



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 12 / 04 / 05	Proposição Medida Provisória nº 246 / 2005			
Autor CEZAR SCHIRMER	Nº Prontuário 494			
<p>1 Supressiva 2. Substitutiva 3 Modificativa 4. Aditiva 5. * Substitutivo Global</p>				
Página 1/12	Artigos	Parágrafos	Inciso	Alínea

+TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se à Medida Provisória nº 246, de 06 de abril de 2005, a seguinte redação:

“A
EMENDA SUBSTITUTIVA à MP 246 / 05, de 07/04/05

Propor a EMENDA a MP 246/05, pelo PL da Frente Parlamentar encaminhado pela INC 4554 / 05, em 16 de fevereiro de 2005.

PROJETO DE LEI N° , DE DE 2005

Dispõe sobre a criação da Autarquia denominada Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - SNTF, a extinção da RFFSA, da VALEC e do GEIPOT e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o Art. 61 da Constituição, submete ao Congresso Nacional, para aprovação, a **seguinte Lei**.

CAPÍTULO PRIMEIRO – DO OBJETO

Art. 1º - Constitui objeto dessa Lei:

I - Criar a Autarquia denominada **SNTF - Superintendência Nacional de**

9D21F7EA04

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,

9D21F7EA04

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, oponentes ou terceiros interessados;

§ 4º - Serão nomeados no ato de constituição da autarquia, através de instrumento próprio, todos os seus Diretores que ficarão responsáveis pela sua implantação e sua regularização administrativa;

Art. 3º - Ficam transferidos para **SNTF** os recursos orçamentários, financeiros e outros, originários das Entidades extintas e aqueles destinados às atividades do **DNIT - CGFER**;

Art. 4º - A União, por intermédio do Ministério dos Transportes, disponibilizará a **SNTF** os recursos orçamentários e financeiros necessários ao custeio dos dispêndios decorrentes para sua implantação, reservando, inicialmente a quantia de R\$ 200 milhões para tais despesas;

Art. 5º - A **SNTF** será dirigida por uma Diretoria, constituída por um Diretor-Presidente e quatro Diretores e, ainda, seus Conselhos Fiscal e de Administração, cada qual integrado por 05 (cinco) membros ;

Art. 6º - Lei Especial e Atos do Poder Executivo definirão, em um prazo máximo de 180 dias:

I – A estrutura da Autarquia, com seus cargos e quadro de pessoal;

§ 1º - 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;

§ 1º - O Ministério dos Transportes deverá prever em Lei Orçamentária recursos de investimentos e custeio, suficientes para operacionalização da Autarquia;

§ 2º - 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. 7º. Caberá à SNTF:

I – Gerir os contratos de arrendamento das malhas ferroviárias firmados pelas extintas empresas, fiscalizando os bens operacionais vinculados a esses contratos, bem como atestar o estado de conservação dos ativos operacionais arrendados no momento da devolução dos bens pelas Arrendatárias;

II – Exercer as seguintes atribuições:

a)implementar os projetos e estudos sobre transporte ferroviário ou multimodal envolvendo estradas de ferro;

b)projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras e serviços relativos ao transporte ferroviário ou multimodal, envolvendo estradas de ferro do Sistema Nacional de Viação, sob responsabilidade da União;

c)exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais, sobre os quais será exercida a fiscalização, bem como dos bens não-operacionais existentes e os que lhe forem transferidos;

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

e)propor ao Ministério dos Transportes a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento, assim como operar e manter os serviços de transportes ferroviários, em todo Território Nacional desde que considerado de interesse da União;

f)implementar as medidas necessárias ao cumprimento dos Termos de Ajuste de Conduta - TAC, celebrados entre as extintas Empresas, com o Ministério Público, outros órgãos de controle e gerenciamento, outras Autarquias e as Concessionárias;

g)propor e estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias e de prestação de serviços, relativas às estradas de ferro do Sistema Nacional de Viação;

h)aprovar projetos de engenharia, de desapropriação de imóveis declarados de utilidade pública para uso pela ferrovia e outros relativos ao Setor, cuja execução modifique a estrutura do Sistema Nacional de Viação, observado o disposto no inciso IX do Art. 24 da Lei nº 10.233, de 2001;

i)promover as licitações para a execução de projetos e construção dos investimentos da União em obras ferroviárias;

j)gerenciar, diretamente ou através de contratos, convênios de delegação ou cooperação, efetuados com terceiros, projetos e obras de construção, ampliação de capacidade, melhoria de segurança, e serviços relativos ao transporte ferroviário,

