva colegiada e pelo Conselho de Administração;

SENADO FEDERAL Fl 529 SSACM

Art. 23 - A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pela Medida Provisória Nº 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001, será revisada, de forma a evitar conflitos de atribuições com a **FEBRASA**, criada por esta Lei, em um prazo máximo e improrrogável de um ano, após sua publicação.

Art. 24 - Ficam revogados a Lei nº. 3.115, de 16 de março de 1957, a Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, o Decreto-lei nº. 89.396, de 22 de fevereiro de 1984, o Decreto nº.473, de 9 de Março de 1992, a Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993, o Decreto nº. 3.277, de 7 de Dezembro de 1999, o Decreto nº. 4.839, de 12 de setembro de 2003, o Decreto nº. 4.135, de 20 de Fevereiro de 2002, o dispositivo do Anexo II ao Decreto nº. 4.749, de 17 de junho de 2003, alterado pelo, o Decreto nº. 5.131. de 7 de Julho de 2004, referente à Coordenação-Geral Ferroviária e o Decreto nº. 5.476, de 23 de Junho de 2005. 512

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

Brasília, de 2007; 185º da Independência e 117º da República.

Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República Federativa do Brasil

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda SUBSTITUTIFA GLOBAL VERDADEIRAMENTE fará uma Reestruturação do Transportes no país.

SENADO FEDERAL
Fl 530
SSACM

PARLAMENTAR

513

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

00229

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
02 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 de 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Arnaldo Faria de Sá	337

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

Páginas 14	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

SUBSTITUTIVO GLOBAL DA EMENDA DA MEDIDA PROVISÓRIA N. 353 , de 19 de janeiro de 2007

PROJETO DE LEI Nº , DE DE DE 2007

Dispõe sobre a criação da Autarquia denominada Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - SNTF, a extinção da RFFSA, da VALEC e do GEIPOT e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o Art. 61 da Constituição, submete ao Congresso Nacional, para aprovação, a **seguinte Lei.**

CAPÍTULO PRIMEIRO – DO OBJETO

SENADO FEDERAL Fl. 531

Art. 1º - Constitui objeto dessa Lei:

I - Criar a Autarquia denominada **SNTF - Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários**;

II – Extinguir a **RFFSA** - Rede Ferroviária Federal S/A, criada pela Lei n.º 3.115 de 16 de março 1957; da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S/A, (QUALIFICAR) e a **GEIPOT** - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, criada pela Lei n.º 5.908, de 20 de agosto de 1973;

III – Transferir as atribuições da **RFFSA, VALEC, GEIPOT** e ainda do **DNIT** - Departamento Nacional de Infra-estrutura, referentes ao Setor Ferroviário para a **SNTF**;

IV - Alterar a Lei 10.233, retirando do **DNIT** as atribuições relativas ao Setor Ferroviário, transferindo suas atividades para a **SNTF**.

V – Definir providências necessárias, com relação às empresas extintas, visando:

a) a preservação do patrimônio público;

b) a continuidade dos contratos e serviços;

c) o aproveitamento dos empregados;

d) o pagamento de acionistas e credores;

e) o acompanhamento jurídico do contencioso e administração do passivo judicial.

CAPÍTULO SEGUNDO – INSTITUIÇÃO DA AUTARQUIA

Art. 2º – Fica criada a Autarquia denominada **Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - SNTF**, vinculada à estrutura orgânica do Ministério dos Transportes, para a qual ficam transferidos todos os bens, direitos, deveres, ações, valores, créditos e obrigações da Rede Ferroviária Federal S.A - **RFFSA**, Sociedade de Economia Mista criada pela Lei nº 3.115 de 16 de março de 1957 ; da **VALEC** - Engenharia e Construções Ferroviárias S.A (qualificar) ; da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - **GEIPOT** e da parcela ferroviária do **DNIT / CGFER** , Autarquia Federal criada pela lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001;

§ 1º. A **SNTF**, terá sede e foro na cidade de Brasília - DF, e Escritórios Técnicos e Unidades Administrativas Regionais.

§ 2º. Os mandatos dos Liquidantes, dos Diretores, dos Membros dos Conselhos de Administração e Fiscais , e demais cargos de confiança de caráter administrativo ou de assessoramento da **RFFSA**, da **VALEC**, da **GEIPOT** e da parcela ferroviária do **DNIT / CGFER** serão extintos após a realização de Assembléias Gerais e reuniões dos Colegiados, onde serão definidos em Atas Especiais seus ativos e passivos e programadas suas Auditorias Operacionais pelo Colendo Tribunal de Contas da União, à semelhança do já determinado por essa Douta Corte de Contas com relação à **RFFSA** ;

§ 3º - Realizados esses eventos jurídicos, ficam extintos a **RFFSA**, a **VALEC**, a **GEIPOT** e a parcela ferroviária do **DNIT / CGFER** transferindo-se para a **SNTF** todos os bens, direitos, deveres, quadros de pessoal próprio e contratado, ações, valores, créditos e obrigações dos órgãos extintos, inclusive as ações judiciais em que figurem como autores, réus, assistentes, opoentes ou terceiros interessados;

§ 4º - Serão nomeados no ato de constituição da autarquia, através de instrumento próprio, todos os seus Diretores que ficarão responsáveis pela sua implantação e sua regularização administrativa;

Art. 3º - Ficam transferidos para **SNTF** os recursos orçamentários, financeiros e outros, originários das Entidades extintas e aqueles destinados às atividades do **DNIT - CGFER;**

Art. 4º - A União, por intermédio do Ministério dos Transportes, disponibilizará a **SNTF** os recursos orçamentários e financeiros necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes para sua implantação, reservando, inicialmente a quantia de R$ 200 milhões para tais despesas;

Art. 5º - A **SNTF** será dirigida por uma Diretoria, constituída por um Diretor-Presidente e quatro Diretores e, ainda, seus Conselhos Fiscal e de Administração, cada qual integrado por 05 (cinco) membros ;

SENADO FEDERAL Fl 532 SSACM

Art. 6º - Lei Especial e Atos do Poder Executivo definirão, em um prazo máximo de 180 dias:

I – A estrutura da Autarquia, com seus cargos e quadro de pessoal;

515

§ 1° - o quadro de pessoal da **SNTF** deverá abrigar todo o pessoal remanescente da **RFFSA, GEIPOT, VALEC e DNIT-CGFER.**

II - O Plano de Cargos e Salários (**PCS**) da Autarquia;

III – A composição dos Conselhos de Administração e Fiscal, garantida a representação nos mesmos de Entidades da Sociedade Civil Organizada, de comprovada atuação anterior na defesa do interesse público ferroviário, como forma de promover o controle social da Autarquia;

IV – As articulações com a **ANTT, DNIT, REFER, GEIPREV, SESEF** e outras entidades;

V - Orçamento próprio;

§ 1° - O Ministério dos Transportes deverá prever em Lei Orçamentária recursos de investimentos e custeio, suficientes para operacionalização da Autarquia;

§ 2° - O orçamento da **SNTF** será composto de duas fontes de custeio, uma vinculada ao Orçamento Geral da União e a outra decorrente das suas receitas próprias, conforme definido no Art 12;

CAPÍTULO TERCEIRO - DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 7°. Caberá à **SNTF**:

I – Gerir os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias firmados pelas extintas empresas, fiscalizando os bens operacionais vinculados a esses contratos, bem como atestar o estado de conservação dos ativos operacionais arrendados no momento da devolução dos bens pelas Arrendatárias;

II – Exercer as seguintes atribuições:

a) Implementar os projetos e estudos sobre transporte ferroviário ou multimodal envolvendo estradas de ferro;

b) projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras e serviços relativos ao transporte ferroviário ou multimodal, envolvendo estradas de ferro do Sistema Nacional de Viação, sob responsabilidade da União;

c) exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais, sobre os quais será exercida a fiscalização, bem como dos bens não-operacionais existentes e os que lhe forem transferidos;

d) implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento;

e) propor ao Ministério dos Transportes a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento, assim como operar e manter os serviços de transportes ferroviários, em todo Território Nacional desde que considerado de interesse da União;

f) implementar as medidas necessárias ao cumprimento dos Termos de Ajuste de Conduta - TAC, celebrados entre as extintas Empresas,com o Ministério Público, outros órgãos de controle e gerenciamento, outras Autarquias e as Concessionárias;

SENADO FEDERAL Fl 533

g) propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias e de prestação de serviços, relativas às estradas de ferro do Sistema Nacional de Viação;

h) aprovar projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor, cuja execução modifique a estrutura do Sistema Nacional de Viação, observado o disposto no inciso IX do Art. 24 da Lei nº 10.233, de 2001;

i) promover as licitações para a execução de projetos e construção dos investimentos da União em obras ferroviárias;

j) gerenciar, diretamente ou através de contratos, convênios de delegação ou cooperação, efetuados com terceiros, projetos e obras de construção, ampliação de capacidade, melhoria de segurança, e serviços relativos ao transporte ferroviário, conservação, guarda e manutenção do patrimônio, inclusive da infra-estrutura decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados no Orçamento Geral da União ou de PPP´s;

k) gerir e operar os transportes ferroviários em malhas ferroviárias não concedidas e aquelas cujos contratos de concessão vierem a ser objeto de caducidade, bem como aqueles de interesse da União;

l) promover o desenvolvimento tecnológico da ferrovia para a implantação de centros tecnológicos e realização de convênios com universidades e órgãos científico-educacionais ;

III - Elaborar, sob supervisão do Ministério dos Transportes, o Plano Ferroviário Nacional, num prazo de dois anos;

CAPÍTULO QUARTO - DO PATRIMÔNIO

Art. 8º. - Visando à incorporação do patrimônio da Autarquia, a **SNTF** promoverá:

I - A atualização dos cadastros patrimoniais, sua regularização e escrituração de todos os bens móveis e imóveis operacionais e não-operacionais, integrantes do patrimônio das entidades extintas, inclusive suas participações societárias, aplicando as disposições da Lei nº 6.428/1977 e recuperando, quando possível, suas documentações originais, em especial das antigas ferrovias incorporadas pela **RFFSA** em 1957 e 1998 (**FEPASA**);

II - A identificação de todas as cessões ou alienações feitas pelas Entidades extintas, verificando suas regularidades, inclusive os índices de inadimplência, e determinando as providências cabíveis na Defesa do Patrimônio Público;

III - A identificação do Patrimônio mobiliário das Entidades extintas, apurando e levantando o destino de todo o material rodante, equipamentos e estoques existentes em Janeiro de 1996, sua utilização pelas Concessionárias, estocagem, garageamento, extravios e depredações;

IV - O levantamento da Memória Histórica e Cultural dos órgãos extintos, muito especialmente seus Arquivos Técnicos, de Pessoal e de Projetos, de modo a preservá-los e permitir sua utilização técnica, judicial, administrativa e histórico-cultural, subsidiando a atuação em juízo da **SNTF**;

534

§ 1º - Para os fins desta Lei, consideram-se bens operacionais os bens móveis e imóveis dos órgãos extintos vinculados aos contratos de arrendamento firmados pelos mesmos e, no caso da **FERROVIA NORTE-SUL**, aqueles necessários a operacionalização do tráfego;

§ 2º - O Plano Ferroviário Nacional definirá por trechos de ramais, os bens não operacionais considerados sem interesse ferroviário;

§ 3º - A União Federal transfere à Autarquia, neste ato, para integralização do patrimônio da mesma, suporte financeiro de suas atividades e fomento à economia local, os direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de 30 (trinta) quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos direta ou indiretamente pela mesma, que não estiverem nesta data abarcados por anteriores e regulares concessões ;

§ 4º - Em caso de caducidade de quaisquer concessões ou autorizações já existentes nessa faixa de 60 quilômetros de largura que circunscreve os ramais acima, as mesmas serão igualmente incorporadas ao patrimônio da Autarquia;

§ 5º - Os direitos de lavra citados no parágrafo terceiro e quarto, não integram nem integrarão os contratos de concessões e arrendamentos em vigor.

CAPÍTULO QUINTO - DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES

Art. 9 - A **SNTF** promoverá o levantamento e a identificação de todos os direitos e obrigações das Entidades extintas, definindo a evolução de seu ativo e passivo desde 01 de janeiro de 1996;

Art. 10. *- Ficam assegurados aos acionistas minoritários das extintas Empresas, os direitos ao recebimento do valor de suas participações acionárias;*

§1º - Esse valor será calculado com base no valor de cada ação, segundo o montante do patrimônio líquido registrado no Balanço Patrimonial, apurado após realização de Auditorias Operacionais pelo TCU, na data de publicação desta Lei, atualizado monetariamente pelo Índice Geral de Preços-Mercado - IGP-M, da Fundação Getúlio Vargas, publicado no mês anterior à data do pagamento, acrescido de juros de seis por cento ao ano, calculados **pro rata die**.

§2º - A **SNTF** poderá ser autorizada, após a elaboração do PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL e o término das auditorias operacionais em andamento, a utilizar os bens definidos pelo Plano como não-operacionais, oriundos das extintas empresas, para indenizações ou venda, nelas incluídas cláusulas de retrovenda ;

Art. 11. - Fica criado junto à estrutura da **SNTF**, o **Fundo Contingente – FC**, a ser gerido pela Autarquia, sob supervisão do Ministério dos Transportes, tendo a natureza contábil e financeira, em valor suficiente, para o pagamento de:

I – participação dos acionistas minoritários das extintas Empresas, na forma prevista nos §1º e §2º do art.10;

II – despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários, na condição de sucessora trabalhista, por força do disposto no art. 17, relativamente aos passivos originados até a data de edição desta Lei;

III – despesas decorrentes de eventuais levantamentos de gravames judiciais, que estejam em fase de execução até a data de publicação desta Lei, incidentes sobre bens de interesse ferroviário, oriundos das extintas **RFFSA**, **VALEC**, **GEIPOT** e **DNIT - CGFER**;

IV – despesas referentes à recuperação, preservação, guarda, reivindicação e reintegração de posse dos bens móveis e imóveis conforme determinações do Tribunal de Contas da União, Ministério Público Federal e outros órgãos públicos .

V – despesas relativas à regularização, administração, avaliação dos bens móveis e imóveis das extintas entidades e ainda àquelas decorrentes da venda dos bens não operacionais, sem interesse ferroviário.

VI - despesas relativas a pagamentos de demais credores, incluindo a **REFER**, o **SESEF** e o **GEIPREV**.

VII – obrigações relativas a contratos firmados com terceiros;

Art. 12 – O Fundo Contingente é constituído pelos recursos a seguir discriminados:

I. recebíveis oriundos dos contratos de arrendamentos de malhas ferroviárias, contabilizados nos ativos da extinta **RFFSA**, não adquiridos pelo Tesouro Nacional, nos termos autorizados pela Medida Provisória nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001, até o valor de R$ 2.444.800.000,00 (dois bilhões, quatrocentos quarenta e quatro milhões e oitocentos mil reais);

II. valores resultantes da Auditoria Operacional do Tribunal de Contas da União, oriundos da cisão **RFFSA – CBTU / TRENSURB**, movimentados nos exercícios de 1994 a 2000, bem como da incorporação da Ferrovias Paulistas S.A. - **FEPASA** à **RFFSA** e do ressarcimento dos pagamentos feitos por esta última, de obrigação do Estado de S. Paulo.

III. créditos relativos ao acerto de contas entre a **RFFSA** e a **CVRD**;

IV. créditos relativos a venda e locação de bens móveis e imóveis;

V. outros recebíveis e haveres das extintas entidades;

VI. resultado das aplicações financeiras dos recursos do **FC**; e

VII. outras receitas previstas em Lei Orçamentária.

§ 1º - O Ministério dos Transportes regulamentará o funcionamento do **FC** de que tratam os Arts. 11 e 12;

§ 2º - Concluídos os pagamentos das despesas de que trata o art. 11, os ativos remanescentes do **FC** serão destinados a **SNTF** para aplicações no sistema ferroviário de competência da União.

Art. 13 – A **SNTF**, após as finalizações das Auditorias Operacionais em andamento e a definição pelo PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL dos bens não operacionais sem interesse ferroviário, estará autorizada a utilizá-los para fins de promover a quitação de seus credores, mediante dação em pagamento ou alienação dos bens, na forma do artigo 10 § 2º, destinando imediatamente os recursos arrecadados para a integralização do **FC**.

§ 1º - Para esta quitação os bens deverão ser prévia e expressamente aceitos individualmente, por cada um dos que estejam interessados nesta forma de pagamento dos seus direitos.

§ 2º - Os imóveis não-operacionais, sem interesse ferroviário, poderão, após sua avaliação:

a) ser alienados diretamente a Estados, Distrito Federal, Municípios e entidades públicas que tenham por objeto provisão habitacional, bem como utilizados em Fundo de programas de reabilitação de áreas urbanas centrais, sistemas de circulação e transporte, regularização fundiária e provisão habitacional, Fundo de Investimentos Imobiliários - FII, previstos na Lei nº 8.668, de 25 de junho de 1993, quando destinado a programas de reabilitação de áreas urbanas centrais, sistema de circulação e transporte, regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social, tudo na forma da Lei nº 6.987/1982;

536

Art. 14 - Efetuados os pagamentos das despesas de que trata o Art.11, os ativos remanescentes do **FC** reverterão para aplicação em despesas de investimento da **SNTF** - Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários.

Art. 15 - O Poder Executivo designa a Caixa Econômica Federal – **CEF**, como a instituição financeira federal que atuará como Agente Operador do **FC** e à qual

caberá administrar, regularizar, avaliar e vender os imóveis, na forma das Leis nº 6.987/1982 519
e 9636/1998.

§ Único - O Ministério da Fazenda em conjunto com o Ministério dos Transportes, regulamentarão o funcionamento do **FC** ;

Art. 16 - Fica a União autorizada a emitir, sob a forma de colocação direta, os títulos que constituirão os recursos do **FC**, lastreados pelos montantes referidos no Art.12, cujas características serão definidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.

§ Único - Os títulos referidos neste artigo poderão ser resgatados antecipadamente, a critério dos Ministros de Estado dos Transportes e da Fazenda.

CAPÍTULO SEXTO - DAS AÇÕES JUDICIAIS E DO CONTENCIOSO

Art. 17. A Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários será representada em juízo por seu corpo jurídico próprio, integrado por Procuradores Federais, contando com a cooperação dos atuais advogados das Entidades extintas, transferidos para a Autarquia, servidores cedidos ou aproveitados de outros órgãos do Ministério dos Transportes ou da Administração Federal, vinculados à Advocacia Geral da União, que deverá assistir à defesa da **SNTF** ;

§ 1º - Os advogados e escritórios de advocacia responsáveis pela representação jurídica das entidades extintas deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos que a Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários venha a sofrer, deverão:

a) peticionar em juízo, comunicando a extinção das Entidades, requerendo que todas as citações e intimações, inclusive trabalhistas, passem a ser dirigidas à Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - **SNTF**;

b) repassar ao corpo de Procuradores, designados pela Advocacia Geral da União para prestação de serviços e junto à Autarquia, as respectivas informações e documentos necessários à defesa da mesma

§ 2º - Ficam transferidas para a **SNTF** as ações judiciais em que a extintas Empresas sejam autoras, rés, assistentes, opoentes ou terceiras interessadas, inclusive as trabalhistas.

CAPÍTULO SÉTIMO - DOS EMPREGADOS

Art. 18 - Ficam transferidos por sucessão trabalhista para a **SNTF** os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio e contratado da **RFFSA, VALEC, GEIPOT e DNIT- CGFER**;

§ 1º - A transferência de que trata o caput dar-se-á por redistribuição e sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual;

§ 2º - Ficam preservados aos empregados os seguintes direitos garantidos nas seguintes legislações:

a) Leis n.º 8.186 de 21 de maio de 1991 e Lei nº 10.478, de 28 de junho de 2002;

b) Lei Estadual n.º 2.061 de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul e os Termos de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovados pela Lei 3.887 de 08 de fevereiro de 1961; 520

c) Artigos 3º e 14 da Lei Abreu Sodré, de 18/09/69, bem como os artigos 2º, 3º da Lei 10.410 (Laudo Natel), de 28/10/71 e os artigos 3º e 4º da Lei 9.349, de 22/02/96 (Mario Covas).

§ 3º - Fica garantida a continuidade dos pagamentos da parcela sob o encargo da União, relativa aos proventos de inatividade, preservados pelas leis citadas nos parágrafos segundo, terceiro e quarto e demais direitos contidos nesses textos legais;

§ 4º - Fica a referência, para fins do recebimento dos proventos dos aposentados, inativos e pensionistas, de ser adequada e referenciada ao Plano de Cargos e Salários - **PCS** da nova Autarquia;

§ 5º Até a implantação desse novo Plano de Cargos e Salários permanecem como referência os Planos de Cargos e Salários – PCS, das Empresas extintas.

§ 6º Os empregados transferidos na forma do disposto no **caput** terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no Plano de Cargos e Salários – **PCS** da **SNTF;**

§ 7º - Fica transferida para **SNTF** a responsabilidade de comandar o pagamento da parcela sobre o encargo da União, relativo aos proventos de que tratam os parágrafos 2º, 3º e 4º deste artigo;

§ 8º. Ficam garantidos aos empregados das Entidades os direitos decorrentes dos julgamentos dos dissídios coletivos suscitados pelos órgãos sindicais das categorias, quando de seu enquadramento no Plano de Cargos e Salários que será implantado;

Art. 19 - A **SNTF** fica autorizada a celebrar contratos de mão-de-obra especializada e com experiência nos serviços e atividades das extintas Entidades e que serão transferidas a Autarquia, visando suprir as necessidades imediatas de contingente para execução dos serviços e transferência de conhecimento para os novos empregados;

Art. 20 - Os empregados lotados na **SNTF** poderão ser cedidos com ônus para outros órgãos ou entidades da Administração Pública, a critério da Direção da **SNTF**,

Art. 21. - Fica autorizada a **SNTF** a realizar Programa de Desligamento Voluntário para os empregados de que trata o Art.18, a ser aprovado por ato conjunto, pelos Ministérios dos Transportes e do Planejamento, Orçamento e Gestão.

CAPÍTULO OITAVO - DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 22 - Fica a **SNTF** autorizada a atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social, na condição de sucessora trabalhista das extintas Empresas, em relação aos empregados referidos no Art.18, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

§ 1º - A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos objetivando a unificação desses fundos em uma só instituição, atendidas as determinações da legislação em vigor.

§ 2º - A **SNTF** será a sucessora dos eventuais passivos da extinta **RFFSA** com a **REFER** e **SESEF,** e do extinto **GEIPOT** com a **GEIPREV.**

Art. 23 - Fica o Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF** vinculado a **SNTF**.

Art. 24 - A **SNTF** poderá, mediante a celebração de convênio, utilizar as instalações das unidades regionais do **DNIT** e de outros Órgãos Federais para o desenvolvimento de suas atividades. 521

Art. 25 - Os Art. 77 e 118 da Lei nº 10.233, de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art.77 -

.....

II - recursos provenientes dos instrumentos de outorgas e arrendamentos administrados pela respectiva Agência, excetuado os provenientes dos contratos de arrendamento originários da extinta Rede Ferroviária Federal S/A – **RFFSA,** não adquiridos pelo Tesouro Nacional, os quais serão destinados a compor o FC da **SNTF**, conforme o art. 12 desta Lei.

....."(NR)

"Art. 118 - Ficam transferidos da extinta **RFFSA** para a **SNTF**:

I - a gestão da complementação de aposentadoria instituída Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, Lei nº 10.478, de 28 de junho de 2002, e a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei Estadual n.º 2.061 de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul e os Termos de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei 3.887 de 08 de fevereiro de 1961 e os artigos 3º e 14 da Lei Abreu Sodré, de 18/09/69, bem como os artigos 2º , 3º da Lei 10.410 (Laudo Natel), de 28/10/71 e os artigos 3º e 4º da Lei 9.349, de 22/02/96 (Mario Covas) passando a vinculação, para fins do recebimento dos proventos dos inativos e pensionistas, ser referenciada ao Plano de Cargos e Salários - PCS da nova Autarquia, após sua implantação, a ser elaborado no prazo máximo de 180 dias."

§ Único - A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I terá como referência os valores previstos no Plano de Cargos e Salários da **RFFSA**, até a implantação do PCS da nova Autarquia aplicados aos empregados que forem absorvidos, conforme estabelece o Art. 18 desta Lei.

Art. 26 - Ficam criados, no âmbito do Poder Executivo Federal e transferidos de forma provisória para **SNTF**, até a definição final de seu quadro dirigente, os seguintes Cargos em Comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS: um DAS-6; quatro DAS-5; dezesseis DAS-4; trinta DAS-3; trinta e seis DAS-2; e cinqüenta e seis DAS-1;

§ 1º - Na criação do Plano de Cargos e Salários serão definidos os Cargos em Comissão necessários para a operacionalização da **SNTF**;

§ 2º - Os Cargos em Comissão a serem estabelecidos junto ao PCS a ser elaborado, deverá ser, no mínimo, vinte por cento a menos do que aqueles atualmente existentes nas Entidades incorporadas.

Art. 27 - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando as disposições em contrário.

Brasília, de de 2007; 186º da Independência e 119º da República.

539

SSACM

Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República Federativa do Brasil

JUSTIFICAÇÃO

EM nº _____/2007/Congresso Nacional

Brasília, de de 2007.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Apresentamos a Vossa Excelência a presente minuta de Projeto de Lei, que se propõe a resolver a situação da Rede Ferroviária Federal S/A – **RFFSA**, da **VALEC** Engenharia e Construções, da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT** e do **DNIT/CGFER** – Coordenação Geral Ferroviária, através da criação de uma Autarquia Federal, a qual propomos ser chamada de Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários, e dá outras providências.

2. O panorama dos transportes no Brasil, ainda hoje, caracteriza-se pela predominância acentuada do modo rodoviário, justamente aquele de maior consumo energético por tonelada transportada, em detrimento dos sistemas ferroviário e hidroviário (marítimo e fluvial), que em razão das suas próprias características e das peculiaridades geográficas do país, deveriam ser devidamente utilizados para o transporte de grandes cargas e cargas perigosas, a grande e médias distâncias, bem como para transporte de passageiros.

3. No novo e nefasto modelo de gestão do sistema de transporte ferroviário do País, implantado pelo Governo anterior, a malha ferroviária da **RFFSA**, à qual se incorporou a FEPASA, foi concedida para empresas privadas explorarem o transporte de carga, com o conseqüente arrendamento dos bens e serviços vinculados. No modelo adotado para a desestatização da **RFFSA**, a empresa permaneceria com inúmeras atribuições e responsabilidades, em especial àquelas relacionadas ao gerenciamento dos contratos de arrendamento, inclusive fiscalizando seus bens que foram somente arrendados e não vendidos às novas operadoras, permanecendo como patrimônio público. Em dezembro de 1999, a despeito das atribuições e responsabilidades, o Governo Federal anterior decretou a dissolução da **RFFSA**, decisão que se mostrou equivocada.

4. Em razão das diretrizes políticas e estratégicas definidas pelo atual Governo, se impõe como imperiosa uma mudança substancial na matriz dos transportes do Brasil e o estabelecimento de um Sistema Nacional Básico de Transportes, integrado e intermodal, capaz de atender, eficientemente, às grandes demandas que o crescimento econômico e social do País suscitará. Somente assim, o escoamento e a distribuição da nossa produção (agrícola, mineral e industrial) quer para o consumo interno, quer para as exportações, se farão de forma rápida e a custos mínimos, o que desonerará a cadeia logística e beneficiará a sociedade como um todo. Somente assim os cidadãos e as cidadãs desse País poderão se movimentar utilizando-se de meios de locomoção adequados, rápidos, seguros e econômicos. Dessa forma, é necessário que o Governo Federal promova ações no sentido de revitalizar e incrementar o setor ferroviário, para que ele possa assumir o papel que técnica e socialmente lhe compete no cenário dos transportes, propiciando condições para a construção de um Brasil próspero e justo.

SEGRETARIA DE COMISSÕES
Fl. 540

5. Para tal se faz necessário manter, melhorar e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários já existentes, tais como aqueles de acesso aos portos, assim como construir novos trechos e ligações de forma a interligar as diversas regiões do País, a implantar linhas estratégicas para a integração e segurança nacionais, a atender novas rotas de escoamento e a reativar trechos erradicados que hoje se configuram como importantes eixos ferroviários. É

necessário, também, eliminar-se pontos críticos, sobretudo as interferências 523
impostas pelo crescimento urbano, elevando-se com isso a velocidade do transporte e reduzindo-se os tempos das viagens.

6. Nesse sentido, a construção do anel ferroviário de São Paulo (SP), a transposição de Belo Horizonte (MG) e Alagoinhas (BA), o contorno de São Félix (BA) e Candeias (BA), a ampliação da capacidade de transporte e melhoria das ligações aos portos de Santos (SP), Sepetiba (RJ), Itaqui (MA), a construção de acessos a novos portos tais como Vila do Conde (PA) e Campinho (BA), que seria o terminal de uma nova rota para escoamento da produção agrícola e mineral do Centro Oeste da Bahia e, ainda, as conclusões das ferrovias Norte-Sul, Transnordestina e Ferronorte, são, dentre outras, obras de extrema importância para a ampliação da capacidade de transporte do País.

7. Faz-se também necessário, como um imperativo social, a implantação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros, com a implantação: a) dos trens regionais sobretudo aqueles que ligarão pólos de grande concentração populacional e/ou atração econômica acentuada, já com demandas comprovadas e com estudos de viabilidade (em alguns casos) realizados pelo BNDES; b) dos trens turísticos, com a finalidade de desenvolver o turismo preservando o patrimônio ferroviário Nacional; c) dos trens de alta velocidade, nos trechos cujos estudos indicam sua viabilidade e que já contam com o interesse de empresários estrangeiros para a construção das vias, aquisição dos comboios e equipamentos, bem como a operação dos trens.

8. A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas a um custo mais baixo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, o que há muito se reivindica. Terão assim, essas ações, um grande impacto na opinião pública e na economia Nacional.

9. Atualmente existem no Governo, três entidades que cuidam da ferrovia: a **VALEC** Engenharia e Construções Ferroviárias, o **DNIT / CGFER** – Coordenação Geral Ferroviária e a Rede Ferroviária Federal S/A - **RFFSA** em Liquidação que, além de atividades conflitantes, tem problemas estruturais, sofrem de demandas jurídicas de várias ordens e ainda dispersam os esforços necessários para a implementação de um plano que incremente o transporte ferroviário, visando o atendimento da política de mudança da matriz nacional de transportes.

10. Para que o Governo Federal possa, de forma efetiva, avançar nas suas propostas com relação ao setor ferroviário e tenha controle dos projetos e ações necessárias ao resgate e desenvolvimento da ferrovia no Brasil, é imperativa uma reestruturação do setor para dotar a União de um único órgão, enxuto e ágil, capaz de assumir, com eficácia, todos esses encargos, evitando conflitos de atribuições e aproveitando a mão de obra disponível, incluindo-se aí, o pessoal especializado do **GEIPOT**, também em processo de liquidação.

11. Assim sendo cabe ao Governo, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT** e da Rede Ferroviária Federal S/A - **RFFSA**, sendo que a primeira tem conflito de atribuições com a Secretaria de Política Nacional de Transportes - SPNT e a última vem sofrendo com o bloqueio de contas bancárias, penhora de imóveis devido a várias ações judiciais demandas contra a mesma. A **VALEC** que está incluída no PND e tem atribuições conflitantes com o **DNIT / CGFER**, no que diz respeito à construção de infra-estrutura viária, sendo que esse último está subordinado à Diretoria de Infra-estrutura Terrestres (DIT) do **DNIT** e não tem merecido importância relevante por parte do órgão que concentra sua atenção, quase que exclusivamente, nas questões rodoviárias.

