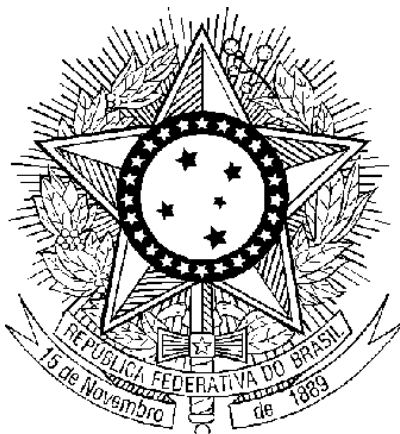


**AVULSO NÃO  
PUBLICADO.  
INADEQUAÇÃO  
NA CFT**



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 5.069-B, DE 2005**

**(Da Sra. Gorete Pereira)**

Altera prazo estabelecido na Medida Provisória nº 2.217-3, de 04 de setembro de 2001, que modifica a Lei nº 10.233, de 2001; tendo pareceres: da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, pela aprovação (relatora: DEP. ANDREIA ZITO); e da Comissão de Finanças e Tributação, pela incompatibilidade e inadequação financeira e orçamentária (relator: DEP. PEDRO EUGÊNIO).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;  
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD); E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

### **APRECIACÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

## **SUMÁRIO**

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público:

- Parecer da relatora
- Parecer da Comissão

### III – Na Comissão de Finanças e Tributação:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O artigo 1º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 04 de setembro de 2001, que modifica a Lei nº 10.233, de 05.06.2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º .....  
.....

Art. 103-C. As datas limites a que se referem o § 1º do art. 1º da Lei nº 9.600, de 19 de janeiro de 1998, e o § 1º do art. 1º da Lei nº 9.603, de 22 de janeiro de 1998, passam, respectivamente, para 30 de junho de 2003 e 31 de dezembro de 2009.

.....” (NR)

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

### JUSTIFICAÇÃO

O Governo Federal criou a companhia Brasileira de Trens Urbanos em 22 de fevereiro de 1984, via Decreto nº 89.396, com o objetivo de gerenciar e operar os sistemas de trens urbanos nas regiões metropolitanas das capitais, trabalho anteriormente realizado pelas Coordenadorias de Trens Metropolitanos da Rede Ferroviária Federal S/A. A CBTU nasceu como subsidiária da RFFSA e sucessora da ENGEFER, organismo que foi criado em 28 de junho de 1972, pelo Decreto nº 74.242, para projetar e construir a Ferrovia do Aço.

O primeiro estado em que foi instalada foi no Rio de Janeiro, com a implantação da Superintendência de Trens Urbanos RJ, que passou a operar toda a malha ferroviária partindo da Estação Central do Brasil e da Administração Central da nova Companhia, no Bairro da Tijuca.

Mediante a RD nº 067, de 16/09/1987, expedida pela CBTU – Administração Central, foi criada a Gerência de Trens Urbanos de Fortaleza – GTU/For, com a missão de operar os trens urbanos de passageiros oriundos da RFFSA.

Em 01/01/1988, com a Gerência de Trens Urbanos de Fortaleza – GTU/For, a CBTU passou a gerenciar e operar o sistema de trens de passageiros na região metropolitana da capital. A partir de 18/12/1989, a GTU/FOR é elevada à categoria de Superintendência, por meio da RDA nº 0019, de 18/12/1989, da CBTU.

Medida do Governo Federal, em 10/03/1995, elevou a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU à categoria de empresa vinculada ao Ministério dos Transportes, eliminando, assim, a subordinação inicial quando da criação como subsidiária da RFFSA.

Em 22/04/1997, convênio celebrado entre a União e o Estado do Ceará para a transferência do sistema de Trens Urbanos da Região Metropolitana de Fortaleza, ficou estabelecido, nos itens 1.1.4 e 1.1.5, que à União, após a transferência e autorização legislativa específica, caberia o repasse dos recursos para pagamento de pessoal, encargos sociais e benefícios da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER e do Plano de Auxílio ao Trabalhador – PAT, calculados com base no efetivo transferido da Superintendência de Trens Urbanos de Fortaleza, nos patamares de valores praticados pela CBTU. Os repasses seriam realizados da data de transferência até 31 de dezembro de 2001.