9D21F7EA04

conservação, guarda e manutenção do patrimônio, inclusive da infra-estrutura decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados no Orçamento Geral da União ou de PPP's;

k) gerir e operar os transportes ferroviários em malhas ferroviárias não concedidas e aquelas cujos contratos de concessão vierem a ser objeto de caducidade, bem como aqueles de interesse da União;

l) promover o desenvolvimento tecnológico da ferrovia para a implantação de centros tecnológicos e realização de convênios com universidades e órgãos científico-educacionais;

III - Elaborar, sob supervisão do Ministério dos Transportes, o Plano Ferroviário Nacional, num prazo de dois anos;

CAPÍTULO QUARTO - DO PATRIMÔNIO

Art. 8º. - Visando à incorporação do patrimônio da Autarquia, a **SNTF** promoverá:

I - A atualização dos cadastros patrimoniais, sua regularização e escrituração de todos os bens móveis e imóveis operacionais e não-operacionais, integrantes do patrimônio das entidades extintas, inclusive suas participações societárias, aplicando as disposições da Lei nº 6.428/1977 e recuperando, quando possível, suas documentações originais, em especial das antigas ferrovias incorporadas pela **RFFSA** em 1957 e 1998 (**FEPASA**);

II - A identificação de todas as cessões ou alienações feitas pelas Entidades extintas, verificando suas regularidades, inclusive os índices de inadimplência, e determinando as providências cabíveis na Defesa do Patrimônio Público;

III - A identificação do Patrimônio mobiliário das Entidades extintas, apurando e levantando o destino de todo o material rodante, equipamentos e estoques existentes em Janeiro de 1996, sua utilização pelas Concessionárias, estocagem, garageamento, extravios e depredações;

IV - O levantamento da Memória Histórica e Cultural dos órgãos extintos, muito especialmente seus Arquivos Técnicos, de Pessoal e de Projetos, de modo a preservá-los e permitir sua utilização técnica, judicial, administrativa e histórico-cultural, subsidiando a atuação em juízo da **SNTF**;

§ 1º - Para os fins desta Lei, consideram-se bens operacionais os bens móveis e imóveis dos órgãos extintos vinculados aos contratos de arrendamento firmados pelos mesmos e, no caso da **FERROVIA NORTE-SUL**, aqueles necessários a operacionalização do tráfego;

§ 2º - O Plano Ferroviário Nacional definirá por trechos de ramais, os bens não operacionais considerados sem interesse ferroviário;

§ 3º - A União Federal transfere à Autarquia, neste ato, para integralização

do patrimônio da mesma, suporte financeiro de suas atividades e fomento à economia local, os direitos de pesquisa e lavra das jazidas minerais situadas na faixa de 30 (trinta) quilômetros paralela a cada lado do limite exterior dos ramais ferroviários a serem construídos direta ou indiretamente pela mesma, que não estiverem nesta data abarcados por anteriores e regulares concessões ;

§ 4º - Em caso de caducidade de quaisquer concessões ou autorizações já existentes nessa faixa de 60 quilômetros de largura que circunscreve os ramais acima, as mesmas serão igualmente incorporadas ao patrimônio da Autarquia;

§ 5º - Os direitos de lavra citados no parágrafo terceiro e quarto, não integram nem integrarão os contratos de concessões e arrendamentos em vigor.

CAPÍTULO QUINTO - DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES

Art. 9 - A **SNTF** promoverá o levantamento e a identificação de todos os direitos e obrigações das Entidades extintas, definindo a evolução de seu ativo e passivo desde 01 de janeiro de 1996;

Art. 10. - Ficam assegurados aos acionistas minoritários das extintas Empresas, os direitos ao recebimento do valor de suas participações acionárias;

§1º - Esse valor será calculado com base no valor de cada ação, segundo o montante do patrimônio líquido registrado no Balanço Patrimonial, apurado após realização de Auditorias Operacionais pelo TCU, na data de publicação desta Lei, atualizado monetariamente pelo Índice Geral de Preços-Mercado - IGP-M, da Fundação Getúlio Vargas, publicado no mês anterior à data do pagamento, acrescido de juros de seis por cento ao ano, calculados **pro rata die**.