SENADO FEDERAL Fl. 541 SSACM

12. A implementação de um órgão que agregasse o esforço, o pessoal e o patrimônio ferroviário também deveria evitar uma maior concentração de poder e recursos no **DNIT** que atualmente responde por cerca de 85% do orçamento destinado ao Ministério dos Transportes e que, devido ao seu tamanho estrutural e de suas atribuições relativas ao

setor rodoviário, ferroviário e hidroviário, tem se mostrado incapaz de um gerenciamento 524
eficiente dos serviços necessários aos modais, todos eles estrategicamente importantes dentro do Sistema Nacional de Transportes e com demandas técnicas especializadas e diferenciadas, agregadas a um enorme volume de encargos.

13. A ampliação da estrutura do **DNIT** para fins de agregar diretorias e estruturas suficientes para o trato das ações relativas aos três setores, não desprezando ainda as questões relativas ao transporte Dutoviário, há muito sem qualquer atenção por parte do órgão, faria com que o mesmo diminuísse ainda mais sua eficiência, devido aos gargalos estruturais inerentes ao órgão, pelos quais tramitam projetos, licitações, ordens de serviço e seus devidos pagamentos, gestão de pessoal, enfim, uma série de atividades que desembocam em áreas internas ao **DNIT** que tem a responsabilidade da gestão comum de todos os processos, independentemente que sua proveniência, seja de uma Diretoria modal ou outra.

14. A manutenção ou ampliação do **DNIT**, devido a sua concentração de recursos financeiros e portanto poder político, faz com que o órgão dispute espaço e prestígio com o próprio Ministério dos Transportes o que acaba por gerar conflitos relevantes de ordem política.

15. Assim sendo se faz necessário que o Governo Federal viabilize a criação de uma entidade independente e que possa ser responsável para o desenvolvimento do setor ferroviário e ainda zelar pela preservação de seu imenso patrimônio, construído através de um grande esforço do Povo Brasileiro.

16. Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma **Autarquia** que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA, GEIPOT, VALEC e DNIT – CGFER**, sendo as atividades desta última desagregadas do **DNIT**. A solução autárquica possibilita uma melhor proteção da instituição e de seu patrimônio, sobretudo com relação aos problemas que atualmente recaem sobre a **RFFSA;**

17. Assim, tem-se que somente com a criação de uma **Autarquia** que denominamos **Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários**, incorporando o patrimônio e quadros de pessoal da **RFFSA**, da **VALEC**, do **GEIPOT** e do **DNIT / CGFER**, será possível a realização de novos investimentos no setor ferroviário, com a necessária melhoria da infra-estrutura de transportes e o impacto positivo na geração de empregos.

18. Com a presente proposta, a **Autarquia** sucederá a **RFFSA**, a **VALEC**, o **GEIPOT** e o **DNIT-CGFER**, que deverão ser extintos, em seus direitos e obrigações, não havendo, assim, prejuízo para credores ou redução de investimentos em transporte ferroviário.

19. Considerando a importância de se garantir total transparência e credibilidade ao processo, especialmente no que diz respeito à indenização aos acionistas minoritários, bem como ao pagamento de outros passivos que passam automaticamente para a responsabilidade da União, propõe-se a criação do "Fundo Contingente - **FC**", na **SNTF**, supervisionado pelo Ministério dos Transportes, o qual será constituído de recursos oriundos do Tesouro Nacional, lastreados nos recebíveis das extintas empresas, tais como aqueles, decorrentes dos contratos de arrendamento das malhas ferroviárias, aluguéis, acertos de contas com as concessionárias, outras empresas credoras, etc..., bem como, de outros decorrentes da venda de imóveis não-operacionais sem interesse para o setor ferroviário, definidos pelo MT.

20. Com o propósito de se evitar a demissão automática dos empregados das extintas **RFFSA, VALEC, GEIPOT** e do **DNIT – CGFER**, que causaria problema social e perda de mão-de-obra especializada, propomos a absorção desse empregados pela Autarquia, por sucessão trabalhista visto que a Lei 9.962 de 22 de fevereiro de 2000, que disciplina o regime de emprego público do pessoal da Administração Federal Direta, Autárquica e Fundacional, e dá outras providências, dispõe em seu Art. 1º que o pessoal admitido para emprego público na Administração Federal Direta, Autárquica e Fundacional terá sua relação de trabalho regida pela Consolidação das Leis do Trabalho. Esta Autarquia será vinculada ao Ministério dos Transportes.

SENADO FEDERAL Fl. 542 SSACM

21. Para a realização dos trabalhos da Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários – **SNTF**, propomos a criação de cargos em comissão, representando 80 % (oitenta por cento) dos cargos e contratos originários das empresas extintas em um quadro de pessoal com, no mínimo, 800 empregados.

22. Observa-se que essa medida representará, na verdade, redução de gastos para gerenciamento da nova 525
Autarquia em relação àqueles necessários para a administração das empresas que serão extintas.

23. Quanto às atribuições relativas a fiscalização dos Contratos de Arrendamento, a proposta prevê a transferência para a Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - **SNTF**, com atuação complementar da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, das atividades de fiscalização destes contratos. Tal medida atende, inclusive, à recomendação expressa do tribunal de Contas da União, contida no Acórdão nº 541/2003, de 25 de março de 2003.

24. Considerando o expressivo patrimônio das empresas em extinção, composto por imóveis não-operacionais sem interesse ferroviário, espalhados pelo território nacional, especialmente nas principais cidades, a presente medida dispõe que Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários seja autorizada a aproveitar esses ativos em programas de regularização fundiária e de habitação de interesse social, para atender populações de baixa renda, segundo políticas públicas a serem definidas pelo Ministério das Cidades, cuja implementação fica a cargo da CEF Econômica Federal.

25. Quanto às ações judiciais em curso, pretende-se reduzir o passivo potencial com a melhoria da qualidade técnica na defesa de ações judiciais das empresas em extinção, transferidas para a **SNTF** tendo em vista, as prerrogativas da própria Autarquia, e ainda com o concurso da Advocacia Geral da União.

26. Adicionalmente, estão sendo propostas medidas com vistas a preservar a memória ferroviária e contribuir para o desenvolvimento da cultura e o turismo, consubstanciadas na delegação de competência ao Ministério da Cultura para proceder à identificação e catalogação dos bens móveis e imóveis de valor histórico, artístico ou cultural oriundos das extintas empresas e incorporados à Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários.

27. Assim, estamos convictos de que a solução ora proposta, de criação da **Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários**, coaduna-se perfeitamente com as diretrizes do Governo Federal de revitalização do transporte ferroviário no País, visto que permitirá a implementação de uma política voltada para o setor ferroviário capaz de induzir novos investimentos, contribuindo para o desenvolvimento econômico e para a geração de novos empregos.

28. A relevância deste Projeto de Lei e a urgência em sua tramitação decorrem da necessidade imediata de uma reestruturação do Setor Ferroviário no âmbito do Governo com vistas a criar a Autarquia Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - **SNTF**, para conduzir as ações ferroviárias por parte da União de forma a possibilitar novos investimentos, a imediata retomada do crescimento do Setor, o aproveitamento da mão-de-obra existente e ainda preservação do patrimônio histórico ferroviário e resolver a situação da **RFFSA**, **VALEC**, **GEIPOT** e **DNIT-CGFER** .

Estas, Senhor Presidente, são as razões que nos levam a propor o presente Projeto de Lei.

Respeitosamente,

1. Síntese do problema ou da situação que reclama providências: 526

Reestruturação do Setor Ferroviário sob a administração Federal visando o atendimento das necessidades do Setor sob a responsabilidade do Governo Federal e a retomada dos investimentos no setor de transporte ferroviário no País.

2. Soluções e providências contidas no ato normativo ou na medida proposta:

Edição de Projeto de Lei que determina a criação de uma Autarquia Federal denominada Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários e a absorção por esta dos respectivos quadros de pessoal e patrimônios da Rede Ferroviária Federal S/A – em Liquidação, da **VALEC Engenharia e** Construções Ferroviárias S/A, do **GEIPOT** – Empresa Brasileira de Projetos de Transportes, em liquidação e do **DNIT / CGFER**, entidades estas que deverão ser extintas com a criação da Autarquia, ficando esta responsável pela supervisão, controle e fiscalização dos bens operacionais arrendados com o apoio da Agência Nacional de Transportes Terrestres – **ANTT**, entre outras providências.

3. Alternativas existentes às medidas propostos:

Proposta de MP extinguindo a **RFFSA**, transferindo o pessoal para o **GEIPOT** e Patrimônio para o **DNIT**;
Projeto de Lei criando uma outra empresa SA, a **Transfer**, através da fusão da **RFFSA**, da **VALEC** da **CBTU** e do **Trensurb**;
Proposta de MP criando uma Autarquia Especial Temporária visando a absorção das atividades, patrimônio e pessoal da **RFFSA** e da **VALEC** com sua posterior extinção e transferência dos bens, direitos e obrigações para uma Diretoria Ferroviária no **DNIT**, criada a partir da Coordenação Geral Ferroviária.

4. Custos

Os recursos necessários à adoção das medidas propostas serão provenientes de utilização de disponibilidades de caixa das empresas que serão absorvidas, de alienação de bens imóveis não operacionais sem interesse ferroviário, de recebíveis provenientes dos contratos de arrendamento de bens e de concessões de serviços ferroviários, de multas e ações em curso cuja **RFFSA** é autora, do encontro de contas entre a **RFFSA** e Concessionárias, de receitas provenientes de aluguéis de imóveis não operacionais, de outros recebíveis de direito das empresas em extinção e da emissão de títulos do Tesouro Nacional.

5. Razões que justifiquem a urgência (a ser preenchido somente se o ato proposto for Medida Provisória ou Projeto de Lei que deva tramitar em regime de urgência):

A relevância e a urgência que estão a exigir a tramitação deste Projeto de Lei decorrem da necessidade da reestruturação do Setor Ferroviário no âmbito do Governo de forma a possibilitar que as atividades necessárias para o desenvolvimento do Setor sejam efetuadas de forma eficiente, eficaz e econômica por parte da União e ainda possibilitar novos investimentos para o setor ferroviário.

6. Impacto sobre o meio ambiente (sempre que o ato ou medida proposta possa vir a tê-los):

Não há.

7. Alterações Propostas: (a ser preenchido somente no caso de alteração do Projeto de Lei)

Texto Atual

Não se aplica.

Texto Proposto

Não se aplica

8. Síntese do parecer do relator:

SENADO FEDERAL Fl. 544 SSACM

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pela Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários - FAEF e da Associação dos Empregados Ferroviários ativos de São Paulo - AEFEASP.

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal / SP

CONGRESSO NACIONAL

527

MPV 353

00230

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
02/02/ 2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Arnaldo Faria de Sá	337

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

SUBSTITUTIVO GLOBAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 19/01/2007

Apresentamos a Vossa Excelência a presente proposta de Projeto de Lei, que propõe dar uma solução definitiva e estrutural para o Sistema Ferroviário Nacional, para que a modalidade ferroviária possa galgar posições na matriz dos transportes, atingindo mais de 30% das cargas transportadas. Os benefícios daí advindos são sobejamente conhecidos, através da redução global dos custos, diminuição de acidentes, de roubos de cargas, além de promover economia considerável dos recursos destinados à manutenção de rodovias ao se transferir dessas as cargas mais pesadas, diminuindo em muito a sua deterioração.

1. A proposta fundamental é a criação de uma única Empresa Pública Federal, oriunda da transformação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. na Ferrovias Brasileiras S.A.– **FEBRASA.** Essa ação resolveria concomitantemente a situação da Rede Ferroviária Federal S. A. - **RFFSA**, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB** e ainda do **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, unificando, desta forma, o Sub-setor Ferroviário sob o controle da União.

2. Serão obtidos ganhos significativos devido a fusão das empresas, com a centralização administrativa e financeira, redução do número de cargos, solução para os remanescentes da **RFFSA** e da **CBTU**, ampliação da área de atuação da VALEC, entre outros.

3. A criação da **FEBRASA** agregará e concentrará conhecimentos sobre superestrutura da via, sistemas ferroviários de eletrificação, sinalização e telecomunicações, material rodante e operação ferroviária, indo muito além de do que é apenas a infra-estrutura, necessários ao desenvolvimento, análise e implantação de novos projetos;

4. Há necessidade de expansão dos serviços de transportes ferroviários de cargas e passageiros, possibilitando custos menores do transporte na cadeia logística do País, tanto para a chegada de cargas aos portos para as exportações como para o abastecimento interno, sem onerar de forma significativa os produtos transportados. Faz-se necessário que o Poder Executivo promova ações no sentido de incrementar o Setor Ferroviário Nacional, de forma a possibilitar a construção de um Brasil próspero e viável economicamente, promovendo um transporte mais barato em regime de eficiência.

5. Para tal se faz necessário manter e ampliar a oferta de transportes nos diversos trechos e corredores ferroviários tais como aqueles de acesso aos portos, assim como construir novos trechos e ligações, de forma a integrar a malha ferroviária. Devemos ainda incrementar a velocidade de transportes, por meio da adequação da malha e contornos em cidades evitando as interferências impostas pelo crescimento urbano. Pontos críticos como as passagens de nível, devem ser eliminados de forma adequada, com a construção de passagens inferiores ou superiores que garantam a mobilidade segura de veículos e pedestres. Tais ações impactariam diretamente na oferta de transportes, minimizando as restrições de velocidade, riscos de acidentes e ampliando o retorno fiscal.

SENADO FEDERAL Fl 545 SSACM

6. Faz-se, também, necessária a implementação do Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros: com a implantação dos Trens Turísticos com a finalidade de desenvolver o turismo e preservar o patrimônio ferroviário; e dos Trens Regionais, cujos estudos de viabilidade já foram desenvolvidos pelo BNDES e tem a finalidade de promover a integração regional e o desenvolvimento de empreendimentos empresariais ao longo dos trechos. Existem, ainda, dos Trens de Alta Velocidade, pelos quais os empresários

estrangeiros vêm demonstrando interesse em sua construção e operação, devido aos estudos já realizados pelos mesmos que apontam como viável sua implantação. 528

7. A implementação de tais ações e investimentos além de gerar emprego e renda, capacita o transporte ferroviário para a distribuição de cargas a um baixo custo e permite a retomada dos transportes ferroviários de passageiros, que há muito se questiona sua inexistência, e terão um grande impacto na opinião pública e na economia nacional.

8. Para que o Governo Federal tenha controle dos projetos e ações necessárias à implantação de obras de infra-estrutura, de sistemas ferroviários pertinentes e dos serviços a serem implantados, é imperativo que a União seja dotada de um órgão que concentre tais atividades, com estrutura adequada e sem excessos, a fim de que haja agilidade no desenvolvimento dos trabalhos necessários..

9. Atualmente existem no Governo, cinco entidades, a **VALEC** Engenharia, Construções e Ferrovias, a Rede Ferroviária Federal S.A. – **RFFSA** - em Liquidação, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. – **TRENSURB e o GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes que, além de problemas estruturais, sofrem de demandas jurídicas de várias ordens, estão enquadradas no Plano Nacional de Desestatização – **PND**, ou em processo de liquidação e, ainda, dispersam os esforços necessários para a implementação de um plano que incremente o transporte ferroviário, visando o atendimento da política de mudança da matriz nacional de transportes.

10. Para que o Governo possa de forma efetiva avançar nas suas propostas com relação ao setor ferroviário se faz necessária uma reestruturação dessas Empresas de forma a concentrar esforços e aproveitar a mão-de-obra disponível.

11. Também necessitam de uma definição de políticas acertadas para seu equacionamento as empresas estatais responsáveis pelo transporte ferroviário de passageiros no âmbito metropolitano, quais sejam a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – **CBTU**, e a Empresa Trens Urbanos de Porto Alegre - **TRENSURB**. Com relação a estes sistemas, a proposta da criação da nova Empresa, tem como vantagem a possibilidade de agregá-las em uma única Empresas, a **FEBRASA**, centralizando as atividades do setor ferroviário, sob responsabilidade Federal, em apenas um órgão governamental.

12. A transferência para o Ministério das Cidades da **CBTU** e da **TRENSURB**, operadoras dos transportes ferroviários de passageiros, com grande apelo social, e as políticas traçadas para estas empresas desde o Governo passado precisam ser revistas e equacionadas de forma mais adequada e apropriada;

13. Os Trens Urbanos têm uma grande importância social, e os Estados, já endividados e imbuídos em resolver outros problemas sociais, não estão aptos a assumir os custos operacionais desses Sistemas. Pesa ainda sobre o modelo de regionalização propostas definidas em estudos desenvolvidos pelo Banco Mundial, que preconizam o "subsidio ao usuário" e "garantias de demanda" como forma de garantir o equilíbrio econômico-financeiro e a remuneração do capital investido e certamente o lucro financeiro, que, se não acontecem, acabam sendo bancadas pelos cofres públicos.

14. Por outro lado a **CBTU** e **TRENSURB**, empresas que implantam e operam os sistemas metropolitanos em algumas poucas Capitais têm, no âmbito do Ministério das Cidades, que disputar recursos para sua ampliação e manutenção, com os setores de Saneamento e Habitação, que demandam investimentos em todas as cidades do País.

15. Assim sendo, cabe ao Governo Federal, nesta reestruturação, aproveitar o momento para resolver a situação das Empresas ferroviárias sob sua responsabilidade, agregando e otimizando sua gestão e funcionalidade e ainda resgatando a memória técnica e o conhecimento especializado que muito vem se perdendo, bem como preservando o acervo documental e principalmente o patrimônio das Empresas.

16. A proposta de criação de uma nova Empresa que agregue as atividades e os trabalhadores celetistas remanescentes das Empresas administradas pela União, resolve, de uma vez por todas, a situação da **RFFSA**, da **CBTU**, da **TRENSURB**, da **VALEC** e do **GEIPOT**, pois serão sucedidos por apenas uma Empresa vinculada ao Ministério dos Transportes.

SENADO FEDERAL Fl. 546 SSACM

17. Esta situação caótica é agravada pela pulverização das empresas ferroviárias federais, o que as torna frágeis perante o desafio de retomar os transportes sobre trilhos no País, de forma a atender as necessidades de uma Nação com dimensões continentais.

18. Os governantes brasileiros, contudo, apesar de cederem espaço à iniciativa privada, não adotaram paradigmas próprios do setor privado que seriam passíveis de aplicação no setor público. Os grandes conglomerados empresariais preferem crescer, principalmente, por

absorções ou fusões com outras empresas. A fusão é um estágio mais sofisticado de empresas numa economia capitalista: não só permite uma melhor posição de mercado, conferindo lhe maior poder econômico, como permite principalmente economias de custo (de intensidade – no curto prazo – e de escala – no longo prazo). 529

19. Neste moderno espectro é que se propõe a absorção pela **FEBRASA** das Empresas Ferroviarias Federais: Rede Ferroviaria Federal S.A.– **RFFSA**, da **VALEC** - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., da **CBTU** - Companhia Brasileira de Trens Urbanos, da Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – **TRENSURB**, agregando ainda o pessoal e atividades da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – **GEIPOT**.

20. Destas Empresas será gerada a **FEBRASA,** – Empresa de Transportes Ferroviários, vinculada ao Ministério dos Transportes. O pressuposto é o do fortalecimento do setor ferroviário, tornando-o preparado economicamente e operacionalmente para enfrentar a reestruturação do setor, assim como a construção de novas vias férreas, solidificar as existentes e gerir adequadamente o Sistema Ferroviário Nacional. No caso brasileiro, tarefas deste porte impõem a necessidade de uma empresa fortalecida e unificada integralmente. Esta união não imporá aos cofres públicos despesas adicionais. Pelo contrário, em qualquer fusão a expectativa é de diminuição de custos por economias de intensidade ou de escala. Os ganhos econômicos e os benefícios sociais são evidentes.

21. A **FEBRASA**, na área de jurisdição federal, terá por finalidade prestar serviços de transportes ferroviários, explorando-os diretamente, ou por meio de concessões, ou transferências a estados, Distrito Federal ou municípios. Constitui, também, objetivo da **FEBRASA** desenvolver estudos e pesquisas destinados a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, no contexto do desenvolvimento tecnológico, da integração com os demais modais de transporte, da logística operacional, de forma conjugada com os sistemas portuários e com as aduanas interiores, dentre outros congêneres.

22. Para tal, entendemos que a melhor alternativa é a criação de uma Empresa Federal que agregue as atividades e a mão-de-obra especializada da **RFFSA**, **GEIPOT**, **VALEC, CBTU** e **TRENSURB**.

23. Estes, Senhor Presidente, são apenas alguns dos motivos que nos levam a concluir ser indispensável a formação desta Empresa, a **FEBRASA**, e para essa finalidade propomos o seguinte Projeto de Lei a ser encaminhado ao Congresso Nacional, em regime de urgência, como proposta do Poder Executivo:

PROPOSTA DE PROJETO DE LEI

PROJETO DE LEI Nº. _____ DE ___ DE _____DE 2007.

Autoriza a reestruturação da VALEC - Engenharia, Construções e Ferroviárias S. A. e a absorção, pela mesma, de empresas federais incluídas no PND ou em liquidação e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe confere o Artigo 60 da Constituição Federal, adota o seguinte Projeto de Lei.

Art. 1º.- Autorize a reestruturação da **VALEC** – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., referida no Decreto nº. 94.352, de 20 de maio de 1987, seus objetivos, plano de cargos e salários, nome da empresa, transformando-a em uma nova Empresa Pública, denominada Ferrovias Brasileiras S.A. - **FEBRASA**, vinculada ao Ministério dos Transportes, tendo sua relação de trabalho regida pela Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943 e legislação trabalhista correlata.

Parágrafo Único: A área de atuação da nova empresa se dará em todo território nacional.

Art. 2º - A Rede Ferroviária Federal S.A. - **RFFSA**, Sociedade de Economia Mista criada pela Lei nº. 3.115 de 16 de março de 1957, o **GEIPOT**- Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, criada pela Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos - **CBTU,** criada pelo Decreto nº. 89.396 de 22 de fevereiro de 1984, e a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre –**TRENSURB,** criada pelo Decreto 84.640 de 17 de abril de 1980, serão incorporadas e sucedidas pela **FEBRASA,** ou extintas por Ato do Poder Executivo, em um prazo máximo de um ano:

Art. 3º - As atividades e funções da **RFFSA**, da **VALEC,** da **CBTU,** da **TRENSURB,** serão transferidas para a **FEBRASA**, no prazo estabelecido no Art. 2º.

SENADO FED. Fl. 547 SSACM

Art. 4º - Fica a **FEBRASA** autorizada a conduzir o processo de absorção das atividades da **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB,** assim como receber por sucessão trabalhista os empregados transferidos ou redistribuídos daquelas empresas, 530

Parágrafo Único: Fica a União autorizada a assumir, quitar e responder por todos os passivos, contenciosos e participações acionárias, das Empresas que comporão a **FEBRASA**, e geradas até a data em que as mesmas forem incorporadas ou extintas.

Art. 5º - Ficam as Empresas **RFFSA, CBTU, GEIPOT e TRENSURB,** responsáveis pela colaboração e fornecimento de informações à **FEBRASA**, visando a conclusão do processo de absorção, até a data limite prevista no Art. 2º.

Art. 6º - Após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União ficam retiradas do Plano Nacional de Desestatização - **PND** a **VALEC**, a **CBTU**, a **TRENSURB.**

Parágrafo Único: Fica estabelecido o prazo máximo de um ano, para definição do processo de liquidação da **RFFSA** e **GEIPOT.**

Art. 7º.- Será implantada Auditoria Operacional dos acervos da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT,** pelo Tribunal de Contas da União, visando levantar a situação patrimonial mobiliária e imobiliária dessas empresas, definindo ações visando garantir sua regularização, devendo ainda:

I - Promover um levantamento completo da situação patrimonial imobiliária originária das antigas ferrovias incorporadas pela **RFFSA** quando de sua criação em 1957, baseando-se nas documentações originárias das empresas constantes do Relatório Anual do IBGE de 1957;

II – promover o mapeamento e cadastramento via satélite, de toda malha ferroviária nacional, concedida ou não, acompanhado de laudo técnico sobre o estado geral da malha;

III - definir a situação patrimonial mobiliária e imobiliária das Empresas constantes no caput, nos últimos doze anos, promovendo sua regularização;

IV – definir a situação patrimonial dos bens provenientes das empresas que serão incorporados à **FEBRASA**, devendo estar concluída em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação dessa Lei.

Parágrafo Único: Para a realização das atividades acima dispostas o Tribunal de Contas da União deverá contar como apoio da **FEBRASA,** do Ministério da Defesa, por meio dos Batalhões de Engenharia e Construções (BEC's) do Exército Brasileiro, ou por meio de contratação de empresa especializada;

Art. 8º - A **FEBRASA** promoverá:

I - O levantamento, cadastramento e aviventamento dos bens e elementos integrantes dos patrimônios móveis e imóveis, acervos técnicos e culturais provenientes da **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT**, e incorporados ao seu patrimônio, aplicando as disposições da Lei nº. 6.428/1977;

II – Convênio com o Ministério da Defesa para fins de utilização de serviços das Forças Armadas Brasileiras, visando o mapeamento, cadastramento via satélite (GPS), dos bens imóveis e faixas de domínio incorporadas à **FEBRASA**;

III – Verificação, através de órgãos internos da Empresa, de todas as cessões, alienações, contratos, comodatos, convênios e termos de permissão de uso do patrimônio ferroviário e sua conservação, elaborados pelas empresas incorporadas e sucedidas e que venham a ser transferidos pela **FEBRASA**, apurando e tomando providências com relação a sua inadimplência;

IV – Inspeção através de órgãos internos da Empresa, do patrimônio mobiliário e imobiliário proveniente das empresas incorporadas e sucedidas, apurando a situação de todas as instalações, faixas de domínio, material rodante, máquinas, equipamentos, ferramentas e estoques existentes, seu estado de conservação, estocagem, garageamento, tomando as providências necessárias para a continuidade dos serviços;

V - Levantamento da Memória Histórica e Cultural das ferrovias incorporadas, bem como dos Arquivos Técnicos, de Pessoal e de Projetos, de modo a preservá-los e permitir sua utilização técnica, judicial, administrativa e histórico-cultural, muito especialmente subsidiando a atuação em juízo da Advocacia Geral da União;

Art. 9º - A **FEBRASA** será administrada por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, por uma Diretoria Executiva, contando ainda com um Conselho Fiscal, cujas composições e atribuições serão definidas por Ato do Poder Executivo;

Art. 10º - O processo de implantação da **FEBRASA** se dará por meio de Atos do Poder Executivo e deverá ocorrer em um prazo máximo de um ano, a partir da publicação desta Lei, promovendo:

I. A constituição da Diretoria Executiva e Conselhos de Administração e Fiscal da Empresa;

II. A constituição do Quadro de Pessoal e Plano de Cargos e Salários da Empresa;

SENADO FEDERAL Fl. 548 SSACM

III. A incorporação das funções e atividades das **RFFSA, VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT;** 531

IV. A incorporação de bens móveis, imóveis e direitos da **VALEC, CBTU, TRENSURB e GEIPOT** e outros destinados pela União;

V. A aprovação do Regimento Interno;

VI. A elaboração do orçamento da Empresa até conclusão do processo de implantação;

Art. 11º.- Competem à **FEBRASA** as seguintes atribuições:

I - Gerenciar, desenvolver acompanhar, licitar, contratar, fiscalizar e executar, diretamente ou através de terceiros, estudos, pesquisas, projetos, obras de construção, reconstrução, restauração, recuperação e ampliação de ferrovias, bem como executar programas de operação, manutenção, conservação e controle de tráfego, decorrentes do uso de recursos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União.

II - Participar das Parcerias Público – Privadas (PPP's), de Consórcios Públicos em conformidade com a legislação específica e contratar financiamentos por meio de instituições financeiras de fomento ao desenvolvimento nacionais e internacionais, e ainda desenvolver negócios por meio da elaboração e execução de projetos de ocupação da região lindeira, estações e pátios, visando o incremento do transporte e o financiamento dos sistemas; (vide inciso XVII)

III - Representar e garantir os interesses da União na Direção de Empresas prestadoras de serviços metroviários e ferroviários, onde haja capital e aporte de recursos Federais de investimento e custeio, de forma proporcional;

IV - Aprovar projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor, cuja execução modifique a estrutura do Sistema Nacional de Viação;

V - Prestar serviços de transportes sobre trilhos de cargas e de passageiros, não outorgados às empresas privadas ou delegados a Estados, Distrito Federal ou municípios, ou nas malhas cujas concessões vierem a ser objeto de caducidade ou findos, bem como aqueles de caráter econômico - social e de interesse da União;

VI - Administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar, manter em tráfego e explorar as Estradas de Ferro a ela incorporadas;

VII - Promover a exploração de trens regulares e não regulares de passageiros entre cidades, interestaduais, turísticos e de longa distância e aqueles onde houver interesse social ou da União;

VIII – Supervisionar e fiscalizar o uso e a manutenção dos bens ferroviários arrendados, pertencentes à União, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nos contratos de arrendamentos e acompanhar a aplicação de penalidades pelo seu descumprimento;

IX - Implementar medidas necessárias a receber os ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento, dando destinação aos mesmos, bem como, administrá-los;

X - Operar e manter os serviços de transportes ferroviários, em todo território Nacional, nos casos de encerramento dos contratos de concessão e aqueles considerados de interesse da União;

XI - Propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos, execução de obras viárias e de prestação de serviços de transportes ferroviários;

XII - Promover ou efetuar estudos, a pedido do Ministério dos Transportes, sobre rotas e corredores estratégicos de transportes, para exportação ou para abastecimento interno, onde a malha ferroviária seja um elemento predominante, constitua ponto crítico para a formação do corredor estratégico ou seja de interesse econômico – social para a economia regional e nacional.

XIII - Promover o desenvolvimento tecnológico da ferrovia com a implantação de centros de pesquisa tecnológica e realização de convênios com universidades e centros tecnológicos nacionais e internacionais;

XIV – Desenvolver estudos e elaborar proposta visando a concepção do Sistema Nacional Ferroviário, integrante do Sistema Nacional de Viação, no contexto do Plano Nacional de Viação – PNV, assim como atuar junto às faixas de domínio constantes do Plano e seu entorno;

XV – Preparar para o Ministério dos Transportes, propostas para a elaboração do plano plurianual, e as de orçamento para projeto de lei de diretrizes orçamentárias, em consonância com o inciso XXIII do Art. 84 da Constituição Federal;

XVI – Cooperar com o Ministério da Defesa na elaboração de diretrizes de mobilização e de segurança institucional do transporte ferroviário no país e proteção à infra-estrutura, muito especialmente nas faixas de fronteira;

XVII - Promover pesquisas e estudos específicos de tráfego e de demanda de serviços de transporte e executar outras atividades ligadas ao setor ferroviário de interesse do Governo;

XVIII – Dar suporte técnico ao Ministério da Justiça, especificamente à Polícia Ferroviária Federal, na elaboração de laudos periciais de acidentes ferroviários ocorridos em faixas de domínio pertencentes à União, arrendadas ou não;

XIX - Promover seminários ou congressos sobre a atividade ferroviária;

XX - Publicar livros, revistas e opúsculos técnicos, para divulgar as ações ferroviárias no Brasil, inclusive através da rede mundial de computadores;

SENADO FEDERAL Fl 549 SSACM

XXI - Participar de congressos e seminários, nacionais e internacionais, sobre o transporte ferroviário ou assuntos afins;

XXII – Desenvolver atividades de estudos, projetos e pesquisas, nas áreas de infra-estrutura e transportes ferroviários bem como aqueles referentes à logística e terminais de integração multimodal;

XXIII – Representar a União nas discussões e elaboração de tratados e internacionais versando sobre as estradas de ferro;

XXIV – Participar de associações e organismos nacionais e internacionais cujo objetivo seja o desenvolvimento, integração, troca de experiências no que diz respeito ao Setor Ferroviário;

XXV – Fornecer subsídios para formulação de propostas de Plano de Outorgas e Arrendamentos, a serem aprovados pelo Ministério dos Transportes;

XXVI - Promover a exploração dos sistemas de transportes de passageiros sobre trilhos em regiões urbanas e metropolitanas, onde houver interesse social e da União, e quando não ocorrer a aceitação de que trata o § 5° do Artigo 3° da Lei n°. 8.693, de 3 de agosto de 1993;

XXVII – Elaborar propostas para as revisões tarifárias, ouvido o Conselho de Administração, e encaminhá-las ao Ministério dos Transportes;

XXVIII – Contribuir para a preservação do patrimônio histórico e da memória das ferrovias, em cooperação com as instituições associadas à cultura nacional, orientando e estimulando a participação dos concessionários do setor;

XXIX - Desenvolver pesquisas destinadas a subsidiar o planejamento das atividades ferroviárias, o desenvolvimento tecnológico, a integração com os demais modais de transporte, a logística operacional, de forma conjugada com os sistemas rodoviários, portuários, aeroportuários e aduanas inclusive as de interior e de fronteira;

XXX – Promover as medidas de proteção ao meio ambiente de acordo com as diretrizes governamentais, bem como atendendo a legislação vigente; e

XXXI – Desenvolver outras ações compatíveis com seus objetivos, de acordo com o Art. 3°.