Com a edição da Lei nº 9.603, de 22/01/1998, ficou o Ministério dos Transportes, por intermédio da CBTU, autorizado a repassar ao METROFOR os recursos para pagamento de pessoal até **dezembro de 2001**.

A Medida Provisória nº 2.217-3, de 04/09/2001, alterou a Lei nº 10.233/2001. Em seu Art. 103-C, prorroga a data limite do repasse de recursos para pagamento de pessoal do METROFOR, oriundo da CBTU, estabelecida no Parágrafo 1º da Lei nº 9.603, de dezembro de 2001 para 31 de dezembro de 2005.

Em 28/06/2002 houve a transferência do sistema ferroviário de passageiros da CBTU/STU-FOR para o Governo do Estado do Ceará, por meio da Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos, conforme Instrumento de Protocolo e Justificação da Cisão e Termo de Transferência de Ações, nos termos do Convênio firmado entre a União e o Estado do Ceará, em 1997 e o Convênio nº 005/2002/P. No processo de Estadualização foram transferidos para o METROFOR, por sucessão trabalhista, 363 (trezentos e sessenta e três) empregados.

No item 6, da Cláusula Segunda, ficou estabelecido que caberá à União Federal, através da CBTU, repassar ao METROFOR os recursos necessários ao integral pagamento das despesas com a folha de pessoal, encargos e benefícios, até 12 (doze) meses após a conclusão das obras – Linhas Sul (Maracanaú) e Oeste (Caucaia).

No item 6.6, da Cláusula Segunda, foi assumido o compromisso de que, um ano antes da conclusão das obras, ou seja, janeiro de 2007, será realizada uma avaliação da efetividade do final das obras. Caso haja necessidade de prorrogação de prazo, por razões não exclusivas do Estado, a CBTU providenciará junto à União, a garantia dos compromissos assumidos anteriormente, até a nova data de conclusão do Projeto.

Apesar do compromisso firmado com a União, através da CBTU, por ocasião da Estadualização da STU/FOR – Superintendência dos Trens Urbanos de Fortaleza, o convênio assinado não possui força de lei, carecendo de um instrumento legal que garanta o repasse de recursos para pagamento da folha de pessoal, encargos e benefícios, até a efetiva conclusão das obras do METROFOR, linha Sul e Oeste.

Assim, considerando-se os atrasos na conclusão das obras do METROFOR, justificados pela falta de repasse de recursos pela União, torna-se necessária a edição de

dispositivo legal alterando a Medida Provisória nº 2217-3, de 04/09/2001, estendendo-se o prazo para dezembro de 2009 a fim de garantir o repasse de recursos para o pagamento dos atuais 347 (trezentos e quarenta e sete) empregados oriundos da CBTU.

Em face da exiguidade de tempo e considerando-se a relevância do assunto, contamos com o apoio dos nobres Pares para a rápida aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 14 de abril de 2005.

Deputada GORETE PEREIRA

|                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p align="center"><b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA<br/>COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b></p> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## **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.

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

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)

"Art. 13. ....

IV - permissão, quando se tratar de prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros desvinculados da exploração da infra-estrutura;

V - autorização, quando se tratar de prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, de prestação de serviço de transporte aquaviário, ou de exploração de infra-estrutura de uso privativo." (NR)

"Art. 14. ....

III - ....

c) a construção e operação de terminais de uso privativo, conforme disposto na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

e) o transporte aquaviário;

IV - depende de permissão:

a) o transporte rodoviário coletivo regular de passageiros;

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

§ 4º Os procedimentos para as diferentes formas de outorga a que se refere este artigo são disciplinados pelo disposto nos arts. 28 a 51-A." (NR)

"Art. 14-A. O exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, depende de inscrição do transportador no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga - RNTRC.