§2º - A **SNTF** poderá ser autorizada, após a elaboração do **PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL** e o término das auditorias operacionais em andamento, a utilizar os bens definidos pelo Plano como não-operacionais, oriundos das extintas empresas, para indenizações ou venda, nelas incluídas cláusulas de retrovenda ;

Art. 11. - Fica criado junto à estrutura da **SNTF**, o **Fundo Contingente – FC**, a ser gerido pela Autarquia, sob supervisão do Ministério dos Transportes, tendo a natureza contábil e financeira, em valor suficiente, para o pagamento de:

I – participação dos acionistas minoritários das extintas Empresas, na forma prevista nos §1º e §2º do art.10;

II – despesas decorrentes de condenações judiciais que imponham ônus à Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários, na condição de sucessora trabalhista, por força do disposto no art. 17, relativamente aos passivos originados até a data de edição desta Lei;

III – despesas decorrentes de eventuais levantamentos de gravames judiciais, que estejam em fase de execução até a data de publicação desta Lei, incidentes sobre bens de interesse ferroviário, oriundos das extintas **RFFSA, VALEC, GEIPOT e DNIT - CGFER**;

9D21F7EA04

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 resarcimento dos pagamentos feitos por esta última, de obrigação do Estado de S. Paulo.
- III. créditos relativos ao acerto de contas entre a **RFFSA** e a **CVRD**;
- IV. créditos relativos a venda e locação de bens móveis e imóveis;
- V. outros recebíveis e haveres das extintas entidades;
- VI. resultado das aplicações financeiras dos recursos do **FC**; e
- VII. outras receitas previstas em Lei Orçamentária.

§ 1º - O Ministério dos Transportes regulamentará o funcionamento do **FC** de que tratam os Arts. 11 e 12;

§ 2º - Concluídos os pagamentos das despesas de que trata o art. 11, os ativos remanescentes do **FC** serão destinados a **SNTF** para aplicações no sistema ferroviário de competência da União.

Art. 13 – A **SNTF**, após as finalizações das Auditorias Operacionais em andamento e a definição pelo **PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL** dos bens não operacionais sem interesse ferroviário, estará autorizada a utilizá-los para fins de promover a quitação de seus credores, mediante dação em pagamento ou alienação dos bens, na forma do artigo 10 § 2º, destinando imediatamente os recursos arrecadados

para a integralização do **FC**.

§ 1º - Para esta quitação os bens deverão ser prévia e expressamente aceitos individualmente, por cada um dos que estejam interessados nesta forma de pagamento dos seus direitos.

§ 2º - Os imóveis não-operacionais, sem interesse ferroviário, poderão, após sua avaliação:

a) ser alienados diretamente a Estados, Distrito Federal, Municípios e entidades públicas que tenham por objeto provisão habitacional, bem como utilizados em Fundo de programas de reabilitação de áreas urbanas centrais, sistemas de circulação e transporte, regularização fundiária e provisão habitacional, Fundo de Investimentos Imobiliários - FII, previstos na Lei nº 8.668, de 25 de junho de 1993, quando destinado a programas de reabilitação de áreas urbanas centrais, sistema de circulação e transporte, regularização fundiária e provisão habitacional de interesse social, tudo na forma da Lei nº 6.987/1982;

Art. 14 - Efetuados os pagamentos das despesas de que trata o Art.11, os ativos remanescentes do **FC** reverterão para aplicação em despesas de investimento da **SNTF** - Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários.

Art. 15 - O Poder Executivo designa a Caixa Econômica Federal – **CEF**, como a instituição financeira federal que atuará como Agente Operador do **FC** e à qual caberá administrar, regularizar, avaliar e vender os imóveis, na forma das Leis nº 6.987/1982 e 9636/1998.

§ Único - O Ministério da Fazenda em conjunto com o Ministério dos Transportes, regulamentarão o funcionamento do **FC** ;

Art. 16 - Fica a União autorizada a emitir, sob a forma de colocação direta, os títulos que constituirão os recursos do **FC**, lastreados pelos montantes referidos no Art.12, cujas características serão definidas pelo Ministro de Estado da Fazenda.

§ Único - Os títulos referidos neste artigo poderão ser resgatados antecipadamente, a critério dos Ministros de Estado dos Transportes e da Fazenda.

CAPÍTULO SEXTO - DAS AÇÕES JUDICIAIS E DO CONTENCIOSO

Art. 17.- A Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários será representada em juízo por seu corpo jurídico próprio, integrado por Procuradores Federais, contando com a cooperação dos atuais advogados das Entidades extintas, transferidos para a Autarquia, servidores cedidos ou aproveitados de outros órgãos do Ministério dos Transportes ou da Administração Federal, vinculados à Advocacia Geral da União, que deverá assistir à defesa da **SNTF** ;