Art. 12 - A União transferirá à Empresa recursos financeiros para realização de suas atividades incluindo investimentos, custeio, folha de pagamentos e fomento às atividades econômicas locais, assim como os direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de trinta quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos, direta ou indiretamente pela mesma;

§1° - A União destinará a **FEBRASA** o aporte de recursos para a formação do capital social inicial da Empresa, no valor mínimo de quinhentos milhões de reais, destinados a instalação da Empresa;

§2° - O Ministério dos Transportes disponibilizará a **FEBRASA** recursos orçamentários e financeiros necessários para o custeio das atividades da empresa, enquanto não for alcançado o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 13 - Constituem recursos da **FEBRASA**:

I - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

II - recebíveis oriundos dos contratos de exploração e uso operacional da Ferrovia – Norte Sul, quando da absorção da VALEC SA.;

III – créditos provenientes da exploração extra-operacional da faixa de domínio;

IV - saldos em contas dos balanços patrimoniais, conforme apurados no processo de extinção e absorção das empresas que comporão a Empresa;

V - receitas operacionais, por serviços de transporte ferroviário prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

VI - receitas de aluguéis, arrendamentos e alienações de patrimônio que vierem a ser transferidos das empresas a serem incorporadas;

VII - produto da venda de publicações, material técnico, dados e informações, inclusive para fins de licitação pública, de emolumentos administrativos e de taxas de inscrição em concurso público;

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

IX – receitas de transferências de recursos do Tesouro;

X – receitas provenientes da realização de cursos, seminários, encontros ou congressos ou assemelhados;

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

XII - rendimentos de aplicações financeiras que realizar;

XIII – Receitas provenientes de empréstimos;

XIV – Patrimônio, recursos previstos no orçamento a União, receitas de contratos de arrendamento, aluguel, e demais direitos, créditos e recebíveis das empresas que serão incorporadas pela **FEBRASA;**

XV - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas para outras entidades afins;

XVI - recebíveis oriundos dos contratos de arrendamentos e concessão de malhas ferroviárias;

SENADO FEDERAL Fl. 550 SSACM

XVII - fundos e frutos civis decorrentes da mobilização e exploração dos direitos concedidos pela União na forma do Artigo 8º e emanados através de atos do Poder Executivo;

XVIII - valores resultantes da Auditoria Operacional do Colendo Tribunal de Contas da União, oriundos da cisão da RFFSA e da **CBTU,** com relação às Empresas que foram regionalizadas, movimentados nos exercícios de 1994 a 2000;

XIX - Ações em que as entidades incorporadas e incorporadas pela Autarquia sejam autoras;

XX - rendas provenientes de outras fontes;

Art. 14 - Fica a **RFFSA**, a **VALEC,** o **GEIPOT,** a **CBTU** e o **TRENSURB,** autorizadas a promover a revisão e equiparação de seus Planos de Cargos e Salários adequando-os à nova realidade e promovendo, mediante opção de seus empregados, o re-enquadramento;

§ 1º - Após o re-enquadramento dos empregados fica autorizada a **CBTU** e a **TRENSURB,** a transferir seus empregados, mediante opção dos mesmos, para a **FEBRASA;**

§ 2º - Os empregados que não optarem pelo reenquadramento poderão ser transferidos pera **FEBRASA** em quadro em extinção;

§ 3º - Os empregados da RFFSA e GEIPOT serão redistribuídos para **FEBRASA** após a definição do processo de liquidação destas empresas.

Art. 15 – A transferência ou redistribuição do pessoal da **RFFSA**, **GEIPOT**, **VALEC**, **CBTU** e **TRENSURB,** para **FEBRASA,** será por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual, ficando preservados os direitos e prerrogativas trabalhistas dos empregados advindos das empresas de origem.

§ 1º - O pessoal absorvido na forma do disposto no *caput* terá seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão trabalhista:

§ 2º - Fica também assegurada a absorção aos beneficiados pela Lei nº. 8.878, de 11 de maio de 1994, que dispõe sobre a concessão de anistia, oriundos das empresas incorporadas pela **FEBRASA**, na forma da Lei.

§ 4º - A critério da Direção da **FEBRASA**, poderá haver a cessão de pessoal do quadro próprio, com ônus, para outros órgãos ou entidades da Administração Pública interessados;

§ 5º - Fica assegurado e preservado o direito à complementação das aposentadorias e das pensões tratada na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991, e na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, a todos empregados das empresas ferroviárias incorporadas e sucedidas ou extintas, estendo-se este direito aos que vierem a se aposentar pela **FEBRASA** e estejam abrangidos pelas Leis mencionadas neste parágrafo;

§ 6º Fica assegurado, aos empregados oriundos do antigo escritório regional da malha paulista da **RFFSA - ERMAP,** o direito à complementação, conforme disposto na Lei nº. 10.478, de 28 de junho de 2002, na forma do disposto na Lei nº. 8.186, de 21 de maio de 1991;

§ 7º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários que trata a Lei nº. 2.061, de 13.04.53, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº. 3.887, de 08 de fevereiro de 1961 e Decreto Legislativo nº. 1.400/60/RS

§ 8º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários abrangidos pela Lei nº. 3.887, de 08.02.61;

§ 9º - Fica assegurado e preservado o direito dos ferroviários servidores públicos e autárquicos que, em razão de Lei nº. 6.184, de 11.12.74, optaram ou não pela integração nos Quadros da **RFFSA**, inclusive os que se tornaram inativos no período de 17.03.75 a 19.05.80.

§ 10 - A gestão das aposentadorias e pensões dos ferroviários prevista nos parágrafos 5º a 8º será de responsabilidade do Ministério dos Transportes e exercida pela **FEBRASA**;

§ 11 - As aposentadorias e pensões dos ferroviários, previstas na legislação citada nos paragrafos 5º ao 8º, terao como referencia a Tabela Salarial do Plano de Cargos e Salários – PCS da **RFFSA**, de maio de 1998, sendo atualizadas na sua totalidade pelos seguintes fatores:

a. acordos e dissídios coletivos referentes ao período de maio de 1998 até a data desta Lei, ainda que julgados posteriormente;

b. quaisquer alterações supervenientes;

c. reajustamentos posteriores a data desta Lei considerando os mesmos índices percentuais definidos no parágrafo 12.

§ 12 - As complementação das aposentadorias e pensões dos ferroviários, definida na legislação citada nos parágrafos 5º à 8º, será reajustada obedecendo as mesmas datas e índices percentuais em que forem reajustadas as aposentadorias e pensões pagas pelo Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, não se limitando ao teto do INSS, sendo ainda acrescidos dos índices percentuais devidos aos acordos e dissídios coletivos ajuizados anteriormente à vigência desta Lei, alterando-se o parágrafo único, do Art. 2º, da Lei nº. 8186 / 91.

Parágrafo único - a complementação, assim reajustada, será paga conforme determina o art. 6º da Lei nº. 8186/91.

SENADO FEDERAL Fl. 551 SSACM

Art. 16 - A **FEBRASA**, com a aquiescência do órgão de origem, poderá solicitar a cessão com ônus, pessoal efetivo de outras Entidades e Órgãos do Governo Federal, independentemente de designação para exercício de cargo comissionado.

Art. 17 – Fica a **FEBRASA** autorizada a atuar como patrocinadora da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social; sucedendo a **RFFSA, CBTU, TRENSURB** e **GEIPOT**, nos direitos e obrigações, incluindo-se a dívida atuarial reconhecida pelas empresas incorporadas, formalizado através de instrumento contratual e seus aditivos, junto à **REFER**;

Parágrafo Único - A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos para fins de se verificar a possibilidade de unificação desses fundos em uma só instituição, desde que atendidas as determinações da legislação em vigor, e absorver os empregados que vierem a integrar os quadros da **FEBRASA**.

Art. 18 - O Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF**, criado pela Lei nº. 3.891, de 26 de abril de 1961, fica jurisdicionado a **FEBRASA**;

Parágrafo Único: Atos do poder executivo promoverão as revisões legais necessárias para adequação do SESEF à nova realidade.

Art. 19 - A **FEBRASA** terá sede e foro na cidade do Rio de Janeiro, escritório em Brasília, podendo estabelecer escritórios ou dependências em outras unidades da Federação;

Art. 20 - Fica autorizado o Ministério dos Transportes a proceder todas as medidas para implantação da nova Empresa, com o apoio de suas entidades vinculadas e dos demais Ministérios e Órgãos do Governo Federal que se fizerem necessários à consecução desse objetivo;

Art. 21 - Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar, e garantir recursos suficientes, para a realização de programas de desligamento voluntário para empregados das empresas que formarão a **FEBRASA**, iniciando-se o processo, imediatamente após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União, respeitados, no mínimo, os termos e condições dos já realizados pelas referidas empresas.

Parágrafo único. Caso os processos de desligamento voluntário não se completem antes da extinção das empresas, a **FEBRASA** poderá dar continuidade aos mesmos.

Art. 22.- Até que a estrutura final de cargos da **FEBRASA** seja constituída fica autorizada a criação, no âmbito do Poder Executivo Federal, de cargos em comissão, de forma provisória, para fins de gestão inicial da Empresa, do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores – DAS nas seguintes quantidades: um DAS-6; oito DAS-5; vinte e um DAS-4; trinta e cinco DAS-3; quarenta e cinco DAS-2; e setenta e cinco DAS-1.

§ 1º Os cargos em comissão referidos no ***Caput*** destinam-se a implantação inicial da **FEBRASA**, não integrando a estrutura regimental da Empresa, devendo constar nos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.

§ 2º Os cargos dispostos no *Caput* serão preenchidos em conformidade com as necessidades sendo seu preenchimento aprovado pela Diretoria Executiva colegiada e pelo Conselho de Administração;

Art. 23 - A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, alterada pela Medida Provisória Nº 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001, será revisada, de forma a evitar conflitos de atribuições com a **FEBRASA**, criada por esta Lei, em um prazo máximo e improrrogável de um ano, após sua publicação.

Art. 24 - Ficam revogados a Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, a Lei nº. 5.908, de 20 de agosto de 1973, o Decreto-lei nº. 89.396, de 22 de fevereiro de 1984, o Decreto nº.473, de 9 de Março de 1992, a Lei nº. 8.693, de 3 de agosto de 1993, o Decreto nº. 3.277, de 7 de Dezembro de 1999, o Decreto nº. 4.839, de 12 de setembro de 2003, o Decreto nº. 4.135, de 20 de Fevereiro de 2002, o dispositivo do Anexo II ao Decreto nº. 4.749, de 17 de junho de 2003, alterado pelo, o Decreto nº. 5.131, de 7 de Julho de 2004, referente à Coordenação-Geral Ferroviária e o Decreto nº. 5.476, de 23 de Junho de 2005.

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

Fl 552
SSACM

JUSTIFICAÇÃO

535

Esta emenda SUBSTITUTIVA GLOBAL VERDADEIRAMENTE fará uma Reestruturação do Transportes no país.

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pela Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários - FAEF e da Associação dos Empregados Ferroviários ativos de São Paulo - AEFEASP.

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal / SP

SENADO FEDERAL
Fl 553
SSACM

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

00231

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
05/02/2007	EMENDA A MPV 353/2007)

Autor	Nº Prontuário
Dep. José Linhares	

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

Página	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

Texto

INCLUA-SE, ONDE COUBER O SEGUINTE O ARTIGO

Art – O artigo 105 da Lei 10.233 de 05 de junho de 2001 passa a ter a seguinte redação:

Art. 105 - O Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, autarquia assistencial, criada pela Lei 3.891, de 26 de abril de 1961, no antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF, jurisdicionado à Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA, passa para o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, mantendo as finalidades sociais para as quais foi criado.

Os Artigos 4º, 7º e 8º da Lei de nº 3891, de 26 de abril de 1961, passam a ter a seguinte redação:

"Art. 4º -As Estradas de Ferro Nacionais, sob a administração de autarquias, sociedades mistas federais ou estaduais, concessionárias e concedentes ficam obrigados a cobrar, sobre as tarifas vigorantes, uma taxa adicional de 2% (dois por cento)".

§ 1º -Fica a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT encarregada de fiscalizar o repasse de 2% (dois por cento) dos fretes de cargas ferroviárias, vigentes e arrecadadas, ao SESEF.(NR)

§ 2º -Fica o SESEF obrigado a dar cumprimento aos fins institucionais para o qual foi criado e elencados no Art. 2, desta Lei.

"Art. 7º -A fiscalização da ampliação dos recursos e da execução dos planos do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF caberá a Diretoria Ferroviária do Departamento Nacional de Infra – Estrutura de Transportes – DNIT, observada a legislação em vigor".

"Art. 8º -Dentro do prazo de 60 (sessenta dias) da vigência desta lei, será baixado Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF, mediante decreto executivo referendado conjuntamente pelo Diretor Geral do DNIT e pelo Ministro de Estado dos Transportes." (NR)

SENADO FE... Fl 554 SSACM

JUSTIFICATIVA

A Extinção da Rede Ferroviária Federal S/A -RFFSA, tem exigido diversas medidas com vistas ao saneamento das pendências advindas da reestruturação do setor. O Serviço Social das Estradas de Ferro -SESEF, autarquia eminentemente assistencial, tem, neste momento, oportunidade ímpar de ter sua situação definida na forma solicitada, resolvendo-se, ao mesmo tempo, parte dos embaraços que ainda permeiam a Extinção da Rede Ferroviária Federal S/A – RFFSA.

Com a criação da Diretoria de Infra-Estrutura Ferroviária do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes -DNIT, o Serviço Social das Estradas de Ferro -SESEF resgata sua fonte originária, possibilitando a formação do arcabouço legal necessário para o cumprimento de suas funções institucionais alcançando, não só a sofrida classe dos ferroviários como as dos demais modais de transportes.

Dessa forma, gera também a efetiva condição de estender esses benefícios não só aos trabalhadores da ativa, mas especialmente àqueles que, aposentados, estão carentes de uma assistência eficaz que lhes proporcionem a vida digna que fizeram por merecer. a excelência no setor social do trabalhador do transporte, especialmente ferroviário, mas para a obtenção de um desenvolvimento sócio-econômico pleno e sustentável, desta categoria que com seu suor, suas lágrimas e as vezes com sua própria vida levou o progresso aonde somente a ferrovia podia levar.

ASSINATURA

X

SENADO FEDERAL
Fl 555
SSACM

538

CONGRESSO NACIONAL

MPV 353

00232

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

data	proposição
02 / 02 / 2007	Medida Provisória nº 353 / 2007

autor	nº do prontuário
Deputado Arnaldo Faria de Sá	337

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

Páginas 15	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

SUBSTITUTIVO GLOBAL DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 19/01/2007

Autoriza a criação do Instituto Brasileiro de Pesquisas em Transportes - IBPT e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a criar o Instituto Brasileiro de Pesquisas em Transportes - IBPT, vinculado ao Ministério dos Transportes, que terá por finalidade prestar serviços na área de estudos e pesquisas destinadas a subsidiar o planejamento, o acompanhamento informacional da situação do Sistema Nacional de Viação, assim como a avaliação da prestação de serviços de transporte ao usuário, sob a ótica multimodal e conceituação logística, na área de jurisdição federal.

Parágrafo único. Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão integrar-se à IBPT através de convênios de cooperação mútua.

Art. 2º O IBPT terá sede e foro na Capital Federal e prazo indeterminado, podendo estabelecer escritórios ou dependências em outras unidades da Federação.

Art. 3º A União integralizará o capital social do IBPT e promoverá a constituição inicial de seu patrimônio por meio de capitalização.

§ 1º. A integralização poderá se dar por meio de incorporação de bens móveis ou imóveis.

§ 2º. O IBPT absorverá a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA e o Instituto de Pesquisas Hidroviárias – INPH, vinculado à Companhia Docas do Rio de Janeiro, aí incluídos os seus acervos técnico, informacional, bibliotecário, patrimonial e recursos humanos e financeiros, e outros relacionados com os objetivos do IBPT.

§ 3º Ato do Poder Executivo criará Comissão Executiva para decidir sobre a transferência ou não para o IBPT do acervo ferroviário da Rede Ferroviária Federal – RFFSA, nos termos do § 2º.

§ 4º Serão transferidos para o IBPT os saldos das contas dos balanços patrimoniais do GEIPOT e do INPH, apurados por auditoria independente.

SENADO FEDERAL Fl 556 SSACM

Art. 4º O Poder Executivo deverá criar o IBPT, no prazo máximo de um ano, em conformidade com as diretrizes desta Lei.

§ 1º. Após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União fica suspenso o processo

de liquidação do GEIPOT e da RFFSA, conforme parecer da Comissão referida no § 3º. Art. 3º. 539

§ 2º Constituída o IBPT e completado o processo de absorção, o GEIPOT e o INPH serão extintos.

Art. 5º Compete ao IBPT:

I - promover e realizar estudos técnicos e sócio-econômicos, pesquisas e projetos de transportes, inclusive estudos especiais de demanda e oferta de transportes, na ótica multimodal;

II – promover estudos e projeções da matriz de origem-destino dos fluxos de transportes no território nacional;

III – pesquisar as modalidades de transportes, correlacionadas com a matriz de origem-destino referida, de forma a minimizar os custos dos transportes e maximizar os seus benefícios; promovendo a integração entre suas modalidades e terminais, em especial sua articulação com os sistemas portuários e as Estações Aduaneiras Interiores (EADIS – "portos secos");

IV - promover estudos e pesquisas com o objetivo de estabelecer indicadores nacionais e das peculiaridades regionais do País, para subsidiar a definição de prioridades de obras para atender ao setor de transportes;

V – desenvolver estudos sobre diagnósticos e perspectivas do setor transporte

VI – desenvolver e manter banco de dados sobre as principais informações do setor transportes, com dados nacionais e internacionais; publicando, inclusive o anuário estatístico dos transportes, com divulgação pela rede mundial de computadores;

VII – produzir mensalmente os índices de preços representativos dos principais segmentos do setor transporte;

VIII - identificar os principais pontos críticos do setor transporte, oferecendo ao Ministério dos Transportes e aos órgãos diretamente responsáveis relatório circunstanciado a cada semestre;

IX – estudar e definir os principais corredores estratégicos de transportes, para exportação ou para abastecimento interno, com base na matriz de origem-destino dos produtos mais importantes, tendo como função-objetivo a minimização do seu custo operacional, inclusive em termos de tempo, capital de giro e perdas;

X - Desenvolver ou promover estudos de logística operacional, com base no conceito "porta a porta" e multimodal, avaliando a utilização de contêineres, assim como incrementando o transporte de granéis, de forma a oferecer serviços de transporte em regime de eficiência, com menores custos para os usuários;

XI - dar suporte às articulações relativas à utilização dos sistemas de transportes com países limítrofes, com especial atenção entre a operação dos transportes e os sistemas aduaneiros fronteiriços;

XII – identificar, de forma prévia, a necessidade de estudos ambientais, para a realização de novas obras de transportes, assim como do aumento de capacidade de vias existentes.

XIII - desenvolver estudos para o desenvolvimento e melhoria do setor transporte, incluindo o seu gerenciamento, elaboração de projetos, expansão, reconstrução, bem como programas de operação, manutenção e conservação, em curto, médio e longo prazos, além do emprego de sistemáticas de logísticas operacionais mais eficientes;

XIV – estudar e apontar ao Ministério dos Transportes e às Agências responsáveis, em suas áreas de competências, os sistemas de transportes em condições de viabilidade empresarial, sem prejuízo do interesse social, de serem outorgados à iniciativa privada, inclusive em regime de Parceria Público-Privada – PPP;

XV – estudar e propor, se for o caso, a exploração de sistemas de transportes especiais, voltados principalmente para fins turísticos ou para a reativação do transporte ferroviário por passageiros regionais ou inter-regionais;

SENADO FL. 557

XVI - promover estudos de mercado, visando definir cenários de demanda dos usuários do Sistema Nacional de Transportes para apontar as necessidades de expansão dos sistemas viários, assim como estabelecer as prioridades para atendimento pelos serviços de transportes.

XVII - desenvolver estudos de impacto social, viabilidade técnico-econômica e ambiental para os empreendimentos de do setor transporte, em cooperação com os órgãos intervenientes;

XVIII - promover estudos e produzir informações para subsidiar planos de metas e programas de desenvolvimento do setor transporte, em regime de eficiência e viabilidade econômica do ponto de vista social e privada;

XIX - promover estudos voltados para programas de apoio para a modernização e capacitação da indústria nacional, visando maximizar a participação desta no esforço de fornecimento de embarcações, trens, metrôs, ônibus, veículos, bens, equipamentos, materiais, entre outros, necessários para a expansão do setor energético; e

XX– desenvolver e pesquisar novas tecnologias para os sistemas de transportes

XXI - desenvolver estudos para incrementar a utilização de fontes de energias motoras renováveis para utilização nos veículos do setor transporte, em cooperação com o Ministério de Minas e Energia.

XXII - prestar apoio de supervisão ou acompanhamento na execução dos Programas de Transportes do Ministério dos Transportes, em suas diversas modalidades; e dos Estados, Distrito Federal e Municípios, por convênio de cooperação técnica.

XXIII – subsidiar através de estudos e pesquisas a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, no que diz respeito ao acompanhamento, fiscalização e controle dos serviços prestados pelas concessionárias, permissionárias, autorizatárias ou arrendatárias, podendo para este fim estabelecer convênio de cooperação mútua;

XV - prestar serviços de assistência aos programas de financiamentos concedidos a órgãos do Ministério dos Transportes, ou apoio a estudos de concessão de empréstimos por bancos ou entidades internacionais, nacionais ou regionais de desenvolvimento ao setor transporte;

XVI – acompanhar, de forma subsidiária, a arrecadação do Adicional ao Frete de Renovação da Marinha Mercante – AFRMM e sua aplicação prevista em lei, em especial no Fundo da Marinha Mercante – FMM;

XVII – aferir a contribuição dos usuários de transportes, em especial rodoviários, sobre o frete dos serviços prestados, assim como do total de tributos e contribuições arrecadadas pelo Governo e sua retribuição em obras e serviços prestados;

XVIII - cuidar e manter sob sua guarda o acervo histórico nacional de transportes;

XIX - promover seminários, congressos ou encontros sobre as atividades de transportes;

XXX - publicar livros, revistas e opúsculos técnicos, para divulgar as ações de transportes no Brasil, inclusive através da rede mundial de computadores;

XXXI - participar de congressos e seminários, nacionais e internacionais, sobre o transporte ou assuntos afins;

XXXII - promover a difusão de conhecimentos atualizados no campo dos transportes, junto a entidades e órgãos públicos e privados, assim como promover cursos de especialização avançada no setor transporte, inclusive com o apoio de centros de estudos nacionais e internacionais, e de capacitação técnico-profissional;

XXXIII – desenvolver outras atividades, estudos e pesquisas, quando de relevante interesse público para o setor transporte.

SENADO FEDERAL Fl 358 SSACO

§ 1º. Os estudos e pesquisas desenvolvidos pela IBPT subsidiarão a formulação, o planejamento e a implementação de ações do Ministério dos Transportes, no âmbito da Política Nacional de Transportes, em especial os Projetos de Lei referentes ao plano plurianual, às diretrizes orçamentárias e ao orçamento anual, em conformidade com o Art. 165 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

§ 2º Na hipótese das atribuições discriminadas no presente artigo referir-se a transporte aéreo, será previamente ouvido o Ministério da Defesa.

Art. 6º O IBPT assumira todos os direitos e vantagens concedidos às entidades

absorvidas, assim como todos os deveres e obrigações, responsabilizando-se por todas as ações judiciais ou administrativas, que envolvem estas entidades, quando forem extintos o GEIPOT e o INPH. 541

Art. 7º Constituem recursos do IBPT:

I - receitas, rendas ou emolumentos provenientes da realização de estudos e pesquisas prestados a pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, inclusive por atividades complementares aos mesmos;

II – receitas de transferências de recursos do Tesouro;

III - produto da venda de publicações, material técnico, dados e informações, de emolumentos administrativos, inclusive para fins de licitação pública e de taxas de inscrição em concurso público;

IV – receitas provenientes da realização de cursos, seminários, encontros ou congressos ou assemelhados;

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

VI - rendimentos de aplicações financeiras que realizar;

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

VIII - rendas provenientes de outras fontes.

Parágrafo único. O Ministério dos Transportes disponibilizará ao IBPT os recursos orçamentários e financeiros necessários para o custeio das atividades da empresa, enquanto não for alcançado o seu equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 8º É dispensada de licitação a contratação do IBPT por órgãos ou entidades da administração pública com vistas na realização de atividades integrantes de seu objeto.

Art. 9º Ato do Poder Executivo aprovará o estatuto regulamentar da IBPT

Art. 9º O IBPT será administrada por um Conselho de Administração, com funções deliberativas, por uma Diretoria Executiva, contando ainda com um Conselho Fiscal e um Conselho Consultivo.

Art. 10 O Conselho de Administração será constituído:

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

II - do Presidente da Diretoria Executiva;

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

IV - de dois Conselheiros, indicados conforme estatuto regulamentar.

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

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

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

SENADO FED
Fl 559

Art. 11 A Diretoria Executiva será constituída de um Presidente e de dois Diretores, atuando em regime de colegiado.

§ 1º O Presidente do IBPT e os membros da Diretoria serão brasileiros, de reputação ilibada, formação universitária, elevado conceito no campo de especialidade dos cargos a serem exercidos e serão nomeados pelo Presidente da República.

§ 2º Aos membros da Diretoria Executiva é vedado o exercício de qualquer outra atividade profissional, empresarial, sindical ou de direção político-partidária, durante o exercício do seu mandato.

§ 3º. Está impedida de exercer cargo de direção no IBPT a pessoa que mantenha, um dos seguintes vínculos com a empresa:

I –membro do Conselho de Administração ou do Conselho Fiscal ou do Conselho Consultivo;

II – empregado de fundação de previdência de que a empresa ou sua controladora seja patrocinadora ou custeadora; e

III - membro de conselho ou diretoria de associação, regional ou nacional, representativa de interesses patronais ou trabalhistas no setor transporte..

Art. 12 O Conselho Fiscal do IBPT será constituído por três membros, e respectivos suplentes, com mandato de dois anos, permitida uma recondução.

§ 1º O Conselho Fiscal deve se reunir, ordinariamente, a cada dois meses e sempre que convocado pelo Conselho de Administração.

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

§ 3º As reuniões do Conselho Fiscal só terão caráter deliberativo se contarem com a presença do Presidente.

Art. 13 O Conselho Consultivo do IBPT será composto por representantes do Poder Público, dos trabalhadores em transportes, dos usuários dos serviços de transporte, e da comunidade científica com especialização em transportes.

Parágrafo único. O Conselho Consultivo reunir-se-á, ordinariamente, a cada três meses e, extraordinariamente, sempre que convocado pelo seu Presidente ou por dois terços de seus membros.

Art. 14 As competências do Conselho de Administração, da Diretoria Executiva, do Conselho Fiscal e do Conselho Consultivo do IBPT, bem como as hipóteses de destituição e substituição de seus respectivos integrantes, serão estabelecidas em regulamento próprio.

Art. 15 O regime jurídico do pessoal do IBPT será o da Consolidação das Leis do Trabalho e respectiva legislação complementar.

Art. 16 A contratação de pessoal efetivo do IBPT far-se-á por meio de concurso público de provas ou de provas, títulos, e trabalhos publicados, observadas as normas específicas editadas pelo Conselho de Administração.

§ 1º Para fins de implantação, fica o IBPT equiparada às pessoas jurídicas referidas no art. 1° da Lei n° 8.745, de 9 de dezembro de 1993, com vistas na contratação de pessoal por tempo determinado.

§ 2º Considera-se como necessidade temporária de excepcional interesse público, para os efeitos da Lei n° 8.745, de 9 de dezembro de 1993, a contratação de pessoal técnico e administrativo por tempo determinado, imprescindível ao funcionamento inicial do IBPT.

§ 3º As contratações a que se refere o § 1° observarão o disposto no **caput** do art. 3°, no art. 6°, no inciso II do art. 7° e nos arts. 9° e 12 da Lei n° 8.745, de 9 de dezembro de 1993, e não poderão exceder o prazo de trinta e seis meses, a contar da data da instalação da IBPT.

Art. 17 O IBPT é autorizada a estabelecer convênios com entidades da administração direta e indireta, destinados a viabilizar as atividades técnicas e administrativas indispensáveis ao seu funcionamento.

Art. 18 Os empregados do GEIPOT, do INPH e da RFFSA terão os respectivos contratos de trabalho transferidos para o IBPT, por sucessão trabalhista, não caracterizando rescisão contratual, permanecendo seus valores remuneratórios inalterados e assegurando seu desenvolvimento na carreira, conforme estabelecido no plano de cargos e salários em que estejam enquadrados.

SENADO FE. Fl 560 SSACN

§ 1º No prazo máximo de um ano, o IBPT deverá unificar os planos de cargos e salários, obedecido ao disposto no "caput" deste artigo.

§ 2º Os empregados transferidos na forma do "caput" deste artigo, cedidos a outros

órgãos ou entidades públicas, na data de publicação desta Lei, poderão permanecer nesta condição 543 independentemente do exercício de cargo comissionado.

§ 3º. É facultado aos empregados do INPH serem transferidos para a Companhia Docas do Rio de Janeiro e aos empregados da RFFSA permanecerem em seu órgão de origem ou optarem pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU.

Art. 19 Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar, e garantir recursos suficientes, para a realização de programas de desligamento voluntário para empregados do GEIPOT, INPH e RFFSA, iniciando-se o processo após a publicação desta Lei no Diário Oficial da União, respeitados, no mínimo, os termos e condições dos já realizados anteriormente pelas referidas empresas.

Parágrafo único. Caso os processos de desligamento voluntário não se completem antes da extinção das empresas absorvidas, o IBPT poderá dar continuidade aos mesmos, para os funcionários por ela absorvidos.

Art. 20 Os empregados da IBPT poderão ser requisitados, com ônus, para quaisquer órgãos públicos, independentemente de designação para exercício de cargo comissionado.