Parágrafo único. O transportador a que se refere o caput terá o prazo de um ano, a contar da instalação da ANTT, para efetuar sua inscrição." (NR)

"Art. 23. ....

V - a exploração da infra-estrutura aquaviária federal.

....." (NR)

"Art. 24. ....  
 .....

IX - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes, se for o caso, propostas de declaração de utilidade pública;  
 .....

XVI - representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados na sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais.

Parágrafo único. ....  
 .....

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais." (NR)

"Art. 27. ....  
 .....

VII - aprovar as propostas de revisão e de reajuste de tarifas encaminhadas pelas Administrações Portuárias, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;  
 .....

XVII - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes, se for o caso, propostas de declaração de utilidade pública;  
 .....

XXI - fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre;

XXII - autorizar a construção e a exploração de terminais portuários de uso privativo, conforme previsto na Lei nº 8.630, de 1993;

XXIII - adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas;

XXIV - autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos.

§ 1º .....  
.....

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais.

....." (NR)

"Art. 28. ....  
.....

II - .....

d) prazos contratuais." (NR)

"Art. 30.É permitida a transferência da titularidade das outorgas de concessão ou permissão, preservando-se seu objeto e as condições contratuais, desde que o novo titular atenda aos requisitos a que se refere o art. 29.

.....  
§ 2º Para o cumprimento do disposto no caput e no § 1º , serão também consideradas como transferência de titularidade as transformações societárias decorrentes de cisão, fusão, incorporação e formação de consórcio de empresas concessionárias ou permissionárias." (NR)

"Art. 32.....

§ 1º Para os fins do disposto no caput, a Agência poderá solicitar esclarecimentos e informações e, ainda, notificar os agentes e representantes legais dos operadores que estejam sob análise.

....." (NR)

"Art. 34-A.As concessões a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ para a exploração de infra-estrutura, precedidas ou não de obra pública, ou para prestação de serviços de transporte ferroviário associado à exploração de infra-estrutura, terão caráter de exclusividade quanto a seu objeto e serão precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência e no respectivo edital.

§ 1º As condições básicas do edital de licitação serão submetidas à prévia consulta pública.

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente:

I - o objeto da concessão, o prazo estimado para sua vigência, as condições para sua prorrogação, os programas de trabalho, os investimentos mínimos e as condições relativas à reversibilidade dos bens e às responsabilidades pelos ônus das desapropriações;

II - os requisitos exigidos dos concorrentes, nos termos do art. 29, e os critérios de pré-qualificação, quando este procedimento for adotado;

III - a relação dos documentos exigidos e os critérios a serem seguidos para aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica dos interessados, bem como para a análise técnica e econômico-financeira da proposta;

IV - os critérios para o julgamento da licitação, assegurando a prestação de serviços adequados, e considerando, isolada ou conjuntamente, a menor tarifa e a melhor oferta pela outorga;

V - as exigências quanto à participação de empresas em consórcio." (NR)

"Art. 38.....

§ 1º O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1º e dos incisos II a V do § 2º do art. 34-A.

....." (NR)

"Art. 44.....

.....

V - sanções pecuniárias." (NR)

"Art. 51-A. Fica atribuída à ANTAQ a competência de supervisão e de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas Administrações Portuárias nos portos organizados, respeitados os termos da Lei nº 8.630, de 1993.

§ 1º Na atribuição citada no caput deste artigo incluem-se as administrações dos portos objeto de convênios de delegação celebrados pelo Ministério dos Transportes nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.

§ 2º A ANTAQ prestará ao Ministério dos Transportes todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação." (NR)

"Art. 74. Os Cargos Comissionados Técnicos a que se refere o inciso V do art. 70 são de ocupação privativa de empregados do Quadro de Pessoal Efetivo e dos Quadros de Pessoal Específico e em Extinção de que tratam os arts. 113 e 114-A e de requisitados de outros órgãos e entidades da Administração Pública.

....." (NR)

"Art. 77. ....

I - dotações que forem consignadas no Orçamento Geral da União para cada Agência, créditos especiais, transferências e repasses;

.....