§ 1º - Os advogados e escritórios de advocacia responsáveis pela

representação jurídica das entidades extintas deverão, imediatamente, sob pena de responsabilização pessoal pelos eventuais prejuízos que a Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários venha a sofrer, deverão:

a) peticionar em juízo, comunicando a extinção das Entidades, requerendo que todas as citações e intimações, inclusive trabalhistas, passem a ser dirigidas à Superintendência Nacional de Transportes Ferroviários - **SNTF**;

b) repassar ao corpo de Procuradores, designados pela Advocacia Geral da União para prestação de serviços e junto à Autarquia, as respectivas informações e documentos necessários à defesa da mesma

§ 2º - Ficam transferidas para a **SNTF** as ações judiciais em que a extintas Empresas sejam autoras, réis, assistentes, oponentes 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 n.º 10.478, de 28 de junho de 2002;

b) Lei Estadual n.º 2.061 de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul e os Termos de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovados pela Lei 3.887 de 08 de fevereiro de 1961;

c) Artigos 3º e 14 da Lei Abreu Sodré, de 18/09/69, bem como os artigos 2º, 3º da Lei 10.410 (Laudo Natel), de 28/10/71 e os artigos 3º e 4º da Lei 9.349, de 22/02/96 (Mario Covas).

§ 3º - Fica garantida a continuidade dos pagamentos da parcela sob o encargo da União, relativa aos proventos de inatividade, preservados pelas leis citadas nos parágrafos segundo, terceiro e quarto e demais direitos contidos nesses textos legais;

§ 4º - Fica a referência, para fins do recebimento dos proventos dos aposentados, inativos e pensionistas, de ser adequada e referenciada ao Plano de Cargos e Salários - **PCS** da nova Autarquia;

§ 5º Até a implantação desse novo Plano de Cargos e Salários permanecem como referência os Planos de Cargos e Salários – PCS, das Empresas extintas.

§ 6º Os empregados transferidos na forma do disposto no **caput** terão seus valores remuneratórios inalterados no ato da sucessão e seu desenvolvimento na carreira observará o estabelecido no Plano de Cargos e Salários – **PCS** da **SNTF**;

§ 7º - Fica transferida para **SNTF** a responsabilidade de comandar o pagamento da parcela sobre o encargo da União, relativo aos proventos de que tratam os parágrafos 2º, 3º e 4º deste artigo;

§ 8º. Ficam garantidos aos empregados das Entidades os direitos decorrentes dos julgamentos dos dissídios coletivos suscitados pelos órgãos sindicais das categorias, quando de seu enquadramento no Plano de Cargos e Salários que será implantado;

Art. 19 - A **SNTF** fica autorizada a celebrar contratos de mão-de-obra especializada e com experiência nos serviços e atividades das extintas Entidades e que serão transferidas a Autarquia, visando suprir as necessidades imediatas de contingente para execução dos serviços e transferência de conhecimento para os novos empregados;

Art. 20 - Os empregados lotados na **SNTF** poderão ser cedidos com ônus para outros órgãos ou entidades da Administração Pública, a critério da Direção da **SNTF**;

Art. 21. - Fica autorizada a **SNTF** a realizar Programa de Desligamento Voluntário para os empregados de que trata o Art.18, a ser aprovado por ato conjunto, pelos Ministérios dos Transportes e do Planejamento, Orçamento e Gestão.

CAPÍTULO OITAVO - DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 22 - Fica a **SNTF** autorizada a atuar como patrocinadora dos planos de benefícios administrados pela Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - **REFER** e do Instituto **GEIPREV** de Seguridade Social, na condição de sucessora trabalhista das extintas Empresas, em relação aos empregados referidos no Art.18, observada a exigência de paridade entre as contribuições da patrocinadora e do participante.

§ 1º - A **REFER** e **GEIPREV**, em conjunto, deverão promover estudos objetivando a unificação desses fundos em uma só instituição, atendidas as determinações da legislação em vigor.

§ 2º - A **SNTF** será a sucessora dos eventuais passivos da extinta **RFFSA** com a **REFER** e **SESEF**, e do extinto **GEIPOT** com a **GEIPREV**.

Art. 23 - Fica o Serviço Social das Estradas de Ferro - **SESEF** vinculado a **SNTF**.

Art. 24 - A **SNTF** poderá, mediante a celebração de convênio, utilizar as instalações das unidades regionais do **DNIT** e de outros Órgãos Federais para o desenvolvimento de suas atividades.

Art. 25 - Os Art. 77 e 118 da Lei nº 10.233, de 2001,

passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art.77 -

.....
II - recursos provenientes dos instrumentos de outorgas e arrendamentos administrados pela respectiva Agência, excetuado os provenientes dos contratos de arrendamento originários da extinta Rede Ferroviária Federal S/A – **RFFSA**, não adquiridos pelo Tesouro Nacional, os quais serão destinados a compor o **FC** da **SNTF**, conforme o art. 12 desta Lei.