Parágrafo Único: As requisições do Ministério dos Transportes, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ e do Departamento Nacional de Infraestrutura – DNIT terão prioridade sobre as demais.

Art. 21 Ficam criados, para exercício exclusivo no IBPT, os cargos comissionados de direção, de gerência executiva, de assessoria, de assistência – CAS e os cargos comissionados técnicos – CCT, cujas especificações, quantitativos e remunerações serão definidos por Ato do Poder Executivo.

Art. 22 É vedado aos ocupantes de cargos efetivos, aos requisitados, aos ocupantes de cargos comissionados e aos dirigentes do IBPT o exercício regular de outra atividade profissional, inclusive gestão operacional de empresa ou direção político-partidária, excetuados os casos admitidos em lei.

Art. 23 Fica o IBPT autorizada a atuar como patrocinadora do Instituto GEIPREV de Seguridade Social, na condição de sucessora trabalhista, observada a exigência de paridade entre a contribuição da patrocinadora e a do participante.

§ 1º. O disposto no "caput" deste artigo aplica-se aos empregados transferidos, assim como aos novos empregados do IBPT, admitidos por concurso público.

§ 2º. Os empregados do INPH e da RFFSA continuação vinculados ás suas respectivas entidades de seguridade privada.

ART. 24 - AOS EMPREGADOS DA RFFSA TRANSFERIDOS PARA O IBPT FICA ASSEGURADO O DIREITO À COMPLEMENTAÇÃO ENTRE A APOSENTADORIA E A REMUNERAÇÃO SALARIAL, CONFORME A LEGISLAÇÃO CONCERNENTE, ESTENDIDA ATÉ A DATA DA PUBLICAÇÃO DESTA LEI NO DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO.

Art. 25 - Altera o Art. 102-a da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, modificada pela Medida Provisória Nº 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001, com a seguinte redação:.

"Art. 102-A. Instaladas a ANTT, a ANTAQ e o DNIT, ficam extintos a Comissão Federal de Transportes Ferroviários - COFER e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER.

§ 1º Decreto do Presidente da República disciplinará a transferência e a incorporação dos direitos, das obrigações e dos bens móveis e imóveis do DNER.

§2º Caberá ao inventariante do DNER adotar as providências cabíveis para o cumprimento do decreto a que se refere o § 2º."(NR)".

SENADO FEDERAL Fl 561 SSACM

Art. 27. Modifica o Art. 2º do Decreto Nº 4.839, de 12 de Setembro de 2003, que passa a ter a seguinte redação:

"Art. 2º Até que seja concluído o processo de liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, poderá ser autorizada, pelo Ministro de Estado dos Transportes, a cessão temporária de empregados da entidades liquidanda, com ônus

integral para o cessionário, para órgãos da administração pública federal, estadual ou municipal, ouvido previamente o respectivo Liquidante".

Art. 28. Por Ato do Poder Executivo, após absorção pelo IBPT, fica extinto o INPH.

Art. 29.Fica revogado o Decreto Nº 4.135, de 20 de Fevereiro de 2002, após publicação desta Lei no Diário Oficial da União, assim como a Lei Nº 5.908, de 20 de Agosto de 1973, depois de completado o processo de absorção do GEIPOT pelo IBPT.

Art. 30 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

Brasília, 7 de fevereiro de 2005; 183º da Independência e 116º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

SENADO FE
Fl 562
SSACM

TRECHOS DA LEGISLAÇÃO CITADA NO ANTEPROJETO DE LEI PARA CRIAÇÃO DA IBPT
(anexo subsidiário, em ordem de data)

DECRETO-LEI Nº 200, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1967.

Dispõe sobre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências.

LEI Nº 5.908, DE 20 DE AGOSTO DE 1973

Autoriza o Poder Executivo a transformar o Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes em empresa pública, sob a denominação de Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art 1º É o Poder Executivo autorizado a transformar o Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes em empresa pública, sob a denominação de Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), vinculada ao Ministério dos Transportes, com personalidade jurídica de direito privado, patrimônio próprio e autonomia administrativa e financeira, nos termos do artigo 5º, item II, do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-lei número 900, de 29 de setembro de 1969.

Parágrafo único. A Empresa terá sede e foro na Capital Federal, podendo, para o bom desempenho das suas finalidades, manter órgãos regionais e locais e dependências, em qualquer ponto do território nacional.

Art 2º A Empresa tem por objetivo dar apoio técnico e administrativo aos órgãos do Poder Executivo que tenham atribuições de formular, orientar, coordenar e executar a política nacional dos transportes, bem como promover, executar e coordenar atividades de estudos e pesquisas necessárias ao planejamento de transportes no País, competindo-lhe:

I - promover e realizar estudos técnicos e econômicos, pesquisas e projetos de transportes, inclusive estudos especiais de demanda global e intermodal de transportes;

II - elaborar, quando lhe for solicitado, Planos diretores integrados de transportes, Planos diretores modais, Planos diretores de transporte urbano, Planos diretores de trânsito e tráfego, bem como a sua atualização sistemática;

III - promover estudos e pesquisas com o objetivo de estabelecer parâmetros que atendam às peculiaridades regionais do País, na definição de prioridade de obras de infra-estrutura dos transportes;

IV - prestar serviços de assistência na ordenação e elaboração de programas de transportes;

V - realizar estudos para integração de Planos e programas de transportes de responsabilidade do Governo Federal, em suas diversas modalidades;

VI - realizar estudos de viabilidade técnico-econômica;

VII - prestar serviços de supervisão e acompanhamento da execução de Planos diretores estaduais de Transportes, em suas diversas modalidades;

VIII - promover a difusão de conhecimentos atualizados no campo dos transportes, junto a entidades e órgãos públicos e privados;

IX - prestar serviços de assistência na coordenação de programas de financiamentos concedidos a órgãos do Ministério dos Transportes;

X - estabelecer e manter, com os órgãos próprios do Ministério dos Transportes, fluxos de informações de interesse do planejamento a da programação dos transportes;

XI - prestar serviços de assessoramento ao Ministério dos Transportes no conjunto de atividades de sua especialidade;

SENADO FEDERAL Fl 563

XII - prestar serviços de apoio e colaboração técnica e administrativa aos órgãos do Poder Executivo Federal, estadual e municipal, em assuntos de sua especialidade; 546

XIII - prestar serviços a órgãos ou entidades estrangeiras ou internacionais, no País ou no exterior, em assuntos de sua especialidade.

§ 1º Os serviços a cargo da Empresa, compatíveis com seus fins, atribuições e atividades serão executados, sob a forma jurídica requerida para o caso, mediante justa remuneração.

§ 2º É facultado à Empresa desempenhar suas atividades mediante convênios ou contratos com entidades públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou internacionais.

§ 3º Na hipótese dos *misteres* discriminados no presente artigo referirem-se a Transporte Aéreo, será previamente ouvido o Ministério da Aeronáutica.

Art 3º O capital inicial da Empresa, pertencente integralmente à União, será constituído da seguinte forma:

I - saldo do Fundo de Integração de Transportes, criado pelo Decreto-lei nº 516, de 7 de abril de 1968 na data da instalação da Empresa;

II - valor dos bens patrimoniais da União utilizados pelo Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes, mediante inventário e avaliação a cargo de Comissão designada pelo Ministro dos Transportes.

§ 1º Da Comissão designada para proceder ao inventário e à avaliação dos bens patrimoniais da União referidas neste artigo participará um representante do Serviço do Patrimônio da União.

§ 2º O Poder Executivo poderá autorizar o aumento do capital da Empresa e a participação de outras pessoas jurídicas do Poder Público, da Administração Direta ou Indireta, mantidos 51% (cinqüenta e um por centro) na propriedade da União.

Art 4º Constituirão recursos da Empresa:

I - contribuições dos órgãos e entidades da Administração Indireta vinculados ao Ministério dos Transportes, fixadas pelo Ministro de Estado, de acordo com programas de atividades da Empresa por ele aprovados;

II - produto da prestação de serviços de toda natureza, compatíveis com as finalidades, atribuições e atividades da Empresa, a órgãos e entidades públicas ou particulares, nacionais, estrangeiras ou internacionais, mediante convênios, acordos, ajustes ou contratos;

III - dotações consignadas no orçamento geral da União para fins operacionais da Empresa;

IV - créditos de qualquer natureza, abertos em seu favor;

V - recursos de capital, inclusive os resultantes da conversão, em espécie, de bens e direitos;

VI - renda de bens patrimoniais;

VII - recursos de operações de crédito, inclusive os provenientes de empréstimos e financiamentos obtidos pela Empresa, de origem nacional estrangeira ou internacional;

VIII - doações feitas à Empresa;

IX - quaisquer outras rendas operacionais.

SENADO FEDERAL 564

§ 1º As contribuições a que se refere a item I deste artigo serão creditadas diretamente à Empresa em parcelas mensais, iguais e sucessivas, a partir do exercício de 1973 e do mês subseqüente à aprovação, pelo Ministro dos Transportes, do primeiro programa de atividades da Empresa.

§ 2º Serão transferidos à Empresa as dotações do Orçamento da União para 1974 destinadas ao Grupo de Estudos para Integração da Política dos Transportes do Ministério dos Transportes.

Art 5º A Empresa reger-se-á por esta Lei, pelos Estatutos que serão aprovados por

decreto e, subsidiariamente, pelas normas de direito aplicáveis. 547

Parágrafo único. Dos Estatutos de que trata este artigo constarão, além das finalidades e atribuições, do capital e dos recursos, na forma do disposto nesta Lei, a composição da Administração e do órgão de fiscalização da Empresa, e as competências de seus dirigentes.

Art 6º O regime jurídico do pessoal da Empresa será o da legislação trabalhista.

§ 1º Os empregados do Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes, ocupantes de empregos constantes das tabelas a que se referem os Anexos I a III do Quadro de Pessoal aprovado pelo Decreto nº 68.910, de 13 de julho de 1971, que não tenham outra relação de emprego, passarão a integrar o quadro de pessoal da Empresa, sem solução de continuidade na relação de emprego, a partir da data de sua instalação, na forma do § 1º, do artigo 9º desta Lei.

§ 2º Os servidores públicos que, à data da instalação da Empresa estiverem prestando serviços ao Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes, sob qualquer forma legal, poderão, observados os critérios do Poder Executivo, optar, dentro de sessenta dias, por seu aproveitamento no quadro de pessoal da Empresa, sob o regime da legislação trabalhista.

§ 3º A Administração da Empresa, caso aceite a opção, deverá, dentro de trinta dias, comunicar essa opção ao órgão de pessoal a que o optante pertencer cabendo a este último órgão declarar vago o cargo respectivo, à vista do termo de opção aceito, que servirá como pedido de exoneração.

§ 4º Os servidores que não tiverem sua opção acolhida, poderão, a critério da Administração da Empresa, permanecer à disposição desta, aplicando-se-lhes, neste caso, o disposto no parágrafo seguinte.

§ 5º Nos casos previstos na regulamentação vigente, a GEIPOT poderá ter servidores requisitados da Administração Direta ou Indireta, sem ônus para a entidade ou órgão de origem.

Art 7º Para o gozo dos direitos previstos na legislação trabalhista e de previdência social, será computado o tempo de serviço anterior prestado à Administração Pública pelo servidor cuja opção for aceita pela GEIPOT.

Art 8º A prestação de contas da Administração da Empresa será submetida ao Ministro de Estado dos Transportes que, com o seu pronunciamento e a documentação referida no artigo 42, do Decreto-lei nº 199, de 25 de fevereiro de 1967, a enviará ao Tribunal de Contas, dentro do prazo de cento e vinte dias do encerramento do exercício da Empresa.

Art 9º O Poder Executivo expedirá os Estatutos da Empresa no prazo de sessenta dias, contados da publicação desta Lei.

§ 1º O decreto que aprovar os Estatutos referidos neste artigo fixará a data da instalação da Empresa.

§ 2º Até a instalação da Empresa, continuam em vigor o Decreto-lei nº 516, de 7 de abril de 1969, o Decreto nº 64.312 da mesma data, o Decreto nº 65.399, de 13 de outubro de 1969, e o Decreto nº 68.910, de 13 de julho de 1971.

§ 3º Na data da instalação da Empresa o Grupo de Estados para Integração da Política de Transportes encerrará balanço, transferido para a Empresa os saldos, recursos e documentos existentes, inclusive os relativos à gestão do Fundo de Integração de Transportes.

Art 10. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 20 de agosto de 1973; 152º da Independência e 85º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI
Mário David Andreazza
João Paulo dos Reis Velloso

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988.

Art. 165. Leis de iniciativa do Poder Executivo estabelecerão:

I - o plano plurianual;

II - as diretrizes orçamentárias; 548

III - os orçamentos anuais.

LEI Nº 8.186, DE 21 DE MAIO DE 1991

Dispõe sobre a complementação de aposentadoria de ferroviários e dá outras providências.

O Presidente do SENADO FEDERAL promulga, nos termos do art. 66, § 7.°, da Constituição Federal, a seguinte lei, resultante de projeto vetado pelo Presidente da República e cujo veto não foi mantido pelo Congresso Nacional:

Art. 1° É garantida a complementação da aposentadoria paga na forma da Lei Orgânica da Previdência Social - LOPS aos ferroviários admitidos até 31 de outubro de 1969, na Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, constituída ex-vi da Lei n° 3.115, de 16 de março de 1957, suas estradas de ferro, unidades operacionais e subsidiárias.

Art. 2° Observadas as normas de concessão de benefícios da Lei Previdenciária, a complementação da aposentadoria devida pela União é constituída pela diferença entre o valor da aposentadoria paga pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) e o da remuneração do cargo correspondente ao do pessoal em atividade na RFFSA e suas subsidiárias, com a respectiva gratificação adicional por tempo de serviço.

Parágrafo único. O reajustamento do valor da aposentadoria complementada obedecerá aos mesmos prazos e condições em que for reajustada a remuneração do ferroviário em atividade, de forma a assegurar a permanente igualdade entre eles.

Art. 3° Os efeitos desta lei alcançam também os ferroviários, ex-servidores públicos ou autárquicos que, com base na Lei n° 6.184, de 11 de dezembro de 1974, e no Decreto-Lei n°5, de 4 de abril de 1966, optaram pela integração nos quadros da RFFSA sob o regime da Consolidação das Leis do Trabalho, inclusive os tornados inativos no período de 17 de março de 1975 a 19 de maio de 1980.

Art. 4° Constitui condição essencial para a concessão da complementação de que trata esta lei a detenção, pelo beneficiário, da condição de ferroviário, na data imediatamente anterior ao início da aposentadoria previdenciária.

Art. 5° A complementação da pensão de beneficiário do ferroviário abrangido por esta lei é igualmente devida pela União e continuará a ser paga pelo INSS, observadas as normas de concessão de benefícios da Lei Previdenciária e as disposições do parágrafo único do art. 2° desta lei.

Parágrafo único. Em nenhuma hipótese, a pensão previdenciária complementada poderá ser paga cumulativamente com as pensões especiais previstas nas Leis n°s 3.738, de 3 de abril de 1960, e 6.782, de 20 de maio de 1980, ou quaisquer outros benefícios pagos pelo Tesouro Nacional.

Art. 6° O Tesouro Nacional manterá à disposição do INSS, à conta de dotações próprias consignadas no Orçamento da União, os recursos necessários ao pagamento da complementação de que trata esta lei.

Art. 7° Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 8° Revogam-se as disposições em contrário. Senado Federal, 21 de maio de 1991

MAURO BENEVIDES

LEI Nº 8.745, DE 9 DE DEZEMBRO DE 1993.

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

Art. 1º Para atender a necessidade temporária de excepcional interesse público, os 549
órgãos da Administração Federal direta, as autarquias e as fundações públicas poderão efetuar contratação de pessoal por tempo determinado, nas condições e prazos previstos nesta Lei.

.....

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

.....

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

.....

§ 1o Excetua-se do disposto no **caput** deste artigo a contratação de professor substituto nas instituições federais de ensino, desde que o contratado não ocupe cargo efetivo, integrante das carreiras de magistério de que trata a Lei nº 7.596, de 10 de abril de 1987, e condicionada à formal comprovação da compatibilidade de horários. (Parágrafo incluído pela Lei nº 9.849, de 26 de outubro de 1999).

.....

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

.....

Art. 7º.....

.....

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

.....

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

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

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

III - ser novamente contratado, com fundamento nesta Lei, antes de decorridos vinte e quatro meses do encerramento de seu contrato anterior, salvo na hipótese prevista no inciso I do art. 2o, mediante prévia autorização, conforme determina o art. 5o. (Redação dada pela Lei nº 9.849, de 26 de outubro de 1999).

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

.....

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

I - pelo término do prazo contratual;

II - por iniciativa do contratado.

III - pela extinção ou conclusão do projeto, definidos pelo contratante, nos casos da alínea h do inciso VI do art. 2º. (Incluído pela Lei nº 10.667, de 14.5.2003)

SENADO FEDERAL Fl 567

§ 1º A extinção do contrato, nos casos dos incisos II e III, será comunicada com antecedência mínima de trinta dias. (Redação dada pela Lei nº 10.667, de 14.5.2003)

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

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001.

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências alterada pela Medida Provisória Nº 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001.

"Art.102-A. Instaladas a ANTT, a ANTAQ e o DNIT, ficam extintos a Comissão Federal de Transportes Ferroviários - COFER e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER e dissolvida a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT.

§ 1º A dissolução e liquidação do GEIPOT observarão, no que couber, o disposto na Lei nº 8.029, de 12 de abril de 1990.

§ 2º Decreto do Presidente da República disciplinará a transferência e a incorporação dos direitos, das obrigações e dos bens móveis e imóveis do DNER.

§ 3º Caberá ao inventariante do DNER adotar as providências cabíveis para o cumprimento do decreto a que se refere o § 2º.

§ 4º Decreto do Presidente da República disciplinará o processo de liquidação do GEIPOT e a transferência do pessoal a que se refere o art. 114-A." (NR)

.....

DECRETO Nº 4.135, DE 20 DE FEVEREIRO DE 2002.

Dispõe sobre o processo de liquidação da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição, e tendo em vista o disposto nos §§ 1º e 4º do art. 102-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001,

DECRETA:

Art. 1º O processo de liquidação da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT far-se-á sob a supervisão do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, observado o disposto no art. 102-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, correndo as despesas da liquidação à conta da entidade liquidanda e, em caráter complementar, do Ministério dos Transportes.

Parágrafo único. Fica o Ministério dos Transportes autorizado a colocar à disposição do liquidante as dotações específicas consignadas em Lei Orçamentária, com a finalidade de complementar as despesas de liquidação, bem como fazer face aos débitos decorrentes de norma legal, ato administrativo ou contrato e das demais obrigações pecuniárias originárias do GEIPOT.

Art. 2º O processo de liquidação do GEIPOT será conduzido por liquidante, servidor efetivo ou aposentado da Administração Pública Federal direta, autárquica ou fundacional, indicado pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão e nomeado pelo Presidente da República.

SENADO FEDERAL Fl 565 SSACM

§ 1º O liquidante terá remuneração equivalente à do cargo de diretor-presidente da entidade liquidanda e, além de suas obrigações, incumbir-se-á das providências relativas à fiscalização orçamentária e financeira da entidade em liquidação, nos termos da Lei nº 6.223, de 14 de julho de 1975.

§ 2º Para os efeitos do disposto no § 1º, o liquidante poderá, mediante contrato e nos termos da legislação vigente, compor equipe para assessorá-lo no desempenho de suas atribuições, constituída de pessoas detentoras de conhecimentos específicos nas áreas jurídica, contábil, financeira, administrativa e de engenharia.

§ 3º A liquidação deverá ser efetivada no prazo de cento e oitenta dias, contado da data de publicação deste Decreto, podendo ser prorrogado, a critério do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, mediante proposta do liquidante.

Art. 3º Ficam extintos os mandatos e cessada a investidura dos diretores e dos membros dos Conselhos de Administração e Fiscal da entidade, sem prejuízo da responsabilidade pelos respectivos atos de gestão e de fiscalização.

Parágrafo único. Os membros do Conselho Fiscal, que deverá funcionar durante o processo de liquidação da entidade, serão indicados, respectivamente, pelos Ministérios da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão e dos Transportes, e designados pelo Ministro de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão.

Art. 4º Poderão ser mantidos os contratos de trabalho dos empregados com a entidade liquidanda, até que se conclua o processo de absorção, sob a forma de sucessão trabalhista, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ ou pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, conforme previsto no § 4º do art. 102-A, combinado com o art. 114-A, §§ 1º, 2º e 3º, da Lei nº 10.233, de 2001.

Parágrafo único. Durante o processo de liquidação, poderá ser autorizada a cessão de empregados da entidade liquidanda para a ANTT, a ANTAQ ou o DNIT, até que se conclua o processo de absorção de que trata o **caput** deste artigo.

Art. 5º O liquidante fica autorizado a transferir ao Ministério dos Transportes, à ANTT, à ANTAQ e ao DNIT, após devidamente inventariados, os acervos técnico, bibliográfico e documental, bem assim os bens móveis de propriedade do GEIPOT.

Art. 6º Em todos os atos ou operações, o liquidante deverá usar a denominação social seguida da expressão "em liquidação".

Art. 7º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, ___ de _____ de 2007; 181º da Independência e 114º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Anderson Adauto Pereira
Guido Mantega

LEI Nº 10.478, DE 28 DE JUNHO DE 2002

Dispõe sobre a complementação de aposentadorias de ferroviários da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, em liquidação, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei

Art. 1º Fica estendido, a partir do 1º de abril de 2002, aos ferroviários admitidos até 21 de maio de 1991 pela Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, em liquidação, constituída ex vi da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, suas estradas de ferro, unidades operacionais e subsidiárias, o direito à complementação de aposentadoria na forma do disposto na Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, com efeitos financeiros a partir de 1º de abril de 2002.

Brasília, 28 de junho de 2002; 181º da Independência e 114º da República.
FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
João Henrique de Almeida Sousa

SENADO FI 569 SSAC

DECRETO Nº 4.839, DE 12 DE SETEMBRO DE 2003. 552

Dá nova redação ao inciso I do art. 3º do Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999, que dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º O inciso I do art. 3º do Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999, passa a vigorar com a seguinte redação:

"I - nomear Comissão de Liquidação, composta por até cinco membros, cuja escolha deverá recair em servidores efetivos ou aposentados da administração pública federal direta, autárquica ou fundacional, indicados pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão;" (NR)

Art. 2º Até que seja concluído o processo de liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA e da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, poderá ser autorizada, pelo Ministro de Estado dos Transportes, a cessão temporária de empregados das entidades liquidandas, com ônus integral para o cessionário, para órgãos da administração pública federal, estadual ou municipal, ouvido previamente os respectivos Liquidantes.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Fica revogado o parágrafo único do art. 4º do Decreto nº 4.135, de 20 de fevereiro de 2002.

Brasília, ___ de _____ de 200_; 182º da Independência e 115º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Anderson Adauto Pereira
Guido Mantega

Cumpre-nos acrescentar de que a presente emenda nos foi sugerida pela Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários - FAEF e da Associação dos Empregados Ferroviários ativos de São Paulo - AEFEASP.

ARNALDO FARIA DE SÁ
Deputado Federal / SP

SENADO FF
FI 570
SSACM

NOTA TÉCNICA Nº 10/2007

Subsídios para a apreciação da Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, quanto à adequação orçamentária e financeira.

I – INTRODUÇÃO

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

Nos termos do art. 62 da Constituição Federal, o Presidente da República submeteu à deliberação do Congresso Nacional, por intermédio da Mensagem nº 12/2007-CN (nº 36/2007, na origem), a Medida Provisória (MP) nº 353, de 22 de janeiro de 2007, que "dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências."

II – SÍNTESE E ASPECTOS RELEVANTES

Pela sistemática do transporte ferroviário no País, implantada no final da década passada, a exploração do serviço de transporte de carga foi transferida para as empresas privadas sob a forma de concessão, com o conseqüente arrendamento das malhas ferroviárias da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, o que ensejou a dissolução da empresa e o início do processo de sua liquidação em dezembro de 1999.

A Medida Provisória (MP) nº 353/2007, estabelece o encerramento do processo de liquidação e a extinção da RFFSA, sociedade de economia mista instituída com base na autorização contida na Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957.

A partir da publicação da MP em comento, a União sucedeu a extinta RFFSA nos direitos, obrigações e ações judiciais em que esta era autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, ressalvadas as ações relativas aos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, que foram transferidas à Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

A MP nº 353/2007 instituiu, no âmbito do Ministério da Fazenda, o Fundo Contingente da Extinta RFFSA – FC, de natureza contábil, em valor suficiente para o pagamento de:

a) participações dos acionistas minoritários da extinta RFFSA;
b) despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à Valec, na condição de sucessora trabalhista;

c) despesas decorrentes de eventuais levantamentos de gravames judiciais incidentes sobre bens oriundos da extinta RFFSA; e
d) despesas relativas à regularização, administração, avaliação e venda dos imóveis não-operacionais mencionados no inciso II do *caput* do seu art. 6º.

Constituem o FC:
a) recursos oriundos de emissão de títulos do Tesouro Nacional, até o valor de face total de R$ 300 milhões;
b) recursos do Tesouro Nacional, provenientes da emissão de títulos, em valores equivalentes ao produto da venda de imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, até o limite de R$ 1 bilhão;
c) recebíveis até o valor de aproximadamente R$ 2,44 bilhões, oriundos dos contratos de arrendamento de malhas ferroviárias, contabilizados nos ativos da extinta RFFSA, não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na MP nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001;
d) resultado das aplicações financeiras dos recursos do FC; e
e) outras receitas previstas em lei orçamentária.

Ficaram transferidos ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT;
a) a propriedade dos bens móveis e imóveis operacionais da extinta RFFSA;
b) os bens móveis não-operacionais utilizados pela Administração Geral e Escritórios Regionais da extinta RFFSA, ressalvados aqueles necessários às atividades da Inventariança; e
c) os demais bens móveis não-operacionais, incluindo-se trilhos, material rodante, entre outros.

Atribuiu-se ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional IPHAN a incumbência de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como de zelar pela sua guarda e manutenção.

Foram transferidos à Valec:
a) os contratos de trabalho dos empregados ativos integrantes do quadro de pessoal próprio da extinta RFFSA, ficando alocados em quadro de pessoal em extinção; e
b) as ações judiciais relativas aos empregados supramencionados em que a extinta RFFSA seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada.

Criaram-se, no âmbito do Poder Executivo Federal, 157 cargos em comissão do Grupo – Direção e Assessoramento Superiores – DAS, com caráter transitório e destinados às atividades de inventariança.

III – COMPATIBILIDADE E ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA

O art. 5º da Resolução nº 1, de 2002-CN, que "dispõe sobre a apreciação, pelo Congresso Nacional, das Medidas Provisórias a que se refere o art. 62 da Constituição Federal, e dá outras providências", refere-se da seguinte forma ao exame da adequação orçamentária e financeira: "O exame de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das Medidas Provisórias abrange a análise da repercussão sobre a receita ou a despesa pública da União e

da implicação quanto ao atendimento das normas orçamentárias e financeiras vigentes, em especial a conformidade com a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF), a lei do plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e a lei orçamentária da União."

A partir da análise da MP nº 353/2007, não foram encontrados, em principio, dispositivos que comprometessem sua compatibilidade e adequação orçamentária e financeira com a legislação supramencionada vigente.

Façamos, no entanto, as seguintes considerações particularmente no que tange ao art. 23 da Medida Provisória, que cria, no âmbito do Poder Executivo Federal, 157 cargos em comissão do Grupo- Direção e Assessoramento Superiores – DAS.

O art. 16 da LRF determina que "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; ..." O art. 21 da LRF, por sua vez, determina que um ato que provoque aumento da despesa com pessoal deve atender ao art. 16 da mesma lei.

Verificamos que a Exposição de Motivos (EM) Interministerial nº 5/MT/MP/MF/AGU, que acompanhou a MP nº 353/2007, traz em seu item 11 a requerida estimativa de impacto orçamentário-financeiro. A esse respeito, declara a EM que a criação dos cargos em comissão representa um custo mensal de R$ 387 mil, cuja distribuição deverá ser regulamentada por decreto.

Adicionalmente, podemos considerar que a criação dos cargos em comissão efetivada pelo art. 23 da Medida Provisória em análise encontra-se adequada à Lei Orçamentária para 2007 – LOA/2007 (Lei nº 11.439, de 29 de dezembro de 2006), no que diz respeito ao seu enquadramento no limite de autorização estabelecido para o Poder Executivo – de forma apenas globalizada – no seu Anexo V. Desprovido que qualquer detalhamento maior, o Anexo autoriza a criação de até 28.727 vagas para o Poder Executivo no exercício de 2007, com o correspondente limite financeiro de R$ 796.667 mil.

Esses são os subsídios julgados pertinentes.

Brasília, 30 de janeiro de 2007.

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

De acordo,

WAGNER PRIMO FIGUEIREDO JUNIOR
Diretor da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira / CD

REFORMULAÇÃO DO PARECER DO RELATOR, PELA COMISSÃO MISTA, À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 2007, E EMENDAS (PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO).

O SR. JAIME MARTINS (PR-MG. Para emitir parecer. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, ontem nós distribuímos o nosso parecer à MP nº 353, com o projeto de lei de conversão.

É preciso salientar que o projeto teve excelente aceitação não só entre entes envolvidos com a ferrovia, como ferroviários da ativa e aposentados e operadores da ferrovia, mas também entre os partidos que compõem esta Casa.

Sinto que já estamos preparados para votar a matéria. O nosso texto é bastante extenso, mas todos já tiveram a oportunidade de lê-lo e avaliá-lo.

Gostaria de registrar, portanto, que foram feitas pequenas alterações de ontem para hoje, mas elas dizem respeito apenas ao texto, não modificam o conteúdo do projeto de lei de conversão. Eu apenas ajustei a redação em razão de alguns equívocos decorrentes do fato de eu ter de concluir o parecer e o texto ontem em hora avançada para viabilizar a sua leitura neste plenário.

Registro, portanto, que neste momento estamos inserindo no sistema o novo texto, com alterações no art. 17, que diz, no seu inciso III, que fica transferido para a VALEC o Serviço Social das Estradas de Ferro. Nesse inciso havia apenas uma incorreção e estamos deixando o texto mais claro. O texto passa a ser o seguinte:

"Art. 17. Ficam transferidos para a VALEC:

.....

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

Fizemos também uma alteração no parecer porque, embora tenha retirado do texto do PLV o dispositivo que vedava o levantamento dos depósitos recursais, por ser desnecessário — trata-se apenas de questão de técnica legislativa —, esqueci-me de adequar o voto ao quadro anexo. Para tanto, excluí o parágrafo que falava do acolhimento da emenda n.º 222, que estava no voto, na página 27, entre os parágrafos que se iniciavam com "estritamente no mérito" e o "quadro de resumo anexo". Além disso, no quadro de resumo, o voto relativo à emenda n.º 222 foi alterado de "aprovação parcial" para "rejeição".

Feitas essas considerações, proponho à Mesa que passemos imediatamente à votação da matéria, a fim de adiantarmos nosso trabalho. Naturalmente, estou nesta tribuna à disposição dos Parlamentares para esclarecer qualquer dos pontos do projeto de lei de conversão.

PARECER ESCRITO ENCAMINHADO À MESA

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 353, DE 2007
(MENSAGEM Nº 12, de 23/01/2007 – CN)

Ver página alterada (art. 17, inciso III)

Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

Autor: PODER EXECUTIVO
Relator: Deputado Jaime Martins

I - RELATÓRIO

A Medida Provisória indicada na epígrafe se destina a revitalizar o setor ferroviário. Para atingir tal objetivo, promove a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA. Tal sociedade de economia mista, constituída com base em autorização concedida pela Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, foi incluída no Programa Nacional de Desestatização – PND pelo Decreto nº 473, de 9 de março de 1992, e teve sua dissolução, liquidação e extinção determinada pelo Decreto nº 3.277, de 7 de dezembro de 1999. A despeito de tantos anos passados, o processo de sua liquidação ainda não foi concluído.

Ressalte-se, desde logo, que a matéria foi objeto da Medida Provisória nº 246, de 6 de abril de 2005, a qual foi rejeitada pelo Congresso Nacional em 21 de junho de 2005. Embora exista semelhança entre tais diplomas, eles diferem em pelo menos três pontos fundamentais. O primeiro consiste nos critérios de atualização monetária das participações minoritárias. O

segundo é que a Medida Provisória nº 246, de 2005, transferia os empregados ativos da RFFSA para a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, enquanto a Medida sob comento os transfere para a VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. Finalmente, não constam da MP 353, de 2007, alterações de legislação que eram determinadas pela MP 246, de 2005, e que posteriormente foram implementadas pela Lei nº 11.314, de 2006. Todavia, mais ainda do que em função de seus respectivos textos, as Medidas Provisórias nº 246/05 e nº 353/07 se distinguem pelas circunstâncias em que foram adotadas. Apenas no interregno entre a publicação de uma e de outra, o prejuízo acumulado e o endividamento da RFFSA aumentaram em mais de R$ 1 bilhão (um bilhão de reais).

A Medida Provisória ora relatada encerra tanto o processo de liquidação da companhia quanto os mandados do Liquidante e dos membros do Conselho Fiscal.

A União assume os direitos e as obrigações da RFFSA, os quais serão inventariados em processo coordenado e supervisionado pelo Ministério dos Transportes. É assegurado o pagamento das participações dos acionistas minoritários, com base no valor do patrimônio líquido apurado em balanço patrimonial, o qual poderá ser feito mediante dação em pagamento de bens não-operacionais da RFFSA. As atribuições da assembléia geral de acionistas relativas à aprovação do balanço de extinção são transferidas para o Ministro de Estado da Fazenda.

Os empregados ativos integrantes do quadro de pessoal da sociedade extinta são transferidos para a VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., mantida a remuneração e preservados os direitos à complementação de aposentadoria e ao desenvolvimento na carreira previsto no plano de cargos e salários da RFFSA. Os empregados que não estiverem cedidos a outros órgãos ou entidades públicas ficarão à disposição da Inventariança enquanto necessário, podendo ser cedidos à Advocacia-Geral da União, ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, ao Ministério dos Transportes, ao Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, à Agência Nacional de

Transportes Aquaviários – ANTAQ e ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN.

Os empregados ficam alocados em quadro de pessoal em extinção, de modo que, em caso de demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento de um empregado, a vaga por ele ocupada é extinta. Quando não mais houverem integrantes do quadro em extinção, a complementação de aposentadoria passará a ser reajustada pelos índices e na periodicidade previstos pelo Regime Geral de Previdência Social.

O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão é autorizado a aprovar proposta da VALEC para implementação de Programa de Desligamento Voluntário dos empregados a ela transferidos.

Observada a paridade entre as contribuições da patrocinadora e de cada participante, o encargo de patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER poderá ser exercido pela União, em relação aos beneficiários assistidos pela RFFSA, e será assumido pela VALEC, em relação aos empregados a ela transferidos, cujo conjunto constituirá massa fechada.

A União, por meio do Ministério dos Transportes, repassará à VALEC recursos orçamentários e financeiros para custeio das despesas com os empregados a ela transferidos.

Nas ações judiciais em que figure como autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada, a RFFSA será sucedida pela VALEC, em se tratando de ações trabalhistas relativas aos empregados a ela transferidos, e pela União, nas demais ações. Em ambos os casos, os atuais procuradores judiciais ficam incumbidos, sob pena de responderem por eventuais prejuízos, de comunicar ao juízo competente a sucessão legalmente determinada, bem como de repassar à sucessora todas as informações e documentos relativos aos processos judiciais.

Os imóveis não-operacionais da sociedade de economia mista extinta são incorporados ao patrimônio da União, enquanto os demais

bens, ressalvados os móveis necessários às atividades de inventariança, são transferidos para o DNIT. O IPHAN receberá, administrará e zelará pela guarda e manutenção dos bens de valor artístico, histórico ou cultural, assegurado o compartilhamento para uso ferroviário dos operacionais, ou seja, aqueles vinculados aos contratos de arrendamento celebrados pela RFFSA.

É instituído o Fundo Contingente da Extinta RFFSA - FC, de natureza contábil, constituído por (1) até R$ 300 milhões, apurados com a emissão de títulos do Tesouro Nacional; (2) até R$ 1 bilhão em recursos do Tesouro Nacional, provenientes da emissão de títulos, em montante equivalente ao produto da venda de imóveis não-operacionais; (3) até quase R$ 2,5 bilhões em recebíveis, oriundos dos contratos de arrendamento de malhas ferroviárias integrantes dos ativos da RFFSA; (4) rendimentos das aplicações financeiras dos recursos do próprio Fundo; e (5) outras receitas orçamentárias. Os títulos emitidos pelo Tesouro Nacional serão colocados no mercado ao par, ou seja, sem ágio ou deságio, e do mesmo modo resgatados, ainda que antecipadamente.

A Secretaria de Patrimônio da União indicará os imóveis não-operacionais oriundos da RFFSA a serem alienados mediante leilão ou concorrência pública, dispensada autorização do Presidente da República. O Poder Executivo designará instituição financeira federal para atuar como agente operador do Fundo Contingente, a qual ficará incumbida de administrar, regularizar, avaliar e vender os imóveis, efetuar a cobrança administrativa, receber o produto da venda, encaminhar à Advocacia-Geral da União as informações e documentos eventualmente necessários à defesa dos interesses da União e ainda representá-la na celebração dos contratos de compra e venda, na forma de instrumentos particulares com força de escritura pública.

Os imóveis serão pagos em até sessenta meses e alienados nas condições estabelecidas pela Lei nº 9.636, de 1998, ou seja, com prestações calculadas pela Tabela Price, taxa nominal de juros de 10% ao ano, entrada mínima de 20% do preço e garantia mediante alienação fiduciária. Os ocupantes de imóveis terão preferência para a compra dos mesmos, em condições idênticas às oferecidas pelo vencedor da licitação ou, em se tratando

de cidadãos de baixa renda ou de empregados da RFFSA, ativos ou inativos, e respectivos pensionistas, em condições mais favoráveis, tais como parcelamento do saldo em até trezentas prestações mensais, redução da taxa de juros para 7% e do valor do sinal para 5%, podendo ser dividido em duas parcelas.

O produto das vendas será imediatamente recolhido à conta do Tesouro Nacional, o qual o utilizará para amortizar a dívida pública e emitirá títulos, em valor equivalente, para capitalizar o Fundo Contingente. Tendo as alienações atingido o valor de R$ 1 bilhão, os imóveis remanescentes serão destinados conforme determina a legislação patrimonial da União. Poderão, contudo, ser alienados diretamente a Estados, ao Distrito Federal, a Municípios e a entidades públicas que tenham por objeto provisão habitacional, bem como utilizados em Fundos de Investimentos Imobiliários previstos na Lei nº 8.668, de 25 de junho de 1993, quando destinados a programas de reabilitação de áreas urbanas centrais, sistemas de circulação e transporte, regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social. O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão poderá formalizar termos de entrega provisórios de imóveis não-operacionais a órgãos e entidades federais, estaduais ou municipais.

Os recursos do FC serão utilizados para o pagamento (1) das participações acionárias minoritárias; (2) de condenações judiciais da VALEC ao pagamento de passivos trabalhistas a ela transferidos; (3) de despesas com o levantamento de gravames judiciais incidentes sobre bens imprescindíveis à administração pública; e (4) de despesas com a regularização, administração, avaliação e venda dos imóveis não-operacionais. Satisfeitas tais obrigações, o saldo remanescente do Fundo reverterá ao Tesouro Nacional.

São criados 157 cargos em comissão, distribuídos por ato do Poder Executivo. Os destinados às atividades de inventariança serão restituídos à Secretaria de Gestão do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão à medida que aquelas sejam concluídas, e os demais integrarão a estrutura regimental dos órgãos aos quais forem distribuídos.

A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que reestruturou os transportes aquaviário e terrestre, é aprimorada mediante adequação ou

acréscimo de dispositivos, conforme exposto em seguida. A primeira alteração deixa claro que apenas o transporte ferroviário regular de passageiros é objeto de permissão, pois o transporte não regular é objeto de autorização. São excluídos, da receita da ANTT, os recursos provenientes dos contratos de arrendamento contabilizados nos ativos da RFFSA, os quais são incorporados ao Fundo de Contingência criado pela Medida Provisória sob comento. São acrescentadas atribuições ao DNIT. Transferem-se do Ministério dos Transportes para o do Planejamento, Orçamento e Gestão as responsabilidades relativas à aposentadoria de ferroviários. Atualiza-se a referência à entidade para a qual foram transferidos os empregados da RFFSA, indicando-se a VALEC no lugar da ANTT. O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão é autorizado a utilizar a Inventariança da RFFSA, mediante convênio, para a adoção das medidas administrativas decorrentes da transferência das responsabilidades relacionadas à aposentadoria de ferroviários.

Por fim, a Medida Provisória nº 353 revoga os seguintes dispositivos legais:

I - da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, o § 6º do art. 2º, o qual remete ao Conselho Nacional de Desestatização a formulação de diretrizes norteadoras da celebração, pela Secretaria de Patrimônio da União, de convênios ou contratos envolvendo a transferência ou outorga de direitos sobre imóveis da União;

II - da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, os arts. 114-A e 115, que tratam dos Quadros de Pessoal em Extinção criados para absorver empregados da RFFSA e de outros órgãos e entidades;

III - da Medida Provisória nº 2.161-35, de 23 de agosto de 2001, a parte do art. 1º que acrescentou o dispositivo a que se refere o item I acima;

IV - da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, a parte do art. 1º que confere nova redação ao art. 14, IV, b, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, bem como aos dispositivos, do mesmo diploma legal, citados no item II acima.

À Medida Provisória foram apresentadas 232 emendas, as quais são sucintamente descritas no Quadro-Resumo anexo. Os principais tópicos emendados são comentados a seguir.

1. Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF

A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, em seu art. 105, autorizou a transferência das atividades do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF para entidades de serviço social autônomas ou do setor privado com atuação congênere. A manutenção de suas finalidades é prevista nas Emendas de nºs 1 a 8, que o transferem para a VALEC, bem como nas de nºs 87, 88, 126 a 156, 158 a 171 e 179, que o vinculam ao DNIT. Além de vincularem o SESEF ao DNIT, as Emendas de nºs 109 a 113, 180, 181, 182, 194, 202, 204, 207, 208, 214 e 231 ainda lhe destinam o produto da cobrança de taxa adicional de 2% sobre as tarifas ferroviárias.

2. Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER

As Emendas de nºs 9 a 17 e 123 a 125 acrescentam, entre as obrigações assumidas pela União, a dívida atuarial da RFFSA com a REFER. As Emendas nºs 97 a 108, 114 e 115 abrem aos empregados da VALEC a participação em plano de benefícios administrado pela REFER.

3. Fundo Contingente da Extinta RFFSA – FC

São incluídas, entre as despesas cobertas pelo FC:

- pela Emenda nº 19, os créditos trabalhistas, em lugar das participações dos acionistas minoritários;

- pelas Emenda de nºs 21 a 23, quaisquer despesas decorrentes de condenações judiciais;

- pela Emenda nº 25, as necessárias ao ressarcimento de concessionárias eventualmente condenadas, judicialmente, ao pagamento de obrigações da RFFSA.

A constituição do Fundo é alterada pelas Emendas de nºs 26, que elimina os limites máximos de recursos em títulos do Tesouro Nacional, e 27, que incorpora ao FC recebíveis anteriormente transferidos à União.

4. Bens móveis e imóveis da RFFSA

A Emenda nº 18 ressalva, dentre os bens que podem ser dados em pagamento, aqueles "situados na faixa de domínio das concessionárias" e os necessários à prestação do serviço público e por elas utilizados. A Emenda nº 29 transfere ao DNIT os imóveis não-operacionais localizados ao longo das faixas de domínio ferroviário. A Emenda nº 40 restringe a possibilidade de alienação aos imóveis segregados da operação ferroviária, enquanto a de nº 41 veda a alienação dos bens localizados no interior dos pátios ferroviários.

A Emenda nº 28 determina a doação, à Ferroeste, dos bens operacionais localizados no Paraná.

A Emenda nº 30 autoriza o IPHAN a ceder bens de valor artístico, histórico e cultural a entes públicos e entidades civis.

A Emenda nº 31 suprime os dispositivos que tratam da alienação dos imóveis não-operacionais, a qual seria regulada pelos arts. 12 e 13 da Medida Provisória nº 335, de 23 de dezembro de 2006, enquanto as Emendas de nºs 33, 36 e 39 pretendem autorizar a venda direta de tais bens.

5. Empregados da RFFSA

Evitar a alocação dos empregados oriundos da RFFSA em quadro de pessoal em extinção é objeto das Emenda de nºs 43 a 45, 47 a 49, 51 a 89, 91 a 95 e 219. A incorporação dos empregados da RFFSA ao Plano de Cargos e Salários da VALEC é determinada pelas Emendas de nºs 44, 45, 49, 57 a 89, 91 a 95 e 219.

Autorizam a cessão dos ferroviários, independentemente de designação para cargo em comissão e sem ônus para o cessionário, além de ao Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, ao Ministério dos Transportes,

ao DNIT, à ANTT, à ANTAQ e ao IPHAN, conforme previsto na Medida Provisória sob comento, também:

- à Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU e à Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – Trensurb, as Emendas de nºs 44, 57 a 70, 73 a 77, 79 a 85 e 87;

- à CBTU e ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – Ibama, as Emendas de nºs 48, 52, 54, 55 e 56;

- à CBTU, a Emenda nº 53;

- à CBTU, à Trensurb, à Metrorec, à Metrofor, à Metrosal e à Metrobh, as Emendas de nºs 71, 72, 78 e 86.

6. Complementação de aposentadoria

Enquanto a Medida Provisória sob comento estabelece que, a partir do desligamento do último empregado ativo do quadro de pessoal em extinção, a complementação de aposentadoria dos ferroviários passe a ser reajustada da mesma forma que os benefícios do Regime Geral da Previdência Social – RGPS, preceituam as emendas:

- nº 46 que, a partir da extinção do quadro, sejam aplicados os mesmos reajustes concedidos aos servidores ativos do Ministério dos Transportes;

- nºs 48, 52 a 56, 61, 66, 71, 84 e 85 que sejam aplicados, desde já, os mesmos reajustes concedidos aos empregados ativos oriundos da RFFSA;

- nºs 60, 73 e 82 que seja aplicada a regra prevista na MP, com ressalva expressa afastando a incidência do teto de benefícios do RGPS;

- nºs 62, 64, 65, 70, 72, 74, 79, 81 e 86 que a vinculação aos reajustes dos benefícios do RGPS seja adotada imediatamente, com ressalva expressa afastando a incidência do teto.

Estendem o direito à complementação de aposentadoria:

- aos empregados oriundos do Escritório Regional da Malha Paulista, as Emendas de nºs 87, 126 a 130, 132 a 139, 141 a 151 e 153 a 156;

- a todos os ferroviários que vierem a se aposentar pela VALEC, as Emendas de nºs 89 e 91 a 95.

As Emendas de nºs 126 a 156, 159 a 175 e 177 a 179 pretendem evitar a transferência da gestão de aposentadorias para o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, mantendo-a no Ministério dos Transportes.

7. Exclusão da VALEC do PND

Preconizam a exclusão da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. do Programa Nacional de Desestatização – PND as Emendas de nºs 90, 185, 187, 195 a 200, 212, 213 e 217.

As Emendas Substitutivas Globais de nºs 220, 221, 223 a 226, 228 e 230 também prevêem tal providência, pois tratam da transformação da VALEC em empresa denominada Ferrovias Brasileiras S.A. – FEBRASA.

8. Cargos em comissão

As Emendas de nºs 116 a 118 eliminam a criação de cargos em comissão, enquanto as de nºs 119 a 122 visam determinar a extinção automática de tais cargos ao término do processo de inventariança.

9. Polícia Ferroviária Federal

Dispõem sobre a instalação da Polícia Ferroviária Federal, que absorveria, no regime estatutário, empregados da RFFSA, da CBTU e da TRENSURB, as Emendas de nºs 188 a 193 , 201, 203, 205, 206 e 209.

10. Outras matérias

Algumas emendas tratam de assunto sem qualquer relação com o objeto da Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007. Dentre

essas podem-se citar as de nºs 183 e 186, as quais se destinam a alterar as relações de portos e de rodovias, respectivamente, do Plano Nacional de Viação. Mas as Emendas de nº 216, que trata do Programa de Recuperação Fiscal – REFIS, e nº 218, que assegura aos servidores civis lotados em órgãos militares a escritura de imóveis em que residam há 20 anos ou mais.

Antes de se passar à apreciação da matéria, registre-se que, em virtude da vedação regimental ao exercício da relatoria pelo próprio autor da proposição, este relator solicitou, por meio do Requerimento nº 396, de 2007, a retirada das Emendas de nºs 18, 25, 27, 35, 40, 41, 56, 92, 110, 158, 175, 209 e 214.

II - VOTO DO RELATOR

Fernando Pessoa era tomado por êxtase metafísico ao contemplar o cais de pedra e os navios que partiam.

Minha conterrânea, Adélia Prado, poetisa divinopolitana, sentia o mesmo êxtase do poeta português ao pensar no trem de ferro e no seu apito rouco que não mais se ouve:

"Um trem-de-ferro é uma coisa mecânica,

mas atravessa a noite, a madrugada, o dia,

atravessou minha vida,

virou só sentimento."

Assim foi o gemido rouco de Adélia Prado, filha de ferroviário, nascida ao lado da linha do trem, em Divinópolis, Minas Gerais! E

assim é que, desde muito tempo, o trem de ferro tem atravessado a vida e o sentimento de inúmeras gerações de brasileiros.

A partir de 30 de abril de 1854, quando o Barão de Mauá inaugurava a primeira ferrovia brasileira, ligando a praia de Estrela, no fundo da Baía de Guanabara, até a Raiz da Serra de Petrópolis, o trem de ferro atravessou a vida, povoou e alimentou os sonhos de crianças, jovens, românticos e saudosistas, poetas, escritores e de grandes talentos da nossa música como Milton Nascimento; Heitor Villa-Lobos; Ferreira Gullar; Kleiton e Kledir; Manuel Bandeira, Gilberto Gil e tantos outros.

O trem fazia e continua fazendo parte do nosso cancioneiro popular; inspirando compositores, letristas, arranjadores, cineastas, pintores, enfim, artistas de toda nossa diversidade cultural. Gilberto Freire, em "Memórias da Minha Infância", descreveu magistralmente sua emoção quando, a cavalo, foi ver um trem de verdade pela primeira vez em sua vida, pois, até então, só o conhecia através de gravuras ou de brinquedos: -"Na ansiedade daquele primeiro encontro eu me empinava todo nos estribos do meu cavalo para ver a fumaça saindo pela chaminé e ouvir o apito da locomotiva". E esse fascínio que o trem de ferro sempre exerceu sobre os amantes da ferrovia perdura até os dias atuais.

Para uma categoria muito especial de brasileiros, no entanto, ao êxtase e fascínio no amor soma-se a condição peculiar da dedicação, quase sempre integral, de suas vidas à causa da ferrovia e ao engrandecimento do Brasil.

Refiro-me à laboriosa classe dos ferroviários que, ao longo de décadas, ajudou a construir não só as ferrovias brasileiras mas, sobretudo, o progresso da Nação, transformando a profissão em sua própria vida; doando-se irrestritamente a essa causa e transportando, com muito zelo e orgulho, por todos os rincões deste País, passageiros e cargas, conduzindo o desenvolvimento, a alegria e a esperança de um povo.

Neste momento, quero render minhas veementes homenagens a essa extraordinária categoria que, de forma repreensível e injustificável, durante todo processo de privatização, liqüidação e extinção da

RFFSA foi colocada à margem das discussões, e da qual tentaram usurpar direitos conquistados com a labuta de uma vida, como que a espiar equívocos cometidos ao longo dos anos na nossa história ferroviária. Assim, a maior distinção que lhe poderia prestar, ao aceitar o ingrato encargo de Relator da Medida Provisória nº 353, de 2007, foi estabelecer, com clareza, o critério de que não aceitaria, em hipótese alguma, a supressão de direitos legitimamente adquiridos, já que ativos e inativos merecem o respeito e a solidariedade da Nação para cujo desenvolvimento tanto contribuíram.

Assegurar, ainda, que todos os segmentos pertinentes fossem ouvidos na discussão da matéria e impedir que o necessário renascimento do setor ferroviário aconteça à custa do sangue de trabalhadores que, ao longo do tempo e com muito suor, concederam sempre o melhor de si para o Brasil, impunham-se como requisitos fundamentais a serem considerados.

Tão logo houve a designação da Relatoria, requeri à Comissão de Viação e Transportes a realização de audiências públicas que permitissem um amplo debate sobre a Medida Provisória. Como o Colegiado prontamente aprovou, por unanimidade, a proposta apresentada, já na manhã do dia 7 de março de 2007 representantes dos Ministérios dos Transportes e do Planejamento, Orçamento e Gestão discorreram sobre a proposta do Governo e responderam as indagações feitas pelos parlamentares presentes à reunião. Na tarde do mesmo dia trouxeram a público suas considerações representantes da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Cargas – ANUT; da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários – ANTF; do Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF; da Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários – FAEF; da Federação Nacional Independente de Trabalhadores sobre Trilho; do Sindicato dos Ferroviários Zona Central do Brasil; da Federação Nacional das Associações dos Ferroviários Aposentados e Pensionistas – FENAFAP, da Polícia Ferroviária Federal, bem como da Federação Nacional dos Trabalhadores Ferroviários.

Como este Relator sempre reservou e reservará aos ferroviários o mais profundo respeito de que são merecedores, afora as audiências públicas, fez questão de receber e ouvir incansavelmente todos

aqueles que o procuraram. Incontáveis reuniões foram realizadas e a proposição extensamente debatida com todos os segmentos nela interessados e/ou envolvidos: Governo, ferroviários ativos e inativos, empresas concessionárias e usuárias do transporte de carga.

Acreditamos, portanto, que o presente relatório atende a todos os direitos e interesses legítimos que podenam ser contemplados no âmbito da Medida Provisória nº 353, de 2007.

Naturalmente, gostaria de estar aqui hoje, nesta Tribuna, para comemorar, numa sessão solene, com pompas e festas, o cinqüentenário da RFFSA que se completaria no último dia 16 de março. No entanto, se parafrasearmos Drummond, a Rede Ferroviária é hoje um retrato na parede. E como dói! Como dói para os ferroviários! Como dói para os brasileiros! Como dói perceber com que descaso e incompetência o tema ferrovia tem sido tratado ao longo de sucessivos governos, fazendo com que o Estado brasileiro tenha abdicado do seu papel primordial de formulador de políticas estratégicas de desenvolvimento da logística nacional e das ferrovias em particular!

Em uma das audiências públicas um parlamentar levantou a analogia de que a Rede Ferroviária Federal seria um cadáver insepulto. Mas, pelo que a empresa representa e representou para inúmeras gerações, ela jamais morrerá no coração, na memória e nos sonhos de muitos brasileiros. Contudo, nos aspectos econômicos, financeiros e gerenciais, a comparação não é de todo despropositada. É fácil diagnosticar sua causa mortis: overdose! Overdose de miopia política, por décadas a fio, que impossibilitou à RFFSA acompanhar as constantes inovações tecnológicas, modernizar sua malha e se adequar às gradativas e profundas transformações ocorridas na economia, em âmbito nacional e mundial, a fim de atender a demanda dos mercados emergentes.

Overdose de incompetência gerencial e administrativa. Overdose de corrupção e de ingerência política no pior sentido. E o culpado certamente nunca foi o trabalhador ferroviário, vítima incompreendida, revoltada,

indignada, muitas vezes convertida em bode expiatório e que, se algum pecado cometeu, foi o de amar e defender sua atividade e instituição.

Histórico

Remonta ao ano de 1828 a primeira iniciativa para a construção de ferrovias, quando o governo imperial autorizou, por meio de carta de lei, a construção e exploração de estradas em geral para interligar as diversas regiões do País. Em outubro de 1835 o Decreto nº 100 concedia, por 40 anos, à iniciativa privada, estradas que seriam construídas em diversos Estados. Em função dos riscos e da baixa rentabilidade, a concessão só despertou o interesse das empresas a partir do momento em que o Imperador permitiu inclusive isenções fiscais e remuneração de 5 a 7% sobre os investimentos realizados.

Já aí a miopia política se manifestava e, devido à falta de um plano oficial a ser seguido, as linhas foram construídas em bitolas distintas e de forma descontínua, com traçados concebidos para atender ao modelo agroexportador. Eis as razões pelas quais as ferrovias concentraram-se numa faixa de até 500 km ao longo do litoral e revelaram-se, desde o princípio, de difícil integração.

Após a inauguração da primeira ferrovia do Brasil, em 1854, com 14,5 km de trilhos, no Rio de Janeiro - obra do Barão de Mauá -, iniciou-se um período de construção de outras estradas de ferro quando foram implantados, até 1922, 29.000 km de linhas onde operavam cerca de 2.000 locomotivas a vapor e 30.000 vagões.

Na gestão do Presidente Campos Salles, de 1898 a 1902, as ferrovias foram então compradas pelo governo e, posteriormente, arrendadas à iniciativa privada.

A partir do final da década de 1930, o Governo Getúlio Vargas reestatizou empresas deficitárias para garantir a continuidade do serviço e evitar o desemprego. O modelo agroexportador deu lugar ao da industrialização, via substituição das importações, introduzindo as relações inter-regionais, até

então inexistentes no Brasil e, em conseqüência, a demanda por vias internas comunicantes.

A valorização mundial do petróleo como nova fonte de energia, ao longo da primeira metade do século XX, ensejou, na década de 1950, a implementação da indústria automobilística no Brasil, carreando a construção de rodovias e a desativação de trechos ferroviários considerados antieconômicos.

Surpreendentemente, enquanto outros países incorporaram as rodovias nas respectivas matrizes de transporte, mantendo as ferrovias, o Estado Brasileiro gerenciou, ao mesmo tempo, a construção de estradas de rodagem e o desmonte de trilhos cuja implantação ele próprio havia financiado e pago, duas vezes, para encampar.

Essa desativação vem ocorrendo desde 1952, após a criação de uma comissão que definia os ramais deficitários. Durante uma década, a partir de 1956, foram instituídas sucessivas comissões com a finalidade assinalada, compostas por membros do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF); do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER); consultores estrangeiros e membros da direção da RFFSA. Em 1966, sob os auspícios do governo militar, foi criado o Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos - GESFRA, composto por membros do DNEF, do DNER e da RFFSA, para atuar de forma permanente e atuante no comando da desativação de ramais ferroviários.

Em seguida, sob a ideologia da integração nacional, que teve na rodovia o vetor de ocupação territorial, em face do seu menor custo de implantação, os governos militares procederam à desativação de cerca de 10.000 km de ferrovias. Enquanto isso, o advento da primeira crise mundial do petróleo, em 1973, ressaltou a importância da ferrovia na matriz de transportes dos países desenvolvidos, que foi ratificada pela 2ª crise, em 1979.

O decrescimento gradual do investimento público na RFFSA resultou numa empresa deficitária e na decadência na prestação do seu serviço, com a desativação do transporte de passageiros de longo curso.

No Brasil, o debate sobre a revalorização da ferrovia foi retomado com o advento da globalização, sendo discutidas as condições de concorrência dos nossos produtos no mercado mundial, a multimodalidade e o desbalanceamento de nossa matriz de transportes.

Entretanto, enquanto na maioria dos países essa discussão contribuiu para a desregulamentação e a privatização do setor com a finalidade de torná-lo mais competitivo, infelizmente, no Brasil, em 16 de março de 1992, com a inclusão da empresa no Programa Nacional de Desestatização pelo Decreto nº 473, o processo de dissolução, liqüidação e extinção da RFFSA foi iniciado e enfim determinado, em 07 de dezembro de 1999, pelo Decreto nº 3277.

Passados tantos anos de evolução do processo de extinção da RFFSA e do arrendamento de sua malha operacional, não restou ao atual governo outra alternativa senão dar continuidade ao que já é um fato aparentemente consumado.

A Privatização da Malha da RFFSA

Em conseqüência do sucateamento da ferrovia, o Governo Federal implementou novo processo de privatização, concedendo, por 30 anos, renováveis por igual período, a exploração comercial do serviço de transporte ferroviário de carga, tendo por base o Decreto nº 473, de 16 de março de 1992, que incluiu a RFFSA no Programa Nacional de Desestatização instituído pela Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990.

Entre 1996 e 1999 cerca de 25.900 km de linhas da RFFSA foram divididas em 7 malhas e concedidas a empresas privadas para serem exploradas economicamente. As concessões previam o arrendamento dos ativos operacionais (trilhos, oficinas, terminais, armazéns e materiais rodantes) e tinham como instrumento de regulação contratos detalhados com metas de produção de receita e de redução de acidentes, dentre outras.

A extensão concedida correspondeu ao que restou dos 33.000 km existentes em 1957, ano de criação da RFFSA, dos quais foram subtraídos 10.000 km pelo desmonte dos ramais deficitários e aditados 4.200 km

pela incorporação da antiga Ferrovia Paulista S/A - FEPASA. Durante 27 anos nas mãos do governo de São Paulo, a FEPASA foi repassada à União nas negociações da rolagem da dívida paulista, em 1997.

Outros 1.971 mil km de ferrovias, englobando as estradas de ferro Carajás e Vitória-Minas, foram outorgados, em 1997, à Companhia Vale do Rio Doce, excepcionalmente detentora dos ativos. Utilizadas para o transporte de minérios e de passageiros, essas ferrovias, quanto à gestão, operação e material rodante e permanente, são ilhas de excelência no País, em resposta aos investimentos de vulto nelas realizados.

Realizados os leilões das malhas ferroviárias, a RFFSA foi então objeto do Decreto nº 3.277, de 07 de dezembro de 1999, que dispôs sobre sua dissolução, liqüidação e extinção.

Passados tantos anos de evolução do processo de privatização, dissolução e liquidação da RFFSA, bem como do arrendamento de sua malha operacional, não restou ao atual governo, diante das circunstâncias, outra alternativa senão dar continuidade ao que já é um fato aparentemente consumado.

Segundo dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, até 2004 as sete concessionárias investiram cerca de R$ 8,2 bilhões no setor, recursos que foram aplicados principalmente em materiais rodantes e em infra e super estruturas, seguidos, em menor grau, por investimentos em comunicação e sinalização e em oficinas.

Admissibilidade da MP 353/07:

Cumprindo a exigência prevista no § 1º do art. 2º da Resolução nº 1, de 2002-CN, o texto da Medida Provisória foi enviado ao Congresso Nacional, na data de sua publicação no Diário Oficial da União, acompanhado de Mensagem Presidencial e da Exposição de Motivos Interministerial nº 000005/MT/MP/MF/AGU.

A Medida Provisória trata de matéria que não se enquadra entre as vedadas pelo § 1º do art. 62 da *Carta Política* e não contém qualquer vício de constitucionalidade.