..... ."(NR)

"Art. 118 - Ficam transferidos da extinta **RFFSA** para a **SNTF**:

I - a gestão da complementação de aposentadoria instituída Lei nº 8.186, de 21 de maio de 1991, Lei nº 10.478, de 28 de junho de 2002, e a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei Estadual nº 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.

9D21F7EA04

Brasília, de 2005; 184º da Independência e 117º da República.

Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República Federativa do Brasil

JUSTIFICATIVA

O próprio posicionamento do Governo no encaminhamento da INC 4545/05, em 18 de fevereiro de 2005, em que alega que o Governo comunga com essa Frente a mesma posição sobre a prioridade que deve ser atribuída à revitalização desse setor, observada a necessária sinergia entre os modais de transportes, a economicida de gerencial e o estímulo a novos investimentos em infra-estrutura ferroviária.

A MP 246/05, está baseada em dados inconsistente por diversas razões dentre as quais destacamos:

A) A real situação financeira da Empresa (RFFSA) é muito melhor do que a apresentada na justificativa da MP 246/05, conforme poderá ser facilmente comprovada em AUDITORIA OPERACIONAL do próprio TCU, como vem sendo preconizado pelo MPF / RJ, e até hoje inexplicavelmente não iniciada.

B) A MP 246/05, foi sub-repticiamente lançada antes que a RFFSA recebesse seus créditos de cerca de R\$140 milhões de reais, a vista, até 8 de maio de 2005, por conta das dívidas da Brasil Ferrovias, que seria condição sine qua non para liberação de empréstimos com recursos públicos, via BNDES, para viabilizar a reestruturação daquele conglomerado. Caso ocorresse o ingresso desse recurso os defensores da extinção da RFFSA, não conseguiriam mais viabilizar seu intento. Caso ocorra a reversão da MP, a RFFSA se viabilizará novamente, possibilitando a realização de vultosos créditos pendentes com outras empresas.

C) A nefasta MP acarretará um vácuo na gestão dos assuntos que vinham sendo conduzidos pela RFFSA, envolvendo vultosas questões patrimoniais, financeiras e outras, inclusive a questão do balanço 2003 e 2004, que contém graves distorções, além de não ter contemplado a reavaliação dos ativos, concluída em junho 2004 e inexplicavelmente ignorada.

D) A MP 246/05 apesar do pomposo TÍTULO DE REESTRUTURAÇÃO DO SETOR FERROVIÁRIO, na verdade estará conduzindo a uma situação muitas vezes pior que a atual, fruto de uma desestatização mal planejada e conduzida, não dando ao Governo condições de realmente gerir o Setor, demonstrando a necessidade de implementação de uma solução efetivamente integrada que é representada pela criação de uma AUTARQUIA, congregando os ÓRGÃOS QUE ATUAM NA INFRA-ESTRUTURA FERROVIÁRIA, DE RESPONSABILIDADE DO GOVERNO FEDERAL, QUE É OBJETO DA INC 4545/05, ORIUNDO PROPOSTO POR ESSA CASA DO LEGISLATIVO.

E) O fato relevante da proposta desse PL em detrimento a MP 246/05 é que como se resolve o problema do sistema ferroviário extinguindo a RFFSA e a Transfirindo para outra 7 empresa GEIPOT em liquidação também. Para nós é um ato falho e grave.

F) **Alegações de insolvência financeira** possivelmente aventadas para respaldar a extinção não têm fundamento perante os seguintes fatos:
a) RFFSA tem patrimônio estimado

em mais de **R\$ 20 bilhões** e, apesar de existirem passivos, os créditos acima enumerados, bem como inúmeras receitas não mencionadas, são nitidamente suficientes para fazer frente aos débitos, desde que a União reconheça suas dívidas perante a RFFSA ou mesmo que não impeça a RFFSA de realizar seus créditos.

Os balanços da RFFSA deixaram intencionalmente de registrar a reavaliação patrimonial e mencionar vultosos créditos que a Empresa detinha, **mascarando completamente sua real situação**.

O **TCU, CGU, PGR e PRR** solicitaram diversos esclarecimentos e apurações de irregularidades que deixaram de ser atendidas deixando antever que a extinção da RFFSA traz em seu bojo uma **queima de arquivo** de desmandos praticados em suas diversas gestões.

CEZAR SCHIRMER
Deputado Federal

9D21F7EA04