Conforme dados do balanço patrimonial da RFFSA, em novembro de 2006 o prejuízo acumulado atingiu a monta de R$ 17,8 bilhões, enquanto o endividamento alcançou a cifra de R$ 15 bilhões. O Tesouro Nacional já foi obrigado a assumir cerca de R$ 6,5 bilhões em dívidas da companhia. Tramitam na Justiça aproximadamente 40 mil ações contra a RFFSA, perfazendo, o valor de tais causas, cerca de R$ 7,5 bilhões. Apenas no interregno entre a publicação das Medidas Provisórias nº 246, de 1995, e nº 353, de 2007, o prejuízo acumulado e o endividamento da RFFSA aumentaram em mais de R$ 1 bilhão (um bilhão de reais). Inegáveis, diante de tais fatos, a urgência e a relevância da matéria.

A Nota Técnica nº 10/2007, da Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira desta Câmara dos Deputados, conclui pela adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória sob parecer.

Mérito da MP 353/07:

No mérito, acreditamos que a aprovação da presente Medida Provisória constitui condição importante para a revitalização do transporte ferroviário no País, que, calcada na participação do capital privado e no aumento de eficiência, promoverá o desenvolvimento econômico e a geração de empregos. Diante das circunstâncias, a liqüidação da Rede Ferroviária Federal não pode se estender indefinidamente. Sua extinção é conseqüência natural da transferência, para a iniciativa privada, mediante concessão, da prestação dos serviços de transporte ferroviário. Entrementes, são preservados não apenas os empregos como todos os direitos dos ferroviários, inclusive os de complementação de aposentadoria e paridade entre ativos e inativos, previstos em legislação específica. Portanto, somos favoráveis à aprovação da Medida Provisória nº 353, de 2007, com os necessários aprimoramentos, dos quais resulta, por força do disposto no art. 5º, § 4º, I, da Resolução nº 1, de 2002-CN, a necessidade de apresentação de projeto de lei de conversão.

A primeira das adequações que julgamos necessárias recaiu já sobre a ementa do diploma legal, cujo propósito, a nosso ver, consiste em viabilizar a revitalização do transporte ferroviário. Em tal contexto, a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA somente se justifica como um meio para atingir o objetivo maior. Feita tal consideração, passa-se à apreciação das emendas.

Admissibilidade das emendas:

A criação e a extinção de órgãos públicos é matéria de iniciativa privativa do Presidente da República, por força do disposto no art. 61, § 1º, II, *e*.

Ao determinar a criação de uma nova entidade pública, mediante incorporação de várias outras, as Emendas de nº 220, 221, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230 e 232 colidem com tal reserva constitucional. Ressalte-se que o caráter autorizativo não elide vício de tal natureza.

Ao prever a criação de uma Diretoria de Patrimônio no DNIT, as Emendas de nºs 157 e 215 também violam o dispositivo constitucional supracitado. Ao tratar da transferência de cargos, que é matéria regulada por decreto, essa última emenda viola ainda o art. 84, VI, da *Carta Política*, mesmo vício de que padecem as Emendas de nºs 34, 210 e 211.

A reserva de iniciativa legislativa também alcança a aposentadoria de servidores públicos, por força do disposto no art. 61, § 1º, II, *c*. Afrontam tal dispositivo as Emendas de nºs 87, 89, 91, 93, 94, 95, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 153, 154, 155, 156, 172, 173, 174, 177 e 178, que propõem a extensão do direito à complementação de proventos e pensões. Simultaneamente, tais emendas violam a vedação ao aumento da despesa originalmente prevista na medida provisória, imposta pelo art. 63, I, do *Texto Constitucional*, bem como carecem de adequação financeira e orçamentária, pois o art. 17 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, veda o acolhimento de emendas que acarretem despesas obrigatórias de caráter continuado, sem

que, em contrapartida, haja compensação mediante aumento permanente de receita ou redução permanente de outra despesa.

Também implicam aumento da despesa prevista, carecem de adequação financeira e orçamentária e violam o disposto nos arts. 15, 16 e 17 da Lei Complementar n.º 101, de 2000 (LRF) as Emendas de nºs 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107 e 108, que prevêem o patrocínio, por parte da União, de novo plano de benefícios para os empregados da VALEC. Para chegar a tal conclusão consideramos o fato de a VALEC ser uma empresa totalmente dependente do Tesouro Nacional, razão pela qual integra o orçamento fiscal da União. Em face de tal dependência, recomenda o bom senso que não se possa autorizar a empresa a assumir um compromisso que, em última instância, acabará não sendo suportado financeiramente por ela.

A Lei Complementar n.º 108, de 29 de maio de 2000, que dispõe sobre as entidades fechadas de previdência complementar, na área de influência da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, prudentemente, estabeleceu, em seu art. 4º, que nas sociedades de economia mista e empresas controladas direta ou indiretamente pela União, como é o caso da VALEC, a proposta de instituição de plano de benefícios, ou adesão a plano de benefícios em execução, há de ser submetida ao órgão fiscalizador, acompanhada de manifestação prévia favorável do órgão responsável pela supervisão da empresa.

Não se devem ignorar as severas restrições impostas pelo art. 5º da mesma LC 108/00, que veda à União e seus entes aporte de recursos a entidades de previdência privada de caráter complementar, salvo na condição de patrocinador. Em outros termos, este dispositivo estabelece como pressuposto para a criação das entidades fechadas de previdência complementar a viabilidade financeira e atuarial dos respectivos planos de benefícios.

Por também não observarem as disposições da Lei Complementar nº 108, de 2000, as emendas sob comento evidenciam-se injurídicas.

A subtração, ao regime de precatórios, dos pagamentos decorrentes de sentenças judiciais, preconizada nas Emendas de nºs 19, 21, 22, 23, 24 e 26, viola o disposto no art. 100 da *Carta Magna*.

As Emendas de nºs 188, 189, 190, 191, 192, 193, 201, 203, 205 e 206, afrontam o disposto no art. 37, II, da Constituição, ao pretender submeter empregados públicos ao regime jurídico estatutário, e ainda o disposto no art. 61, § 1º, II, *c*, ao determinar a alteração do diploma legal que institui tal regime.

Consoante o disposto no art. 4º, § 4º, da Resolução nº 1, de 2002-CN, emendas que versam sobre matéria estranha à Medida Provisória deveriam ser indeferidas liminarmente pelo Presidente da Comissão Mista incumbida de emitir parecer à mesma, o que provavelmente teria ocorrido se tal Colegiado houvesse sido instalado. Também a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a redação das leis, proíbe, em seu art. 7º, que um diploma legal contenha matéria estranha a seu objeto ou a este não vinculada por afinidade, pertinência ou conexão. Com fulcro em tais disposições, reputamos inadmissíveis as Emendas de nºs 183 e 186, que se destinam a alterar as relações de portos e de rodovias do Plano Nacional de Viação, 216, que trata do Programa de Recuperação Fiscal – REFIS, e 218, que assegura aos servidores civis lotados em órgãos militares a escritura de imóveis em que residam há 20 anos ou mais.

A responsabilidade por déficit atuarial eventualmente apurado é estabelecida pela Lei Complementar nº 109, de 29 de maio de 2001. Ao pretender regular a matéria de forma diversa, incorrem em injuridicidade as Emendas de nºs 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 123, 124 e 125.

As demais emendas não estão maculadas por vício dessa espécie, razão pela qual voto pela adequação orçamentária e financeira das mesmas.

Pelas razões expostas, voto:

I – pela inadmissibilidade integral das Emendas de nºs 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 26, 34, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 123, 124, 125, 183, 186, 210, 211, 215, 216, 218, 220, 221, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230 e 232;

II – pela inadmissibilidade parcial, restrita aos pontos anteriormente indicados, das Emendas de nºs 87, 89, 91, 93, 94, 95, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 153, 154, 155, 156, 157, 172, 173, 174, 177, 178, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 201, 203, 205 e 206;

III – pela constitucionalidade, juridicidade e adequação financeira e orçamentária dos demais pontos das Emendas citadas no item II, bem como das Emendas de nºs 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 20, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 36, 37, 38, 39, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 90, 96, 109, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 131, 140, 152, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 176, 179, 180 181, 182, 184, 185, 187, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 202, 204, 207, 208, 212, 213, 217, 219, 222 e 231.

Mérito das emendas:

1. Serviço Social das Estradas de Ferro – SESEF

Inegavelmente, o SESEF presta relevantes serviços à família ferroviária. Embora a entidade não seja custeada por recursos públicos, a legislação que rege os planos de saúde complementar reserva aos planos vinculados a uma mantenedora tratamento diferenciado que, em última análise, possibilita ao SESEF prestar assistência aos ferroviários a custo inferior ao cobrado por planos privados. Como os empregados ativos da RFFSA, dos quais é descontado abono em favor do SESEF, foram transferidos para a VALEC, optamos pela transferência do SESEF para VALEC, que se sujeita ao mesmo regime jurídico a que se sujeitava a RFFSA, acolhendo, em tal aspecto, as Emendas de nºs 1 a 8, na forma do art. 17, III, do Projeto de Lei de Conversão anexo.

Rejeita-se, por conseguinte, a transferência do SESEF para o DNIT, prevista nas Emendas de nºs 87, 88, 126 a 156, 158 a 171 e 179. Por tal razão e, mais ainda, por preverem a instituição de adicional sobre as tarifas ferroviárias, com receita em favor do SESEF, medida juridicamente questionável e, no mérito, contrária à redução de custos que se pretende obter com a reestruturação do setor ferroviário, descartamos as Emendas de nºs 109 a 113, 180, 181, 182, 194, 202, 204, 207, 208 e 231.

2. Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER

A assunção, pela União, do passivo da RFFSA com a REFER, decorre naturalmente da sucessão prevista no art. 2º, I, da Medida Provisória e do Projeto de Lei de Conversão anexo, o que torna desnecessárias as Emendas de nºs 9 a 17 e 123 a 125.

Fiéis à diretriz de assegurar os direitos adquiridos e de evitar a criação de novos direitos, não referendamos a atribuição, à VALEC, do ônus de patrocinar novo plano de benefícios administrado pela REFER, conforme prevêem as Emendas de nºs 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107 e 108. Tais emendas acenam para a possibilidade real de a VALEC assumir um compromisso de caráter permanente, associado à cobertura dos gastos de natureza previdenciária complementar para seus empregados, sem que se conheça a concepção atuarial do plano de benefícios e o seu alcance. Somente assim seria possível avaliar o impacto financeiro da medida ao longo do tempo nas metas fiscais anuais e a indicação das fontes de recursos indispensáveis à operação e manutenção do plano de benefícios previdenciários, seja por meio do aumento de receita ou à redução permanente de despesa nas mesmas proporções.

3. Fundo Contingente da Extinta RFFSA – FC

As Emendas de nºs 19 e 21 a 24 tendem a ser prejudiciais para os trabalhadores, pois a satisfação de crédito junto à União é mais segura do que por meio do Fundo Contingente.

A Emenda nº 26 comprometeria o equilíbrio das contas públicas ao obrigar o Tesouro Nacional a emitir títulos em montante indeterminado.

Impõe-se a rejeição da Emenda nº 32, a qual desconsidera que, além do passivo trabalhistas, há outras despesas a serem cobertas pelo Fundo Contingente, tais como as imprescindíveis à regularização, administração, avaliação e venda dos imóveis leiloados.

4. Bens móveis e imóveis da RFFSA

Reputamos imprescindível evitar a alienação de bens cuja utilização ou ocupação por particulares possa colocar em risco a vida das pessoas ou a segurança e a eficiência da operação ferroviária. Em tal sentido, acrescentamos parágrafo único ao art. 16 do Projeto de Lei de Conversão anexo.

Repelindo atos de liberalidade com o patrimônio da União, rejeitamos as Emendas nº 28, que determina a doação, à Ferroeste, dos bens operacionais localizados no Paraná, e nº 30, que autoriza o IPHAN a ceder bens de valor artístico, histórico e cultural a entes públicos e entidades civis – o que, a propósito, deve ser avaliado no âmbito de programa específico de preservação da memória ferroviária.

Não se pode acolher a Emenda nº 31, que, no intuito de remeter a alienação de imóveis à Medida Provisória nº 335, de 2006, suprime os arts. 10 a 16 da Medida Provisória sob parecer. Em primeiro lugar, aquela Medida Provisória apenas se ocupa da alienação de imóveis para ferroviários ou sucessores, bem como para beneficiários de programas de regularização fundiária ou de provisão habitacional de interesse social. Não trata da alienação de imóveis para arrecadação de recursos destinados ao Fundo Contingente. Além disso, com a adoção da MP nº 353, de 2007, a RFFSA foi extinta e seus bens foram transferidos para a União, tornando sem efeito o disposto nos arts. 12 e 13 do texto original da MP nº 335, de 2006.

Ao Projeto de Lei de Conversão anexo, agregamos, além das hipóteses de alienação de imóveis previstas pela MP 335, outras de interesse

público e social, bem como a autorização de renegociação de débitos de ferroviários em situação de inadimplência.

Asseguramos ao ocupante de baixa renda o direito de adquirir o imóvel por ele ocupado em condições mais favoráveis do que aquelas previstas, por exemplo, pela Emenda nº 33, cuja rejeição se impõe. De modo análogo, as condições de aquisição de imóveis por entes e entidades públicas, estabelecidas no art. 14, podem ser mais favoráveis do que as previstas pela Emenda nº 38, que também há de ser rejeitada.

O Projeto de Lei de Conversão anexo contempla a redação que a Emenda nº 36 confere ao art. 14, de modo que a consideramos aproveitada. De forma similar, a Emenda nº 37 encontra amparo no art. 13 do Projeto de Lei de Conversão.

Não se pode acatar a Emenda nº 39, que pretende obrigar a União a transferir os imóveis solicitados pelos Municípios, a despeito de quaisquer outros interesses. O interesse público e social deve ser avaliado em cada caso.

5. Empregados da RFFSA

É desnecessária a ressalva, prevista pela Emenda nº 42, do direito à incorporação de reajustes resultantes de dissídios coletivos e de processos judiciais, pois o art. 5º, XXXV e XXXVI, previne a exclusão da apreciação, pelo Poder Judiciário, de lesão ou ameaça a direito, bem como a supressão de direito adquirido. A contrário senso, todos os demais direitos que não fossem expressamente resguardados pela lei ou medida provisória estariam prejudicados.

A redação que conferimos ao inciso I do *caput* do art. 17, no Projeto de Lei de Conversão anexo, determina a alocação dos empregados ativos oriundos da RFFSA em quadro especial da VALEC, atendendo, ao menos parcialmente, aos propósitos das Emenda de nºs 43 a 45, 47 a 49, 51 a 89, 91 a 95 e 219. Não acatamos, contudo, a incorporação dos empregados da RFFSA ao

Plano de Cargos e Salários da VALEC, prevista nas Emendas de nºs 44, 45, 49, 57 a 89, 91 a 95, 219 e 222.

Não se pode admitir a desregrada cessão de empregados, prevista nas Emendas de nºs 44, 48, 52 a 87, nem a transferência de ferroviários, exclusivamente em função da preferência destes, para as Agências Nacionais de Transportes Terrestre e Aquaviário – ANTT e ANTAQ – ou para o DNIT, objeto da Emenda nº 184.

Não é possível acolher a Emenda nº 46, que prevê que os proventos dos ferroviários sejam reajustados pelos índices aplicados aos vencimentos dos servidores dos Ministérios dos Transportes. Tais servidores recebem reajustes diferenciados, conforme a respectiva carreira, de modo que a referência proposta é inviável.

Consoante o disposto na Lei nº 8.878, de 11 de maio de 1994, o retorno ao serviço dá-se no cargo ou emprego anteriormente ocupado ou naquele resultante de sua transformação. Tal critério deve ser observado por todos os anistiados, descabendo a proposta, contida na Emenda nº 96, de permitir a absorção do ex-empregado da RFFSA pelo Ministério dos Transportes ou por qualquer dos órgãos a ele vinculados.

6. Complementação de aposentadoria

A redação que propomos para o art. 27 do Projeto de Lei de Conversão anexo, em substituição ao § 7º do art. 17 do texto original da Medida Provisória, assegura a complementação de aposentadoria e a paridade de remuneração entre ativos e inativos. Entendemos acatadas, portanto, as Emendas de nºs 48, 52 a 55, 60 a 62, 64 a 66, 70 a 74, 79, 81, 82 e 84 a 86. Descartamos a extensão do direito à complementação de aposentadoria, prevista nas Emendas de nºs 87, 89, 91, 93 a 95, 126 a 130, 132 a 139, 141 a 151 e 153 a 156.

A Emenda nº 176 pressupõe a fusão dos planos de cargos e salários da RFFSA e da VALEC, que não podemos acatar. Descabida, por via de conseqüência, a adoção do PCS da VALEC como referência para

complementação de aposentadoria dos ferroviários, razão pela qual se impõe a rejeição da emenda.

Entendendo que a gestão da complementação das aposentadorias de ferroviários será melhor desempenhada pelo Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, rejeitamos as propostas de manutenção de tal responsabilidade na alçada do Ministério dos Transportes, contidas nas Emendas de nºs 126 a 156, 159 a 174, 177 a 179, 210 e 211.

7. Exclusão da VALEC do PND

No art. 31 do Projeto de Lei de Conversão anexo vedamos, pelo prazo de dez anos, a privatização, a dissolução, a liquidação e a extinção da VALEC, o que acreditamos contemplar a proposta de exclusão da VALEC – Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. do Programa Nacional de Desestatização – PND, objeto das Emendas de nºs 90, 185, 187, 195 a 200, 212, 213 e 217.

8. Cargos em comissão

Convencidos de que os cargos em comissão criados pelo art. 23 da Medida Provisória sob parecer suprem necessidades estruturais decorrentes do próprio diploma legal, rejeitamos as Emendas de nºs 116 a 118 e 122. Acatamos, contudo, a proposta consubstanciada nas Emendas de nº 119 a 121, no sentido de determinar a extinção dos cargos destinados ao exercício da Inventariança à medida que esta for sendo concluída.

9. Polícia Ferroviária Federal

O patrimônio ferroviário tem sofrido enorme dilapidação, devido à ausência da guarda patrimonial. Inúmeros casos de roubo e depredação das cargas transportadas também ocorrem. Finalmente, devido à ausência de uma polícia institucionalmente dotada das prerrogativas necessárias, as ferrovias têm sido utilizadas para o tráfico de drogas e de armas, bem como de diversos outros crimes. Por tais razões, é consensual entre trabalhadores, concessionárias e usuárias do transporte ferroviário a opinião de que a devida estruturação da polícia ferroviária federal, nos termos previstos no art. 144, III e § 3º, da

Constituição Federal, é imprescindível para o desenvolvimento do modal. Contudo, diante da reserva constitucional de iniciativa, acolhemos parcialmente as Emendas de nºs 188 a 193, 201, 203, 205 e 206 na forma do art. 30 do Projeto de Lei de Conversão anexo.

10. Outras matérias

A alocação de pessoal para promover a regularização, avaliação e venda dos imóveis não-operacionais não é matéria que deva ser tratada em lei, razão pela qual rejeitamos a Emenda nº 34.

Algumas das emendas apresentadas, embora façam referência, em suas justificativas, a alguma proposta não contemplada no texto da Medida Provisória sob parecer, simplesmente reproduzem, literalmente, as disposições que deveriam alterar. Estando tais dispositivos contemplados no Projeto de Lei de Conversão, consideramos acatadas tais emendas, identificadas pelos nºs 20, 36, 50, 114 e 115.

A Emenda nº 157 exclui da esfera de atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT o arrendamento dos ativos operacionais vinculados à exploração da infra-estrutura ferroviária e a fiscalização da manutenção dos bens arrendados, bem como transfere ao DNIT a incorporação e desincorporação de bens, no âmbito dos arrendamentos. Trata-se de questão institucional que esvaziaria a competência institucional da ANTT, em descompasso com o modelo preconizado para todas as agências reguladoras. Voto, portanto, pela rejeição da emenda.

As eventuais adequações do Plano Nacional de Viação devem ser discutidas em foro próprio, razão pela qual rejeitamos as Emendas de nºs 183 e 186. Com muito mais razão, consideramos inoportunas as Emendas de nºs 216 e 218, que tratam do Programa de Recuperação Fiscal – REFIS e dos imóveis ocupados por servidores civis lotados em órgãos militares, bem como as Emendas de nºs 220, 221, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230 e 232, pois configuraria vício de iniciativa dispor sobre a radical reestruturação do setor ferroviário.

Estritamente no mérito, abstraída a flagrante inconstitucionalidade, não faríamos qualquer objeção à criação de uma Diretoria de Patrimônio no DNIT, conforme prevêem as Emendas de nºs 157 e 215.

Acolhemos a proposta, contida na Emenda nº 222, de vedar o levantamento dos depósitos recursais e judiciais referentes às ações assumidas pela União.

O Quadro-Resumo anexo registra nossos comentários a respeito de cada uma das emendas formalmente apresentadas.

Além das emendas formalmente apresentadas, recebemos e avaliamos cuidadosamente, outras propostas e sugestões. Dentre essas, citamos a da Associação Paulista de Municípios, que previa a suspensão da exigibilidade dos créditos decorrentes da utilização, pelos Estados, pelo Distrito Federal e pelos Municípios, de imóveis não-operacionais da RFFSA. Abstraído seu mérito, a proposta implica renúncia de receita sem qualquer contrapartida, violando as normas orçamentárias e financeiras de nível constitucional e legal, de modo que não pudemos acatá-la.

Por iniciativa própria, acrescentamos, ao art. 9º do Projeto de Lei de Conversão anexo, dispositivos assegurando a preservação e a difusão do patrimônio histórico das ferrovias, bem como de formas de financiamento dessas atividades relativas à Memória Ferroviária.

Antes de concluir nosso voto, cumpre-nos aqui destacar algumas ações que entendemos de suma importância para que o objetivo propugnado na Medida Provisória sob análise, qual seja, o de viabilizar a revitalização do transporte ferroviário brasileiro, possa produzir efeitos concretos e benéficos para o Brasil e seu povo.

Em primeiro lugar, devemos envidar o máximo esforço possível para que se diminua o evidente desequilíbrio da matriz de transportes brasileira, o que só poderá ocorrer por meio do aumento da participação do modal ferroviário. É inadmissível que um País com a geografia, a extensão territorial e o elevado percentual de cargas de grande volume e baixo valor

agregado, como minérios, produtos da indústria siderúrgica, carvão mineral, soja e outros granéis altamente compatíveis com o transporte por ferrovias, continue negando sua clara vocação natural para o modal ferroviário, ou mesmo aquaviário.

A predominância excessiva do modal rodoviário em nossa matriz de transportes provoca efeitos nefastos para a competitividade dos produtos brasileiros, situação verificada tanto em nível global quanto no que se refere ao custo dos insumos e produtos no mercado interno. Mesmo com o setor produtivo esforçando-se para estabelecer índices de produtividade cada vez maiores, a inadequação de nossa infra-estrutura conduz a uma operação logística inadequada, fato que, aliado a uma política de câmbio que conduz a uma excessiva valorização da moeda nacional, constitui barreira para que possamos competir em nível de igualdade no mercado globalizado, o que prejudica o crescimento econômico e a geração de emprego e renda em nosso País.

Como mostra da inadequação entre as dimensões territoriais, o tipo de carga e o modal de transporte utilizado, podemos comparar o Brasil com outros países de características semelhantes, onde a participação das ferrovias na matriz de transporte, chega a 37% na China, 44% nos Estados Unidos, 60% na Rússia e 67% no Canadá. No Brasil, mesmo com um transporte aquaviário ainda incipiente, o modal ferroviário atinge atualmente apenas 26% da matriz, sendo 58% do total de cargas transportadas pelas rodovias. Entre outros fatores, essa distorção é provocada pela baixíssima disponibilidade de via férrea em nosso País, onde temos apenas 3,4 km de ferrovia para cada 1.000 km² de território, índice bem abaixo dos padrões de países semelhantes.

Além dos aspectos relacionados à economia, não se pode deixar de considerar as vantagens ambientais do transporte ferroviário em relação ao rodoviário, entre elas a maior produtividade e eficiência energética, níveis reduzidos de emissão de poluentes atmosféricos e melhores índices de segurança. No transporte por caminhões, por exemplo, o consumo de óleo diesel, para um mesmo volume de carga, é aproximadamente 3 vezes maior do que o de uma composição ferroviária, com a conseqüente emissão de maior volume de

CO_2 e outros gases de efeito estufa originados da queima de combustíveis fósseis, responsáveis pelo tão temido e alardeado aquecimento global.

Cabe ainda lembrar que, considerando a média de carga transportada pelos caminhões brasileiros, um comboio ferroviário moderno, com capacidade para transportar cerca de 3.000 toneladas de carga, faria o serviço equivalente ao de 130 caminhões, os quais poderiam ser retirados de nossas estradas, representando inestimável contribuição para a melhoria do tráfego, para o incremento da segurança e para a durabilidade dos pavimentos.

A falta de ações efetivas que possam melhorar a infra-estrutura e o transporte brasileiro decorre da ausência de uma política de reestruturação da gestão estratégica do Estado no que se refere ao setor ferroviário e às questões logísticas de forma geral. Se há um setor no qual o Estado precisa exercer seu papel de formulador estratégico, estabelecer o marco regulatório e exercer na plenitude a fiscalização, este setor é o ferroviário. Até mesmo a tão propalada integração sul-americana e, especialmente, a dos países do Mercosul, somente irá ocorrer, de fato, quando houver uma integração logística entre esses países. Tal integração possibilitará o tráfego de riquezas e o crescimento mútuo, permitindo ao Brasil o importante acesso a vários portos do oceano Pacífico, aumentando a competitividade de nossos produtos em vários mercados, especialmente os asiáticos.

No passado, a ferrovia foi relegada a segundo ou terceiro plano em nosso País. O Brasil não pode deixar o trem da história passar e, novamente, nos atropelar. Para o incremento de nossa logística ferroviária e multimodal deve-se buscar, por meio de um planejamento estratégico do setor, direcionar as ações públicas e buscar parcerias consistentes no setor privado, em virtude do elevado volume de investimentos necessários. Hoje vivemos uma situação ímpar no que diz respeito ao ingresso de capitais no Brasil. Muitos desses investidores estariam dispostos a injetar recursos em obras de infra-estrutura, desde que o País ofereça uma carteira de projetos atraentes e um marco jurídico claro e estável.

Um dos principais problemas verificados atualmente no planejamento do setor ferroviário brasileiro relaciona-se às lógicas distintas existentes no setor, que carecem de uma maior integração para que a operação ferroviária se torne mais eficaz e possa integrar-se eficientemente com os outros modais.

Como exemplo pode-se citar a lógica privada pela qual a Companhia Vale do Rio Doce opera as ferrovias Carajás e Vitória-Minas, com índices de produtividade e parâmetros operacionais comparáveis às melhores ferrovias do mundo. Nesses casos, no entanto, deve existir uma forte monitoração do Poder Público, no sentido de propiciar mecanismos que possam assegurar a livre concorrência e o direito de uso da ferrovia por outros usuários, de forma que se minimizem os riscos e os danos inerentes ao monopólio privado, mesmo que seja obtido por meio de participações acionárias cruzadas. É importante lembrar que a ferrovia, por suas características físicas, está sujeita a uma exploração monopolista, e a iniciativa privada só funciona bem quando se estabelece a livre concorrência.

Outra lógica verificada em nosso setor é a da Ferrovia Norte-Sul, que, embora conste da carteira de projetos de infra-estrutura para os quais o governo pretende firmar parcerias com o capital privado, vem sendo construída basicamente com recursos públicos e por uma empresa pública, a VALEC. Já no caso da Ferrovia Transnordestina, a lógica adotada é a de construção pela iniciativa privada, porém sob a inspiração do Ministério da Integração Nacional e por meio de financiamento público.

Há, ainda, a lógica de trabalho da Diretoria Ferroviária do DNIT, que busca atuar na construção de contornos, variantes urbanos e ferroanéis, buscando melhorar as condições de segurança e a baixa velocidade operacional decorrente de gargalos localizados especialmente em áreas urbanas, bem como a traçados antiquados e desfavoráveis. Como exemplo, existem trechos em que a velocidade operacional não passa de 5 km/h, o que se reflete

na velocidade comercial em torno de 22 km/h, aproximadamente metade da encontrada em outros Países.

Para que todas essas lógicas promovam a integração logística necessária ao crescimento e ao desenvolvimento do País, elas devem estar englobadas em uma visão única, de natureza integradora e estratégica, em um único órgão público. Esse planejamento estratégico será responsável pelas definições de como se pretende o País amanhã. Onde serão gerados novos empregos? Como vamos transportar as riquezas produzidas? Quais as novas regiões produtoras?

Por fim , quanto à função das agências reguladoras, cumpre a essas entidades o papel fundamental de estabelecer as normas, exercer a fiscalização dos processos licitatórios e dos contratos, de forma a assegurar a livre concorrência e bom atendimento aos usuários.

Conclusão:

Por todo o exposto, lembrando que foram retiradas pelo Autor as Emendas de nºs 18, 25, 27, 35, 40, 41, 56, 92, 110, 158, 175, 209 e 214, voto:

- pela admissibilidade da Medida Provisória nº 353, de 2007, encaminhada ao Congresso Nacional nos termos previstos pelo art. 2º, § 1º, da Resolução nº 1, de 2002-CN, por estarem indubitavelmente presentes os pressupostos de relevância e urgência e por não se constatar qualquer conflito com as vedações temáticas estatuídas pelo art. 62, § 1º, da Constituição;

- pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e adequação orçamentária e financeira da MP 353/07;

- no mérito, pela sua aprovação, com as alterações já referidas, nos termos do anexo Projeto de Lei de Conversão;

- pela inadmissibilidade das Emendas de nºs 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 26, 34, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 123, 124, 125, 183, 186, 210, 211, 215, 216, 218, 220, 221, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230 e 232, bem como das partes anteriormente indicadas das Emendas de nºs 87, 89, 91, 93, 94, 95, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 153, 154, 155, 156, 157, 172, 173, 174, 177, 178, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 201, 203, 205 e 206, por não preencherem os requisitos de constitucionalidade, juridicidade e adequação orçamentária e financeira;

- pela admissibilidade, por cumprirem tais requisitos, das partes remanescentes das recém citadas Emendas de nºs 87, 89, 91, 93, 94, 95, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 153, 154, 155, 156, 157, 172, 173, 174, 177, 178, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 201, 203, 205 e 206, e ainda das Emendas de nºs 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 20, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 36, 37, 38, 39, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 90, 96, 109, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 131, 140, 152, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 176, 179, 180 181, 182, 184, 185, 187, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 202, 204, 207, 208, 212, 213, 217, 219, 222 e 231;

- no mérito, pela aprovação, nos termos do Projeto de Lei de Conversão anexo, das Emendas de nºs 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 20, 36, 37, 42, 44, 47, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 90, 91, 114, 115, 119, 121, 185, 187, 188, 189, 190

191, 192, 193, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 203, 205, 206, 212, 213, 217, 219 e 222, e pela rejeição de todas as demais, em virtude das razões anteriormente apresentadas.

Sala das Sessões, em 28 de março de 2007.

Deputado Jaime Martins
Relator

PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2007

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica encerrado o processo de liquidação e extinta a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, sociedade de economia mista instituída com base na autorização contida na Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957.

Parágrafo único. Ficam encerrados os mandatos do Liquidante e dos membros do Conselho Fiscal da extinta RFFSA.

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

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

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

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

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

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

Art. 3º Aos acionistas minoritários fica assegurado o direito ao recebimento do valor de suas participações acionárias na extinta RFFSA, calculado com base no valor de cada ação, segundo o montante do patrimônio líquido registrado no balanço patrimonial apurado em 22 de janeiro de 2007, atualizado monetariamente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, do mês anterior à data do pagamento.

Parágrafo único. Fica a União autorizada a utilizar bens não-operacionais oriundos da extinta RFFSA para promover a quitação da participação dos acionistas minoritários, mediante dação em pagamento.

Art. 4º Os bens, direitos e obrigações da extinta RFFSA serão inventariados em processo, que se realizará sob a coordenação e supervisão do Ministério dos Transportes.

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

Art. 5º Fica instituído, no âmbito do Ministério da Fazenda, o Fundo Contingente da Extinta RFFSA - FC, de natureza contábil, em valor suficiente para o pagamento de:

I - participações dos acionistas minoritários da extinta RFFSA, na forma prevista no *caput* do art. 3º;

II - despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., na condição de sucessora trabalhista, por força do disposto no inciso I do *caput* do art. 17, relativamente aos passivos originados até 22 de janeiro de 2007;

III - despesas decorrentes de eventuais levantamentos de gravames judiciais, existentes em 22 de janeiro de 2007, incidentes sobre bens oriundos da extinta RFFSA, imprescindíveis à administração pública; e

IV - despesas relativas à regularização, administração, avaliação e venda dos imóveis não-operacionais mencionados no inciso II do *caput* do art. 6º.

§ 1º Ato do Ministro de Estado da Fazenda disciplinará o funcionamento do FC.

§ 2º Os pagamentos com recursos do FC, decorrentes de obrigações previstas no inciso II do *caput*, ocorrerão exclusivamente mediante solicitação da VALEC dirigida ao agente operador do FC, acompanhada da respectiva decisão judicial.

Art. 6º O FC será constituído de:

I - recursos oriundos de emissão de títulos do Tesouro Nacional, até o valor de face total de R$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de reais), com características a serem definidas pelo Ministro de Estado da Fazenda;

II - recursos do Tesouro Nacional, provenientes da emissão de títulos, em valores equivalentes ao produto da venda de imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, até o limite de R$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de reais);

III - recebíveis até o valor de R$ 2.444.800.000,00 (dois bilhões, quatrocentos e quarenta e quatro milhões e oitocentos mil reais), oriundos dos contratos de arrendamento de malhas ferroviárias, contabilizados nos ativos da extinta RFFSA, não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001;

IV - resultado das aplicações financeiras dos recursos do FC; e

V - outras receitas previstas em lei orçamentária.

§ 1º O Poder Executivo designará a instituição financeira federal que atuará como agente operador do FC, à qual caberá administrar, regularizar, avaliar e vender os imóveis referidos no inciso II do *caput*, observados os procedimentos indicados nos arts. 10 e 11 desta Lei.

§ 2º Ato da Secretaria do Patrimônio da União do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão indicará os imóveis a serem vendidos, objetivando a integralização dos recursos destinados ao FC.

§ 3º O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão poderá autorizar o Inventariante a repassar diretamente, ao agente operador do FC, os imóveis referidos no inciso II do *caput*.

§ 4º Assegurada a integralização do limite estabelecido no inciso II do *caput*, os imóveis excedentes à composição do FC serão destinados na forma do disposto nos arts. 12, 13 e 14 desta Lei, bem como na legislação que dispõe sobre o patrimônio da União.

§ 5º Efetuados os pagamentos das despesas de que trata o art. 5º, os ativos financeiros remanescentes do FC reverterão ao Tesouro Nacional.

Art. 7º Fica a União autorizada a emitir, sob a forma de colocação direta, ao par, os títulos que constituirão os recursos do FC, até os montantes referidos nos incisos I e II do art. 6º, cujas características serão definidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.

Parágrafo único. Os títulos referidos neste artigo poderão ser resgatados antecipadamente, ao par, a critério do Ministro de Estado da Fazenda.

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

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

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

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

Art. 9º Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária, constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário, será promovida mediante:

I – construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II – conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

§ 3º As atividades previstas no § 2º serão financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura – Pronac, instituído pela Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991.

§ 4º As empresas concessionárias de serviços de transporte ferroviário também poderão se beneficiar da dedução do imposto de renda prevista no art. 18, § 1º da Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991, devendo investir recursos, preferencialmente, em projetos relacionados à Memória Ferroviária.

Art. 10. A União, por intermédio do agente operador do FC, promoverá a venda dos imóveis referidos no inciso II do *caput* do art. 6º, mediante leilão ou concorrência pública, independentemente do valor, aplicando-se, no que couber, o disposto na Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e observadas as seguintes condições:

I - apresentação de propostas ou lances específicos para cada imóvel;

II - no caso de concorrência, caução no valor correspondente a cinco por cento do valor de avaliação do imóvel;

III - no caso de leilão público, observar-se-á o seguinte:

a) a hasta pública terá ampla divulgação nos meios de comunicação, inclusive no Município onde se situa o imóvel;

b) será designado leiloeiro o vencedor de licitação de menor preço, da qual poderão participar os leiloeiros matriculados junto às Juntas Comerciais de qualquer Estado e do Distrito Federal, nos termos do disposto no Decreto nº 21.981, de 19 de outubro de 1932, os quais apresentarão proposta de comissão não superior a cinco por cento;

c) o arrematante pagará sinal correspondente a, no mínimo, vinte por cento do valor da arrematação, complementando o preço no prazo e nas condições previstas em edital, sob pena de perder, em favor da União, o valor do correspondente sinal; e

d) a comissão do leiloeiro ser-lhe-á paga diretamente pelo arrematante, conforme condições definidas em edital.

§ 1º Aos ocupantes de boa-fé dos imóveis referidos no inciso II do *caput* do art. 6º, que estejam em dia com suas obrigações, é assegurado o direito de preferência à compra, pelo preço e nas mesmas condições oferecidas pelo vencedor da licitação, desde que manifestem seu interesse no prazo de até quinze dias, contado da data de publicação do resultado do certame.

§ 2º O ocupante será notificado, por carta ou edital, da data do certame e das condições da venda com antecedência mínima de trinta dias.

§ 3º O produto da venda dos imóveis referidos no inciso II do *caput* do art. 6º será imediatamente recolhido, pelo agente operador, à conta do Tesouro Nacional, e será integralmente utilizado para amortização da Dívida Pública Mobiliária Federal, devendo ser providenciada a emissão de títulos em valor equivalente ao montante recebido para capitalização do FC.

Art. 11. O pagamento do valor dos imóveis referidos no inciso II do *caput* do art. 6º poderá ser efetuado de forma parcelada, observadas, no que couber, as condições estabelecidas no art. 27 da Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, e ainda:

I - entrada mínima de vinte por cento do preço total de venda do imóvel, a título de sinal e princípio de pagamento;

II - prazo máximo de sessenta meses; e

III - garantia mediante alienação fiduciária do imóvel objeto da venda.

Art. 12. Aos ocupantes de baixa renda dos imóveis não-operacionais residenciais oriundos da extinta RFFSA, cuja ocupação seja comprovadamente anterior a 06 de abril de 2005, é assegurado o direito à aquisição por venda direta do imóvel, nas condições estabelecidas nos arts. 26 e 27 da Lei nº 9.636, de 1998.

§ 1º Para a avaliação dos imóveis referidos no caput, aplicar-se-á o método involutivo, deduzindo-se, para tanto, o valor correspondente às benfeitorias realizadas pelo ocupante.

§ 2º Os ocupantes referidos no caput deverão manifestar seu interesse pela compra direta no prazo de até 30 dias a contar da notificação a ser realizada pelo órgão competente.

§ 3º Para os fins do disposto neste artigo, considera-se ocupante de baixa renda aquele com renda familiar igual ou inferior ao valor estabelecido pelo § 2º do art. 1º do Decreto-Lei nº 1.876, de 15 de julho de 1981.

Art. 13. Aos ocupantes dos imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, não alcançados pelos arts. 10 ou 12 e cuja ocupação seja comprovadamente anterior a 06 de abril de 2005, é assegurado o direito de preferência na compra do imóvel, observando-se, no que couber, o disposto no art. 24 da Lei nº 9.636, de 1998, e ainda:

I – a venda será realizada na modalidade de leilão;

II – o pagamento poderá ser parcelado, conforme estabelecido no edital, em até cento e oitenta prestações mensais e consecutivas, em se tratando de imóveis residenciais, ou em até sessenta prestações mensais e consecutivas, para os demais imóveis;

III – os ocupantes poderão adquirir o imóvel pelo valor da proposta vencedora, deduzido o valor correspondente às benfeitorias comprovadamente por eles realizadas, desde que manifestem seu interesse no ato do leilão ou no prazo de até quinze dias, contados da publicação do resultado do certame.

Art. 14. Os imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA poderão ser alienados diretamente:

I – desde que destinados a programas de regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social, a programas de reabilitação de áreas urbanas, a sistemas de circulação e transporte ou à implantação ou funcionamento de órgãos públicos:

a) aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios;

b) a entidades públicas que tenham por objeto regularização fundiária e provisão habitacional, nos termos da Lei nº 11.124, de 16 de junho de 2005;

c) a Fundos de Investimentos Imobiliários, previstos na Lei nº 8.668, de 25 de junho de 1993;

II – aos beneficiários de programas de regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social.

§ 1º O disposto no *caput* não se aplica aos imóveis não-operacionais destinados a compor os recursos do Fundo Contingente referidos no inciso II do *caput* do art. 6º.

§ 2º Para a avaliação dos imóveis referidos no *caput*, aplicar-se-á o método involutivo.

Art. 15. O agente operador do FC representará a União na celebração dos contratos de compra e venda dos imóveis de que trata o inciso II do *caput* do art. 6º, efetuando a cobrança administrativa e recebendo o produto da venda.

Parágrafo único. O agente operador do FC encaminhará à Advocacia-Geral da União as informações e os documentos necessários a eventual cobrança judicial do produto da venda dos imóveis, bem como à defesa dos interesses da União.

Art. 16. Na alienação dos imóveis referidos nos arts. 10, 12, 13 e 14, observar-se-á o seguinte:

I – fica afastada a aplicação do disposto no art. 23 da Lei nº 9.636, de 1998;

II – os contratos celebrados mediante instrumento particular terão força de escritura pública;

III – quando não for possível comprovar a dominialidade de imóvel oriundo da extinta RFFSA, é permitido à União, por intermédio do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, ceder ou transferir a posse deste ao adquirente, para posterior regularização junto ao cartório de registro de imóveis;

IV – o registro será efetuado no cartório da localidade mais próxima de onde se situa o imóvel, não se aplicando o disposto no art. 171 da Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973.

Parágrafo único. Não serão alienados os bens imóveis, situados na faixa de domínio das ferrovias, cuja ocupação ou utilização por particulares coloque em risco a vida das pessoas ou comprometa a segurança ou a eficiência da operação ferroviária.

Art. 17. Ficam transferidos para a VALEC:

I – sendo alocados em quadros de pessoal especiais, os contratos de trabalho dos empregados ativos da extinta RFFSA integrantes:

a) do quadro de pessoal próprio, preservando-se a condição de ferroviário e os direitos assegurados pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002; e

b) do quadro de pessoal agregado, oriundo da Ferrovia Paulista S.A. – FEPASA;

II - as ações judiciais relativas aos empregados a que se refere o inciso I do *caput* em que a extinta RFFSA seja autora, ré, assistente, opoente ou terceira interessada;

§ 1º A transferência de que trata o inciso I do *caput* dar-se-á por sucessão trabalhista e não caracterizará rescisão contratual.

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

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

§ 4º Os empregados de que trata o inciso I do *caput*, excetuados aqueles que se encontram cedidos para outros órgãos ou entidades da administração pública, ficarão à disposição da Inventariança, enquanto

necessários para a realização dos trabalhos ou até que o Inventariante decida pelo seu retorno à VALEC.

§ 5º Os empregados de que trata o inciso I do *caput* poderão ser cedidos para prestar serviço na Advocacia-Geral da União, no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no Ministério dos Transportes, inclusive no DNIT, na Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, e no IPHAN, independentemente de designação para o exercício de cargo comissionado, sem ônus para o cessionário, desde que seja para o exercício das atividades que foram transferidas para aqueles órgãos e entidades por esta Lei, ouvido previamente o Inventariante.

§ 6º Os advogados ou escritórios de advocacia que representavam judicialmente a extinta RFFSA nas ações a que se refere o inciso II do *caput* deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos causados:

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

II - repassar à VALEC as respectivas informações e documentos sobre as ações de que trata o inciso II do *caput*.

Art. 18. A VALEC assumirá a responsabilidade de atuar como patrocinadora do plano de benefícios administrado pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, na condição de sucessora trabalhista da extinta RFFSA, em relação aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

Parágrafo único. O disposto no *caput* aplica-se unicamente aos empregados transferidos na forma do inciso I do *caput* do art. 17, cujo conjunto constituirá massa fechada.

Art. 19. A União disponibilizará:

I – por intermédio do Ministério dos Transportes:

a) à VALEC, os recursos orçamentários e financeiros necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes do disposto no inciso I do *caput* do art. 17 e no art. 18, aí incluído o pagamento, aos empregados referidos no inciso I do *caput* do art. 17, das parcelas em atraso relativas aos dissídios e acordos coletivos referentes aos períodos de 2003 a 2006;

b) à REFER, os recursos orçamentários e financeiros eventualmente necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes do disposto no art. 25;

II – por intermédio do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, os recursos orçamentários e financeiros necessários ao pagamento, aos inativos e pensionistas da extinta RFFSA não alcançados pelo inciso I do *caput* do art. 17, das parcelas em atraso relativas aos dissídios e acordos coletivos referentes aos períodos de 2003 a 2006.

Parágrafo único. As parcelas em atraso referidas no *caput* serão pagas à conta do Orçamento Geral da União dos exercícios financeiros de 2007, 2008 e 2009, consoante cronograma proposto, em 20 de outubro de 2006, pela Secretaria de Orçamento Federal do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.Art. 20. As atribuições referentes à aprovação das demonstrações contábeis e financeiras do balanço de extinção, segundo o disposto no art. 3º, conferidas por lei ou pelo estatuto da extinta RFFSA à assembléia geral de acionistas, serão exercidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.

Art. 21. A União, por intermédio do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, poderá, na forma do regulamento, formalizar termos de entrega ou cessão provisórios de bens imóveis não-operacionais oriundos da extinta RFFSA, excetuados aqueles destinados ao FC, previstos no inciso II do *caput* do art. 6º, aos órgãos e entidades da administração pública direta e indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, promovendo a sua substituição por instrumentos definitivos.

Art. 22. Para os fins desta Lei, consideram-se bens operacionais os bens móveis e imóveis vinculados aos contratos de arrendamento celebrados pela extinta RFFSA, bem como aqueles delegados a Estados ou Municípios, para operação ferroviária.

Art. 23. Ficam criados, no âmbito do Poder Executivo Federal, os seguintes cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS: um DAS-6; nove DAS-5; vinte e cinco DAS-4; trinta DAS-3; trinta e seis DAS-2; e cinqüenta e seis DAS-1.

§ 1º Os cargos em comissão referidos no *caput*, destinados às atividades de inventariança, não integrarão a estrutura regimental do Ministério dos Transportes, devendo constar nos atos de nomeação seu caráter de transitoriedade.

§ 2º À medida que forem concluídas as atividades de inventariança, os cargos em comissão referidos no § 1º serão extintos.

§ 3º Ato do Poder Executivo estabelecerá a distribuição dos cargos em comissão criados por esta Lei.

Art. 24. Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar proposta da VALEC para a realização de Programa de Desligamento Voluntário - PDV para os empregados de que trata o inciso I do *caput* do art. 17.

Art. 25. Fica a União autorizada a atuar como patrocinadora do plano de benefícios administrado pela REFER, em relação aos beneficiários assistidos da extinta RFFSA em 22 de janeiro de 2007.

Art. 26. Os arts. 14, 77, 82 e 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 14. .....

.....

IV - .....

.....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

....." (NR)

"Art. 77. .....

.....

II - recursos provenientes dos instrumentos de outorga e arrendamento administrados pela respectiva Agência, excetuados os provenientes dos contratos de arrendamento originários da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001;

....." (NR)

"Art. 82. .....

.....

XVII - exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme disposto no art. 25, inciso IV, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos;

XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento; e

XIX - propor ao Ministério dos Transportes, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento.

.....

§ 4º O DNIT e a ANTT celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução das atribuições de que trata o inciso XVII, cabendo à ANTT a responsabilidade concorrente pela execução do controle patrimonial e contábil dos bens operacionais recebidos pelo DNIT, vinculados aos contratos de arrendamento referidos nos incisos II e IV do art. 25." (NR)

"Art. 118. Ficam transferidas da extinta RFFSA para o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão:

I - a gestão da complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002; e

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do *caput* terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalhos foram transferidos para quadro de pessoal especial da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., com a respectiva gratificação adicional por tempo de serviço.

§ 2º O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão poderá, mediante celebração de convênio, utilizar as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para adoção das medidas administrativas decorrentes do disposto no *caput*." (NR)

Art. 27. A partir do momento em que não houver mais integrantes no quadro de pessoal especial de que trata a alínea *a* do inciso I do *caput* do art. 17 desta Lei, em virtude de desligamento por demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do último empregado ativo oriundo da extinta RFFSA, os valores previstos no respectivo plano de cargos e salários passarão a ser reajustados pelos mesmos índices e com a mesma periodicidade que os benefícios do Regime Geral da Previdência Social – RGPS, continuando a servir de referência para a paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do caput do art. 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Art. 28. Fica a União autorizada a renegociar o pagamento dos saldos devedores de contratos de compra e venda e de débitos oriundos de contratos de locação de imóveis não-operacionais residenciais celebrados com a extinta RFFSA.

Art. 29. Os contratos de compra e venda de imóveis celebrados pela extinta RFFSA, até 22 de janeiro de 2007, mediante instrumento particular, terão força de escritura pública, respeitadas as condições contratuais.

Art. 30. O Poder Executivo encaminhará ao Congresso Nacional, no prazo de 180 dias da publicação desta Lei, projeto de lei dispondo sobre a organização da Polícia Ferroviária Federal e a estruturação da respectiva carreira.

Art. 31. Ficam vedadas, pelo prazo de dez anos, a privatização, a dissolução, a liquidação e a extinção da VALEC.

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

Art. 33. Ficam revogados o § 6º do art. 2º da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, os arts. 114-A e 115 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e o art. 1º da Medida Provisória nº 2.161-35, de 23 de agosto de 2001, na parte referente ao § 6º do art. 2º da Lei nº 9.491, de 1997, o art. 1º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, na parte referente à alínea "b" do inciso IV do art. 14 e aos arts. 114-A e 115, da Lei nº 10.233, de 2001, bem como os arts. 12 e 13 da Medida Provisória nº 335, de 23 de dezembro de 2006, e os dispositivos correspondentes da lei resultante de sua eventual aprovação.

Sala das Sessões, em 28 de março de 2007.

Deputado Jaime Martins
Relator

Consulta Tramitação das Proposições

Proposição: MPV-353/2007

Autor: Poder Executivo

Data de Apresentação: 22/01/2007
Apreciação: Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário
Regime de tramitação: Urgência
Situação: PLEN: Aguardando Encaminhamento.

Ementa: Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

Explicação da Ementa: Programa de Aceleração do Crescimento - PAC.

Indexação: Encerramento, processo, liquidação, extinção, (RFFSA), mandato, liquidante, Conselho Fiscal, transferência, União Federal, bens imóveis, repasse, documento, informações, Advocacia-Geral da União, Ministério dos Transportes, coordenação, inventário, bens, direitos, obrigações, cargo em comissão, inventariante. - Criação, Fundo Contingente da Extinta RFFSA, pagamento, passivo, participação acionária, acionista minoritário, despesa, condenação judicial, ônus, (VALEC), transferência, contrato de trabalho, cessão, empregado, serviço ativo, sucessão trabalhista, realização, programa, demissão voluntária, complementação, aposentadoria, pessoal, ferroviário, (VFRGS), venda, bens imóveis, leilão. - Transferência, (DNIT), bens móveis, bens imóveis, (RFFSA), (IPHAN), administração, patrimônio cultural, patrimônio histórico, empregado, ocupante, direito de preferência, compra, imóvel. - Permissão, transporte ferroviário, passageiro.

Despacho:
10/2/2007 - Publique-se. Submeta-se ao Plenário. Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário Regime de Tramitação: Urgência
- PLEN (PLEN)
MSC 36/2007 (Mensagem) - Poder Executivo

Legislação Citada

Emendas
- MPV35307 (MPV35307)
EMC 1/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edmilson Valentim
EMC 2/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edinho Bez
EMC 3/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Paulo Rocha
EMC 4/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Marcelo Ortiz
EMC 5/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Manuela D'ávila
EMC 6/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Mauro Benevides
EMC 7/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Faria de Sá
EMC 8/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Andreia Zito
EMC 9/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Faria de Sá
EMC 10/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Corete Pereira
EMC 11/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Marcelo Ortiz
EMC 12/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edinho Bez
EMC 13/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edmilson Valentim
EMC 14/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Paulo Rocha
EMC 15/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Otavio Leite
EMC 16/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Mauro Benevides
EMC 17/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Manuela D'ávila
EMC 18/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Jaime Martins
EMC 19/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Ivan Valente
EMC 20/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Faria de Sá
EMC 21/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Francisco Rossi
EMC 22/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Antonio Carlos Magalhães Neto
EMC 23/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Regis de Oliveira
EMC 24/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Chico Lopes
EMC 25/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Jaime Martins
EMC 26/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Ivan Valente
EMC 27/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Jaime Martins
EMC 28/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Luiz Carlos Hauly
EMC 29/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Júlio Delgado
EMC 30/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Paulo Rubem Santiago
EMC 31/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Carlos Santana
EMC 32/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Ivan Valente
EMC 33/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - José Rocha

EMC 34/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Marcelo Ortiz
EMC 35/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Jaime Martins
EMC 36/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Faria de Sá
EMC 37/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Renato Molling
EMC 38/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Pepe Vargas
EMC 39/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Jardim
EMC 40/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Jaime Martins
EMC 41/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Jaime Martins
EMC 42/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Francisco Dornelles
EMC 43/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Leandro Sampaio
EMC 44/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Marcelo Ortiz
EMC 45/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Eduardo Valverde
EMC 46/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Paulo Paim
EMC 47/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Leandro Sampaio
EMC 48/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Faria de Sá
EMC 49/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Andreia Zito
EMC 50/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Faria de Sá
EMC 51/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Faria de Sá
EMC 52/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - José Linhares
EMC 53/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gorete Pereira
EMC 54/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Carlos Santana
EMC 55/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Marcelo Ortiz
EMC 56/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Jaime Martins
EMC 57/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - João Dado
EMC 58/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Faria de Sá
EMC 59/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edmilson Valentim
EMC 60/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gorete Pereira
EMC 61/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gorete Pereira
EMC 62/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gorete Pereira
EMC 63/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gorete Pereira
EMC 64/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edinho Bez
EMC 65/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edinho Bez
EMC 66/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edinho Bez
EMC 67/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edinho Bez
EMC 68/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Mauro Benevides
EMC 69/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Manuela D'ávila
EMC 70/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Mauro Benevides
EMC 71/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gonzaga Patriota
EMC 72/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gonzaga Patriota
EMC 73/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Mauro Benevides
EMC 74/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Mauro Benevides
EMC 75/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 76/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Paulo Rocha
EMC 77/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Darcísio Perondi
EMC 78/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gonzaga Patriota
EMC 79/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 80/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Beto Albuquerque
EMC 81/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 82/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 83/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Jô Moraes
EMC 84/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 85/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Mauro Benevides
EMC 86/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gonzaga Patriota
EMC 87/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Carlos Eduardo Cadoca
EMC 88/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arthur Virgílio
EMC 89/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - José Linhares
EMC 90/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Carlos Eduardo Cadoca

EMC 91/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gorete Pereira
EMC 92/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Jaime Martins
EMC 93/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Marcelo Ortiz
EMC 94/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Carlos Santana
EMC 95/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Faria de Sá
EMC 96/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Carlos Santana
EMC 97/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edinho Bez
EMC 98/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 99/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Andreia Zito
EMC 100/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Flexa Ribeiro
EMC 101/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Marcelo Ortiz
EMC 102/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gorete Pereira
EMC 103/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edinho Bez
EMC 104/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Mauro Benevides
EMC 105/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gonzaga Patriota
EMC 106/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 107/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Paulo Rocha
EMC 108/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Mauro Benevides
EMC 109/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Carlos Santana
EMC 110/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Jaime Martins
EMC 111/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gorete Pereira
EMC 112/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - José Linhares
EMC 113/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Faria de Sá
EMC 114/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Faria de Sá
EMC 115/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Marcelo Ortiz
EMC 116/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - José Rocha
EMC 117/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Moreira Mendes
EMC 118/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Flexa Ribeiro
EMC 119/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Otavio Leite
EMC 120/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - José Rocha
EMC 121/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Flexa Ribeiro
EMC 122/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Flexa Ribeiro
EMC 123/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Flexa Ribeiro
EMC 124/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edinho Bez
EMC 125/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Faria de Sá
EMC 126/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - João Dado
EMC 127/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 128/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Beto Albuquerque
EMC 129/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gorete Pereira
EMC 130/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edmilson Valentim
EMC 131/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edinho Bez
EMC 132/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edinho Bez
EMC 133/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edinho Bez
EMC 134/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edinho Bez
EMC 135/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edinho Bez
EMC 136/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gorete Pereira
EMC 137/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gorete Pereira
EMC 138/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gorete Pereira
EMC 139/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gorete Pereira
EMC 140/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gorete Pereira
EMC 141/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 142/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 143/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 144/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gonzaga Patriota
EMC 145/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Faria de Sá
EMC 146/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gonzaga Patriota
EMC 147/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gonzaga Patriota

EMC 148/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gonzaga Patriota
EMC 149/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gonzaga Patriota
EMC 150/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 151/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Mauro Benevides
EMC 152/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Mauro Benevides
EMC 153/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Paulo Rocha
EMC 154/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Mauro Benevides
EMC 155/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Darcísio Perondi
EMC 156/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 157/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Júlio Delgado
EMC 158/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Jaime Martins
EMC 159/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 160/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Faria de Sá
EMC 161/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Marcelo Ortiz
EMC 162/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Marcelo Ortiz
EMC 163/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 164/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 165/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 166/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Otavio Leite
EMC 167/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 168/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 169/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 170/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Mauro Benevides
EMC 171/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 172/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - José Linhares
EMC 173/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Carlos Santana
EMC 174/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Marcelo Ortiz
EMC 175/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Jaime Martins
EMC 176/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Otavio Leite
EMC 177/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gorete Pereira
EMC 178/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Faria de Sá
EMC 179/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Otavio Leite
EMC 180/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Marcelo Ortiz
EMC 181/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Carlos Santana
EMC 182/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Andreia Zito
EMC 183/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - João Ribeiro
EMC 184/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Carlos Santana
EMC 185/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edmilson Valentim
EMC 186/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Virgílio Guimarães
EMC 187/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gorete Pereira
EMC 188/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Jair Bolsonaro
EMC 189/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Carlos Santana
EMC 190/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 191/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Ademir Camilo
EMC 192/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 193/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Mauro Benevides
EMC 194/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Mauro Benevides
EMC 195/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Jô Moraes
EMC 196/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Darcísio Perondi
EMC 197/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gonzaga Patriota
EMC 198/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Mauro Benevides
EMC 199/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - João Dado
EMC 200/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Manuela D'ávila
EMC 201/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Paulo Rocha
EMC 202/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Paulinho da Força
EMC 203/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Vicentinho
EMC 204/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gorete Pereira

EMC 205/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edinho Bez
EMC 206/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Faria de Sá
EMC 207/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Marcelo Ortiz
EMC 208/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edinho Bez
EMC 209/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Jaime Martins
EMC 210/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Marcelo Ortiz
EMC 211/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Marcelo Ortiz
EMC 212/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edinho Bez
EMC 213/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Faria de Sá
EMC 214/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Jaime Martins
EMC 215/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Júlio Delgado
EMC 216/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gervásio Silva
EMC 217/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Beto Albuquerque
EMC 218/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Carlos Santana
EMC 219/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 220/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Ivan Valente
EMC 221/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Carlos Santana
EMC 222/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Faria de Sá
EMC 223/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Gonzaga Patriota
EMC 224/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Mauro Benevides
EMC 225/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Walter Pinheiro
EMC 226/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Edinho Bez
EMC 227/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Marcelo Ortiz
EMC 228/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Marcelo Ortiz
EMC 229/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Faria de Sá
EMC 230/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Faria de Sá
EMC 231/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - José Linhares
EMC 232/2007 MPV35307 (Emenda Apresentada na Comissão) - Arnaldo Faria de Sá

Pareceres, Votos e Redação Final
- MPV35307 (MPV35307)
PPP 1 MPV35307 (Parecer Proferido em Plenário) - Jaime Martins
PPR 1 MPV35307 (Parecer Reformulado de Plenário) - Jaime Martins

Originadas
- PLEN (PLEN)
PLV 5/2007 (Projeto de Lei de Conversão) - Jaime Martins => Legislação Citada

Requerimentos, Recursos e Ofícios
- PLEN (PLEN)
REQ 398/2007 (Requerimento) - Jaime Martins

Última Ação:

29/3/2007 - PLENÁRIO (PLEN) - A matéria vai ao Senado Federal, incluindo o processado. (MPV 353-B/07) (PLV 5/07)

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

Andamento:	
22/1/2007	**Poder Executivo (EXEC)** Publicação da Medida Provisória no Diário Oficial da União.
22/1/2007	**Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)** Prazo para Emendas: 02/02/2007 a 07/02/2007. Comissão Mista: 02/02/2007 a 15/02/2007. Câmara dos Deputados: 16/02/2007 a 01/03/2007. Senado Federal: 02/03/2007 a 15/03/2007. Retorno à Câmara dos Deputados (se houver): 16/03/2007 a 18/03/2007. Sobrestar Pauta: a partir de 19/03/2007. Congresso Nacional: 02/02/2007 a 02/04/2007. Prorrogação pelo Congresso Nacional: 03/04/2007 a 01/06/2007.
16/2/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Apresentação da MSC 36/2007, do Poder Executivo, que "submete à apreciação do Congresso Nacional o texto da Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, que "Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências'."

16/2/2007	**Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)** Recebido o Ofício nº 67/07, do Congresso Nacional, que encaminha o processado da Medida Provisória nº 353/2007, que "Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de julho de 2001, e dá outras providências". Informa, ainda, que a Medida foram oferecidas 232 (duzentas e trinta e duas) emendas e a Comissão Mista referida no caput do art. 2º da Resolução nº 1 de 2002 - CN não se instalou.
16/2/2007	**Mesa Diretora da Câmara dos Deputados (MESA)** Publique-se. Submeta-se ao Plenário. Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário Regime de Tramitação: Urgência
16/2/2007	**COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP)** Encaminhada à publicação. Publicação Inicial no DCD de 17/2/2007. Suplemento.
22/2/2007	**Presidência da Câmara dos Deputados (PRESI)** Designado Relator, Dep. Jaime Martins (PR-MG), para proferir parecer em plenário pela Comissão Mista a esta medida provisória e às 232 emendas apresentadas.
26/2/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Discussão em turno único.
26/2/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Retirada de pauta de Ofício.
27/2/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Discussão em turno único.
27/2/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Retirada de pauta de Ofício.
28/2/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Discussão em turno único.
28/2/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Votação do Requerimento do Dep. Beto Albuquerque, Líder do Governo, que solicita a retirada de pauta desta MPV.
28/2/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Encaminharam a Votação: Dep. Arnaldo Faria de Sá (PTB-SP) e Dep. Beto Albuquerque (PSB-RS).
28/2/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Aprovado o Requerimento.
28/2/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Retirada de pauta a Requerimento de Deputado.
28/2/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Req. nº 398/07 do Deputado Jaime Martins que solicita a retirada das Emendas de nºs 18, 25, 27, 35, 40, 41, 56, 92, 110, 158, 175, 209 e 214, apresentadas a esta MPV.
1/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Discussão em turno único.
1/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Retirada de pauta de Ofício.
5/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Discussão em turno único.
5/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Matéria não apreciada em face do encerramento da sessão.
6/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Discussão em turno único.

6/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Matéria não apreciada em face do encerramento da sessão.
12/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Matéria não apreciada em face do levantamento da sessão, nos termos do inciso II do art. 71 do RICD, por falecimento do Dep. Gerônimo da Adefal (PFL-AL) .
13/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Discussão em turno único.
13/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Matéria não apreciada em face do encerramento da Sessão.
14/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Discussão em turno único.
14/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Matéria não apreciada em face do encerramento da Sessão.
15/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Discussão em turno único. (Sessão Extraordinária - 9:00)
15/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Matéria não apreciada em face do encerramento da Sessão.
19/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Matéria não apreciada em face do cancelamento da Ordem do Dia, mediante acordo. (Sessão Extraordinária - 18:30)
20/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Discussão em turno único.
20/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Matéria não apreciada por falta de "quorum" (obstrução).
21/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Discussão em turno único. (Sessão ordinária - 14:00)
21/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Matéria não apreciada em face do encerramento da Sessão.
21/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Discussão em turno único. (Sessão extraordinária - 19:05)
21/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Matéria não apreciada em face do encerramento da Sessão.
22/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Discussão em turno único.
22/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Matéria não apreciada por acordo dos Srs. Líderes.
26/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Matéria não apreciada em face do cancelamento da Ordem do Dia, mediante acordo. (Sessão ordinária - 14:00)
26/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Discussão em turno único. (Sessão extraordinária - 18:30)
26/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Retirada de pauta, de ofício.

27/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Discussão em turno único.
27/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Matéria não apreciada em face da não-conclusão da apreciação da MPV 335/06, item 02 da pauta, com prazo encerrado.
28/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Discussão em turno único.
28/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Retirado o Requerimento do Dep. Roberto Magalhães, na qualidade de Líder do PFL, que solicita a retirada de pauta desta MPV.
28/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Parecer proferido em Plenário pelo Relator, Dep. Jaime Martins (PR-MG), pela Comissão Mista, que conclui pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência; pela adequação financeira e orçamentária; e pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa desta MPV e das Emendas de nºs 1 a 8, 20, 28 a 33, 36 a 39, 42 a 55, 57 a 86, 88, 90, 96, 109, 111 a 122, 131, 140, 152, 159 a 171, 176, 179 a 182, 184, 185, 187, 194 a 200, 202, 204, 207, 208, 212, 213, 217, 219, 222 e 231, e parcialmente das de nºs 87, 89, 91, 93 a 95, 126 a 130, 132 a 139, 141 a 151, 153 a 157, 172 a 174, 177, 178, 188 a 193, 201, 203, 205 e 206; pela inadmissibilidade das Emendas de nºs 9 a 17, 19, 21 a 24, 26, 34, 97 a 108, 123 a 125, 183, 186, 210, 211, 215, 216, 218, 220, 221, 223 a 230 e 232; no mérito, pela aprovação desta MPV e das Emendas de nºs 1 a 8, 20, 36, 37, 42, 44, 47, 48, 50, 52 a 55, 57 a 91, 114, 115, 119, 121, 185, 187 a 193, 195 a 201, 203, 205, 206, 212, 213, 217, 219 e 222, na forma do Projeto de Lei de Conversão apresentado; e pela rejeição das de nºs 9 a 19, 21 a 24, 26, 28 a 34, 38, 39, 43, 45, 46, 49, 51, 93 a 109, 111 a 113, 116 a 118, 120, 122 a 157, 159 a 174, 176 a 184, 186, 194, 202, 204, 207, 208, 210, 211, 215, 216, 218, 220, 221 e 223 a 232.
28/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Adiada a discussão da matéria em face do encerramento da sessão.
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Discussão em turno único. (Sessão extraordinária - 9:00)
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Parecer Reformulado de Plenário pelo Relator, Dep. Jaime Martins (PR-MG), pela Comissão Mista, que conclui pela aprovação do Projeto de Lei de Conversão apresentado, com alterações.
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Discutiram a Matéria: Dep. Ivan Valente (PSOL-SP), Dep. Colbert Martins (PMDB-BA), Dep. Arnaldo Faria de Sá (PTB-SP), Dep. Mauro Benevides (PMDB-CE), Dep. Arnaldo Jardim (PPS-SP) e Dep. Marcelo Ortiz (PV-SP).
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Questão de Ordem levantada pelo Dep. Arnaldo Faria de Sá (PTB-SP) solicitando à Presidência a declaração de prejudicialidade desta MPV, uma vez que a MPV 246/05, que trata sobre o mesmo assunto, foi rejeitada por inconstitucionalidade. Indeferida pela Presidência. O Dep. Arnaldo Faria de Sá recorre à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Votação do Requerimento do Dep. Marco Maia, na qualidade de Líder do PT, que solicita o encerramento da discussão.
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Encaminharam a Votação: Dep. Júlio Delgado (PSB-MG) e Dep. Andreia Zito (PSDB-RJ)
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Aprovado o Requerimento.
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Encerrada a discussão.
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Votação preliminar em turno único.
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Encaminharam a Votação: Dep. Arnaldo Faria de Sá (PTB-SP), Dep. Colbert Martins (PMDB-BA) e Dep. Ivan Valente (PSOL-SP).
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Aprovado, em apreciação preliminar, o Parecer do Relator, na parte em que manifesta opinião favorável quanto ao atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência e de sua adequação financeira e orçamentária, nos termos do artigo 8º da Resolução nº 01, de 2002-CN.

29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Encaminharam a Votação: Dep. Arnaldo Faria de Sá (PTB-SP), Dep. Rogério Marinho (PSB-RN), Dep. Cezar Schirmer (PMDB-RS) e Dep. Dr. Ubiali (PSB-SP).
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Aprovado, em apreciação preliminar, o Parecer do Relator, na parte em que manifesta opinião pela inadmissibilidade das Emendas de nºs 9 a 17, 19, 21 a 24, 26, 34, 97 a 108, 123 a 125, 183, 186, 210, 211, 215, 216, 218, 220, 221, 223 a 230 e 232, e pela inadmissibilidade parcial das de nºs 87, 89, 91, 93 a 95, 126 a 130, 132 a 139, 141 a 151, 153 a 157, 172 a 174, 177, 178, 188 a 193, 201, 203, 205 e 206, nos termos do artigo 8º da Resolução nº 01, de 2002-CN.
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Votação, quanto ao mérito, em turno único.
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Aprovada a Medida Provisória nº 353, de 2007, na forma do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2007, com as alterações propostas pelo Relator, ressalvados os destaques.
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Prejudicados os Destaques de Bancada do PSDB para votação em separado das Emendas de nºs 8, 99 e 119.
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Não acolhido pela Mesa, por ser anti-regimental, o Destaque de Bancada do PSOL para votação em separado da Emenda nº 220.
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Retirado pelo Autor, Dep. Arnaldo Jardim (PPS-SP), o Requerimento de destaque simples para votação em separado da Emenda nº 39.
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Votação da Emenda nº 44, objeto do Destaque para votação em separado da bancada do PV.
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Encaminharam a Votação: Dep. Marcelo Ortiz (PV-SP) e Dep. Jaime Martins (PR-MG).
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Rejeitada a Emenda nº 44.
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Votação do artigo 23 do PLV 5/07, objeto do Destaque para votação em separado da bancada do PPS.
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Encaminharam a Votação: Dep. Arnaldo Jardim (PPS-SP) e Dep. Jaime Martins (PR-MG).
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Mantido o artigo 23 do PLV 5/07.
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Votação da Emenda nº 126, objeto do Destaque para votação em separado da bancada do PDT.
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Encaminharam a Votação: Dep. Jaime Martins (PR-MG) e Dep. João Dado (PDT-SP).
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Rejeitada a Emenda nº 126.
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Votação da Redação Final.
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** Aprovada a Redação Final assinada pelo Dep. Jaime Martins (PR-MG).
29/3/2007	**PLENÁRIO (PLEN)** A matéria vai ao Senado Federal, incluindo o processado. (MPV 353-B/07) (PLV 5/07)

Cadastrar para Acompanhamento

ATO DO PRESIDENTE DA MESA DO CONGRESSO NACIONAL Nº 9, DE 2007

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 335, de 23 de dezembro de 2006**, que "Dá nova redação a dispositivos das Leis nºs 9.636, de 15 de maio de 1998, 8.666, de 21 de junho de 1993, 11.124, de 16 de junho de 2005, e dos Decretos-Leis nºs 9.760, de 5 de setembro de 1946, 271, de 28 de fevereiro de 1967, e 1.876, de 15 de julho de 1981, prevê medidas voltadas à regularização fundiária de interesse social em imóveis da União, e dá outras providências", terá sua vigência prorrogada pelo período de sessenta dias, a partir de 3 de abril de 2007, tendo em vista que sua votação não foi encerrada nas duas Casas do Congresso Nacional.

Congresso Nacional, 27 de março de 2007.

Senador **Renan Calheiros**
Presidente da Mesa do Congresso Nacional

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

DECRETO Nº 21.981 DE 19 DE OUTUBRO DE 1932.

Regula a profissão de Leiloeiro ao território da República

.....

LEI Nº 3.115 , DE 16 DE MARÇO DE 1957.

Determina a transformação das emprêsas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rêde Ferroviária S.A., e dá outras providências.

.....

LEI Nº 3.887, DE 8 DE FEVEREIRO DE 1961.

Aprovar Têrmo de Acôrdo firmado entre o Govêrno Federal e o Estado do Rio Grande do Sul, sôbre as condições de reversão da Viaçao Férrea do Rio Grande do Sul à União.

.....

LEI N. 3.891 — DE 26 DE ABRIL DE 1961

Cria no Departamento Nacional de Estradas de Ferro o Serviço Social das Estradas de Ferro

Art. 1º É ciado no Departamento Nacional de Estradas de Ferro o Serviço Social das Estradas de Ferro.

.....

LEI Nº 6.015, DE 31 DE DEZEMBRO DE 1973.

Dispõe sobre os registros públicos, e da outras providências.

.....

Art 171. Os atos relativos, a vias férreas serão registrados no cartório correspondente à estação inicial da respectiva linha.

.....

LEI Nº 6.171, DE 9 DE DEZEMBRO DE 1974

Extingue o Departamento Nacional de Estradas de Ferro e dá outras providências.

.....

Art. 3º O Serviço Social das Estradas de Ferro (SESEF), criado pela Lei nº 3.691, de 26 de abril de 1961, no Departamento Nacional de Estradas de Ferro - DNEF, passa a Rede Ferroviária Federal S. A. - RFFSA, mantidas suas finalidades.

Parágrafo único. Mediante ato do Poder Executivo, o Regulamento do Serviço Social das Estradas de Ferro (SESEF), de que trata o Decreto número 773, de 23 de março de 1962, será ajustado às disposições deste artigo.

.....

.....

DECRETO-LEI Nº 1.876, DE 15 DE JULHO DE 1981.

Dispensa do pagamento de foros e laudêmios os titulares do domínio útil dos bens imóveis da União, nos casos que especifica, e dá outras providência.

Art. 1º - Ficam isentas de foros e taxas de ocupação, referentes a imóveis de propriedade da União, as pessoas consideradas carentes, assim entendidas aquelas cuja situação econômica não lhes permita pagar esses encargos, sem prejuízo do sustento próprio e de sua família. (Redação dada pela Lei nº 7.450, de 1985) *(Vide* Medida Provisória nº 335, de 2006)

Parágrafo único - A situação de carência será comprovada anualmente, perante o Serviço do Patrimônio da União, na forma que for estabelecida em ato do Ministro da Fazenda. (Redação dada pela Lei nº 7.450, de 1985) ~~(Vide Medida Provisória nº 292, de 2006)~~ (Vide Medida Provisória nº 335, de 2006)

§ 1º –(Vide Medida Provisória nº 335, de 2006)

§ 2º –(Vide Medida Provisória nº 335, de 2006)

§ 3º-(Vide Medida Provisória nº 335, de 2006)

§ 4º (Vide Medida Provisória nº 335, de 2006)

.....

LEI Nº 8.186, DE 21 DE MAIO DE 1991.

Dispõe sobre a complementação de aposentadoria de ferroviários e dá outras providências.

.....

LEI Nº 8.313, DE 23 DE DEZEMBRO DE 1991.

Restabelece princípios da Lei nº 7.505, de 2 de julho de 1986, institui o Programa Nacional de Apoio à Cultura (Pronac) e dá outras providências.

Art. 18. Com o objetivo de incentivar as atividades culturais, a União facultará às pessoas físicas ou jurídicas a opção pela aplicação de parcelas do Imposto sobre a Renda, a título de doações ou patrocínios, tanto no apoio direto a projetos culturais apresentados por pessoas físicas ou por pessoas jurídicas de natureza cultural, como através de contribuições ao FNC, nos termos do art. 5º, inciso II, desta Lei, desde que os projetos atendam aos critérios estabelecidos no art. 1º desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 9.874, de 1999)

§ 1º Os contribuintes poderão deduzir do imposto de renda devido as quantias efetivamente despendidas nos projetos elencados no § 3º, previamente aprovados pelo Ministério da Cultura, nos limites e nas condições estabelecidos na legislação do imposto de renda vigente, na forma de: (Incluído pela Lei nº 9.874, de 1999)

a) doações; e (Incluída pela Lei nº 9.874, de 1999)

b) patrocínios. (Incluída pela Lei nº 9.874, de 1999)

.....

LEI Nº 8.666, DE 21 DE JUNHO DE 1993

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

.....

LEI Nº 8.668, DE 25 DE JUNHO DE 1993.

Dispõe sobre a constituição e o regime tributário dos Fundos de Investimento Imobiliário e dá outras providências.

.....

LEI Nº 9.491, DE 9 DE SETEMBRO DE 1997.

Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização, revoga a Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências.

.....

Art. 2º Poderão ser objeto de desestatização, nos termos desta Lei:

.....

§ 6º (Vide pela Medida Provisória nº 353, de 2007)

.....

LEI Nº 9.636, DE 15 DE MAIO DE 1998.

Dispõe sobre a regularização, administração, aforamento e alienação de bens imóveis de domínio da União, altera dispositivos dos Decretos-Leis nºs 9.760, de 5 de setembro de 1946, e 2.398, de 21 de dezembro de 1987, regulamenta o § 2º do art. 49 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, e dá outras providências.

.....

CAPÍTULO II

DA ALIENAÇÃO

Art. 23. A alienação de bens imóveis da União dependerá de autorização, mediante ato do Presidente da República, e será sempre precedida de parecer da SPU quanto à sua oportunidade e conveniência.

§ 1º A alienação ocorrerá quando não houver interesse público, econômico ou social em manter o imóvel no domínio da União, nem inconveniência quanto à preservação ambiental e à defesa nacional, no desaparecimento do vínculo de propriedade.

§ 2º A competência para autorizar a alienação poderá ser delegada ao Ministro de Estado da Fazenda, permitida a subdelegação.

SEÇÃO I

Da Venda

Art. 24. A venda de bens imóveis da União será feita mediante concorrência ou leilão público, observadas as seguintes condições:

I - na venda por leilão público, a publicação do edital observará as mesmas disposições legais aplicáveis à concorrência pública;

II - os licitantes apresentarão propostas ou lances distintos para cada imóvel;

III - a caução de participação, quando realizada licitação na modalidade de concorrência, corresponderá a 10% (dez por cento) do valor de avaliação;

IV - no caso de leilão público, o arrematante pagará, no ato do pregão, sinal correspondente a, no mínimo, 10% (dez por cento) do valor da arrematação, complementando o preço no prazo e nas condições previstas no edital, sob pena de perder, em favor da União, o valor correspondente ao sinal e, em favor do leiloeiro, se for o caso, a respectiva comissão;

V - o leilão público será realizado por leiloeiro oficial ou por servidor especialmente designado;

VI - quando o leilão público for realizado por leiloeiro oficial, a respectiva comissão será, na forma do regulamento, de até 5% (cinco por cento) do valor da arrematação e será paga pelo arrematante, juntamente com o sinal;

VII - o preço mínimo de venda será fixado com base no valor de mercado do imóvel, estabelecido em avaliação de precisão feita pela SPU, cuja validade será de seis meses;

VIII - demais condições previstas no regulamento e no edital de licitação.

§ 1º Na impossibilidade, devidamente justificada, de realização de avaliação de precisão, será admitida avaliação expedita.

§ 2º Para realização das avaliações de que trata o inciso VII, poderão ser contratados serviços especializados de terceiros, devendo os respectivos laudos, para os fins previstos nesta Lei, ser homologados pela SPU, quanto à observância das normas técnicas pertinentes.

§ 3º Poderá adquirir o imóvel, em condições de igualdade com o vencedor da licitação, o cessionário de direito real ou pessoal, o locatário ou arrendatário que esteja em dia com suas obrigações junto à SPU, bem como o expropriado.

§ 4º A venda, em qualquer das modalidades previstas neste artigo, poderá ser parcelada, mediante pagamento de sinal correspondente a, no mínimo, 10% (dez por cento) do valor de aquisição e o restante em até quarenta e oito prestações mensais e consecutivas, observadas as condições previstas nos arts. 27 e 28.

§ 5º Em se tratando de remição devidamente autorizada na forma do art. 123 do Decreto-Lei nº 9.760, de 5 de setembro de 1946, o respectivo montante poderá ser parcelado, mediante pagamento de sinal correspondente a, no mínimo, dez por cento do valor de aquisição, e o restante em até cento e vinte prestações mensais e consecutivas, observadas as condições previstas nos arts. 27 e 28. (Incluído pela Lei nº 9.821, de 1999)

.....

Art. 26. Em se tratando de projeto de caráter social, para fins de assentamento de famílias de baixa renda, a venda do domínio pleno ou útil observará os critérios de habilitação fixados em regulamento, podendo o pagamento ser efetivado mediante um sinal de, no mínimo, 5% (cinco por cento) do valor da avaliação, permitido o seu parcelamento em até duas vezes, e do saldo em até trezentas prestações mensais e consecutivas, observando-se, como mínimo, a quantia correspondente a 30% (trinta por cento) do valor do salário mínimo vigente. (Vide Medida Provisória nº 335, de 2006)

§ 1º Quando o projeto se destinar ao assentamento de famílias carentes, será dispensado o sinal, e o valor da prestação não poderá ser superior a 30% (trinta por cento) da renda familiar do beneficiário, observando-se, como mínimo, o valor de que trata o art. 41.

§ 2º As situações de baixa renda e de carência serão definidas e comprovadas, por ocasião da habilitação e periodicamente, conforme dispuser o regulamento.

§ 3º Nas vendas de que trata este artigo aplicar-se-ão, no que couber, as condições previstas no artigo seguinte, não sendo exigido, a critério da Administração, o pagamento de prêmio mensal de seguro, nos projetos de assentamento de famílias carentes.

Art. 27. As vendas a prazo serão formalizadas mediante contrato de compra e venda ou promessa de compra e venda em que estarão previstas, dentre outras, as seguintes condições:

I - garantia, mediante hipoteca do domínio pleno ou útil, em primeiro grau e sem concorrência, quando for o caso;

II - valor da prestação de amortização e juros calculados pela Tabela *Price*, com taxa nominal de juros de 10% (dez por cento) ao ano, exceto para as alienações de que trata o artigo anterior, cuja taxa de juros será de 7% (sete por cento) ao ano;

III - atualização mensal do saldo devedor e das prestações de amortização e juros e dos prêmios de seguros, no dia do mês correspondente ao da assinatura do contrato, com base no coeficiente de atualização aplicável ao depósito em caderneta de poupança com aniversário na mesma data;

IV - pagamento de prêmio mensal de seguro contra morte e invalidez permanente e, quando for o caso, contra danos físicos ao imóvel;

V - na amortização ou quitação antecipada da dívida, o saldo devedor será atualizado, *pro rata die*, com base no último índice de atualização mensal aplicado ao contrato, no período compreendido entre a data do último reajuste do saldo devedor e o dia do evento;

VI - ocorrendo impontualidade na satisfação de qualquer obrigação de pagamento, a quantia devida corresponderá ao valor da obrigação, em moeda corrente nacional, atualizado pelo índice de remuneração básica dos depósitos de poupança com aniversário no primeiro dia de cada mês, desde a data do vencimento até a do efetivo pagamento, acrescido de multa de mora de 2% (dois por cento) bem como de juros de 0,033% (trinta e três milésimos por cento) por dia de atraso ou fração;

VII - a falta de pagamento de três prestações importará o vencimento antecipado da dívida e a imediata execução do contrato;

VIII - obrigação de serem pagos, pelo adquirente, taxas, emolumentos e despesas referentes à venda.

Parágrafo único. Os contratos de compra e venda de que trata este artigo deverão prever, ainda, a possibilidade, a critério da Administração, da atualização da prestação ser realizada em periodicidade superior à prevista no inciso III, mediante recálculo do seu valor com base no saldo devedor à época existente.

.....

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001.

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

.....

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

I – depende de concessão:

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

b) o transporte ferroviário de passageiros e cargas associado à exploração da infra-estrutura ferroviária;

II – (VETADO)

III – depende de autorização:

a) (VETADO)

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

c) a construção e operação de terminais portuários privativos; (Vide Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

d) (VETADO)

(Vide Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

f) o transporte ferroviário não regular de passageiros, não associado à exploração da infra-estrutura. (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

IV (Vide Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

a) (Vide Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

b) (Revogado pela Medida Provisória nº 353, de 2007)

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

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

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

§ 4º Os procedimentos para as diferentes formas de outorga a que se refere este artigo são disciplinados pelo disposto nos arts. 28 a 51. (Vide Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

Art. 14-A (Vide Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

. . . . . .

Art. 77. Constituem receitas da ANTT e da ANTAQ:

I - dotações, créditos especiais, transferências e repasses que forem consignados no Orçamento Geral da União para cada Agência;(Vide Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

II – recursos provenientes dos instrumentos de outorgas e arrendamentos administrados pela respectiva Agência; (Vide Medida Provisória nº 353, de 2007)

III – os produtos das arrecadações de taxas de outorgas e de fiscalização da prestação de serviços e de exploração de infra-estrutura atribuídas a cada Agência; (Vide Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

IV – recursos provenientes de acordos, convênios e contratos, inclusive os referentes à prestação de serviços técnicos e fornecimento de publicações, material técnico, dados e informações;

V – o produto das arrecadações de cada Agência, decorrentes da cobrança de emolumentos e multas;

VI – outras receitas, inclusive as resultantes de aluguel ou alienação de bens, da aplicação de valores patrimoniais, de operações de crédito, de doações, legados e subvenções.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

.....

Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação:

I – estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas de segurança operacional, sinalização, manutenção ou conservação, restauração ou reposição de vias, terminais e instalações;

II – estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias;

III – fornecer ao Ministério dos Transportes informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga e de delegação dos segmentos da infra-estrutura viária;

IV – administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias;

V – gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União;(Vide Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

VI – participar de negociações de empréstimos com entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais, para financiamento de programas, projetos e obras de sua competência, sob a coordenação do Ministério dos Transportes;

VII – realizar programas de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico, promovendo a cooperação técnica com entidades públicas e privadas;

VIII – firmar convênios, acordos, contratos e demais instrumentos legais, no exercício de suas atribuições;

IX – declarar a utilidade pública de bens e propriedades a serem desapropriados para implantação do Sistema Federal de Viação;

X – elaborar o seu orçamento e proceder à execução financeira;

XI – adquirir e alienar bens, adotando os procedimentos legais adequados para efetuar sua incorporação e desincorporação;

XII – administrar pessoal, patrimônio, material e serviços gerais.

XIII - desenvolver estudos sobre transporte ferroviário ou multimodal envolvendo estradas de ferro; (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

XIV - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras relativas a transporte ferroviário ou multimodal, envolvendo estradas de ferro do Sistema Federal de Viação, excetuadas aquelas relacionadas com os arrendamentos já existentes; (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

XV - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias relativas às estradas de ferro do Sistema Federal de Viação; (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

XVI - aprovar projetos de engenharia cuja execução modifique a estrutura do Sistema Federal de Viação, observado o disposto no inciso IX do caput deste artigo. (Incluído pela Lei nº 11.314 de 2006)

XVII - (Vide Medida Provisória nº 353, de 2007)

§ 1º As atribuições a que se refere o **caput** não se aplicam aos elementos da infra-estrutura concedidos ou arrendados pela ANTT e pela ANTAQ. (Redação dada pela Lei nº 10.561, de 13.11.2002)

§ 2º No exercício das atribuições previstas nos incisos IV e V e relativas a vias navegáveis e instalações portuárias, o DNIT observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha.(Vide Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001)

§ 3º É, ainda, atribuição do DNIT, em sua esfera de atuação, exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no art. 21 da Lei nº 9.503, de 1997, observado o disposto no inciso XVII do art. 24 desta Lei. (Incluído pela Lei nº 10.561, de 13.11.2002)

§ 4º . (Vide Medida Provisória nº 353, de 2007)

.....

Art. 114-A (Vide Medida Provisória nº 353, de 2007)

Art. 115. Os quadros de Pessoal Específico e em Extinção, de que tratam os arts. 113 e 114, acrescidos dos quantitativos de servidores ou empregados requisitados, não poderão ultrapassar os quadros gerais de pessoal efetivo da ANTT, da ANTAQ e do DNIT.~~(Vide Medidas Provisórias nºs 2.217-3, de 4.9.2001)~~ (Vide Medida Provisória nº 353, de 2007)

§ 1º À medida que forem extintos os cargos ou empregos de que tratam os arts. 113 e 114, é facultado o preenchimento de empregos de pessoal concursado nos quadros de pessoal efetivo de cada entidade.(Vide Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001) (Vide Medida Provisória nº 353, de 2007)

§ 2º Se os quantitativos dos quadros Específico e em Extinção, acrescidos dos requisitados, forem inferiores ao quadro de pessoal efetivo, é facultado a cada entidade a realização de concurso para preenchimento dos empregos excedentes. (Vide Medida Provisória nº 353, de 2007)

.....

Art. 118. Ficam transferidas da RFFSA para o Ministério dos Transportes: (Vide Medida Provisória nº 353, de 2007)

I – a gestão da complementação de aposentadoria instituída pela Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991; e (Vide Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001) (Vide Medida Provisória nº 353, de 2007)

II – a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961. (Vide Medida Provisória nº 353, de 2007)

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II terá como referência os valores remuneratórios percebidos pelos empregados da RFFSA que vierem a ser absorvidos pela ANTT, conforme estabelece o art. 114.(Vide Medidas Provisórias nºs 2.217-3, de 4.9.2001 e 246, de 4.9.2005) (Vide Medida Provisória nº 353, de 2007)

§ 2º O Ministério dos Transportes utilizará as unidades regionais do DNIT para o exercício das medidas administrativas decorrentes do disposto no caput. (Vide Medida Provisória nº 353, de 2007)

.....

LEI Nº 10.478, DE 28 DE JUNHO DE 2002.

Dispõe sobre a complementação de aposentadorias de ferroviários da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, em liquidação, e dá outras providências.

.....

LEI Nº 11.124, DE 16 DE JUNHO DE 2005.

Dispõe sobre o Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social – SNHIS, cria o Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social – FNHIS e institui o Conselho Gestor do FNHIS.

.....

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 2.161-35, DE 23 DE AGOSTO DE 2001.

Dá nova redação a dispositivos da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, que altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização, revoga a Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências.

Art. 1º Os arts. 2º, 4º, 5º, 6º e 30, da Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º .....

.....

V - bens móveis e imóveis da União.

§ 1º .....

.....

c) a transferência ou outorga de direitos sobre bens móveis e imóveis da União, nos termos desta Lei.

.....

§ 5º O Gestor do Fundo Nacional de Desestatização deverá observar, com relação aos imóveis da União incluídos no Programa Nacional de Desestatização, a legislação aplicável às desestatizações e, supletivamente, a relativa aos bens imóveis de domínio da União, sem prejuízo do disposto no inciso VII do art. 6º.

(Revogado pela Medida Provisória nº 353, de 2007)

.....

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 2.181-45, DE 24 DE AGOSTO DE 2001.

Dispõe sobre operações financeiras entre o Tesouro Nacional e as entidades que menciona, e dá outras providências.

.....

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 2.217-3, DE 4 DE SETEMBRO DE 2001.

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

Art. 1º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 5º .....

I - as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbano, de defesa nacional, de meio ambiente e de segurança das populações, formuladas pelas diversas esferas de governo;

....." (NR)

"Art. 7º-A. O CONIT será presidido pelo Ministro de Estado dos Transportes e terá como membros os Ministros de Estado da Defesa, da Justiça, da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e o Secretário Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República.

Parágrafo único. O Poder Executivo disporá sobre o funcionamento do CONIT." (NR)

.....

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 335, DE 23 DE DEZEMBRO 2006.

Dá nova redação a dispositivos das Leis nºs 9.636, de 15 de maio de 1998, 8.666, de 21 de junho de 1993, 11.124, de 16 de junho de 2005, e dos Decretos-Leis nºs 9.760, de 5 de setembro de 1946, 271, de 28 de fevereiro de 1967, e 1.876, de 15 de julho de 1981, provê medidas voltadas à regularização fundiária de interesse social em imóveis da União, e dá outras providências.

.....

Art. 12. Os imóveis não-operacionais da Rede Ferroviária Federal S.A. - em liquidação poderão ser alienados diretamente à União, Distrito Federal, Estados, Municípios e aos beneficiários de programas de regularização fundiária ou de provisão habitacional de interesse social.

§ 1º São considerados imóveis não-operacionais, para fins deste artigo, aqueles não destinados à operacionalização das linhas de transporte ferroviário, à preservação do patrimônio histórico e cultural e à preservação ambiental.

§ 2º Na alienação aos beneficiários de programas referidos no **caput**, deverão ser observadas as regras fixadas pela Rede Ferroviária Federal S.A. - em liquidação.

§ 3º Aos empregados ativos, inativos, pensionistas da Rede Ferroviária Federal S.A. - em liquidação ou seus sucessores, que se enquadrem nos termos do § 2º do art. 1º do Decreto-Lei nº 1.876, de 1981, e sejam ocupantes de imóveis não-operacionais residenciais, é assegurada a preferência para aquisição do imóvel, nos termos deste artigo.

§ 4º Quando não for possível a comprovação do domínio do imóvel, será permitida a transferência de posse ao adquirente de imóvel objeto da alienação de que trata este artigo, para posterior regularização junto ao registro de imóveis.

§ 5º Os bens alienados na forma deste artigo serão registrados no cartório da situação do imóvel, não se aplicando o disposto no art. 171 da Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1972.

§ 6º Cabe ao adquirente adotar as providências necessárias junto ao registro de imóveis, suportando os ônus decorrentes, inclusive para os imóveis integrantes do patrimônio da Rede Ferroviária Federal S.A. - em liquidação.

Art. 13. Na alienação de imóveis da Rede Ferroviária Federal S.A. - em liquidação, para utilização em programas de provisão habitacional ou de regularização fundiária de interesse social, definidos pelo órgão federal responsável pelas políticas setoriais de habitação, a avaliação deverá ser feita pelo método involutivo, considerada a destinação habitacional de interesse social da área.

.....