III - os produtos das arrecadações de taxas de fiscalização da prestação de serviços e de exploração de infra-estrutura atribuídas a cada Agência.

....." (NR)

## "Seção IX

### **Das Sanções**

Art. 78-A. A infração a esta Lei e o descumprimento dos deveres estabelecidos no contrato de concessão, no termo de permissão e na autorização sujeitará o responsável às seguintes sanções, aplicáveis pela ANTT e pela ANTAQ, sem prejuízo das de natureza civil e penal:

I - advertência;

II - multa;

III - suspensão

IV - cassação

V - declaração de inidoneidade.

Parágrafo único. Na aplicação das sanções referidas no caput, a ANTAQ observará o disposto na Lei nº 8.630, de 1993, inclusive no que diz respeito às atribuições da Administração Portuária e do Conselho de Autoridade Portuária.

Art. 78-B. O processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades será circunstanciado e permanecerá em sigilo até decisão final.

Art. 78-C. No processo administrativo de que trata o art. 78-B, serão assegurados o contraditório e a ampla defesa, permitida a adoção de medidas cautelares de necessária urgência.

Art. 78-D. Na aplicação de sanções serão consideradas a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes para o serviço e para os usuários, a vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes e atenuantes, os antecedentes do infrator e a reincidência genérica ou específica.

Parágrafo único. Entende-se por reincidência específica a repetição de falta de igual natureza.

Art. 78-E. Nas infrações praticadas por pessoa jurídica, também serão punidos com sanção de multa seus administradores ou controladores, quando tiverem agido com dolo ou culpa.

Art. 78-F. A multa poderá ser imposta isoladamente ou em conjunto com outra sanção e não deve ser superior a R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais).

§ 1º O valor das multas será fixado em regulamento aprovado pela Diretoria de cada Agência, e em sua aplicação será considerado o princípio da proporcionalidade entre a gravidade da falta e a intensidade da sanção.

§ 2º A imposição, ao prestador de serviço de transporte, de multa decorrente de infração à ordem econômica observará os limites previstos na legislação específica.

Art. 78-G. A suspensão, que não terá prazo superior a cento e oitenta dias, será imposta em caso de infração grave cujas circunstâncias não justifiquem a cassação.

Art. 78-H. Na ocorrência de infração grave, apurada em processo regular instaurado na forma do regulamento, a ANTT e a ANTAQ poderão cassar a autorização.

Art. 78-I. A declaração de inidoneidade será aplicada a quem tenha praticado atos ilícitos visando frustrar os objetivos de licitação ou a execução de contrato.

Parágrafo único. O prazo de vigência da declaração de inidoneidade não será superior a cinco anos.

Art. 78-J. Não poderá participar de licitação ou receber outorga de concessão ou permissão, e bem assim ter deferida autorização, a empresa proibida de licitar ou contratar com o Poder Público, que tenha sido declarada inidônea ou tenha sido punida nos cinco anos anteriores com a pena de cassação ou, ainda, que tenha sido titular de concessão ou permissão objeto de caducidade no mesmo período." (NR)

"Art. 82. ....

V - gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção, recuperação 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;

§ 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis e instalações portuárias, o DNIT observará as prerrogativas específicas da Autoridade Marítima." (NR)

"Art. 83. Na contratação de programas, projetos e obras decorrentes do exercício direto das atribuições de que trata o art. 82, o DNIT deverá zelar pelo cumprimento das boas normas de concorrência, fazendo com que os procedimentos de divulgação de editais, julgamento de licitações e celebração de contratos se processem em fiel obediência aos preceitos da legislação vigente, revelando transparência e fomentando a competição, em defesa do interesse público.

....." (NR)

"Art. 84. ....

§ 2º O DNIT supervisionará os convênios de delegação, podendo denunciá-los ao verificar o descumprimento de seus objetivos e preceitos." (NR)

"Art. 85-A. Integrará a estrutura organizacional do DNIT uma Procuradoria-Geral, uma Ouvidoria, uma Corregedoria e uma Auditoria." (NR)

"Art. 85-B. À Procuradoria-Geral do DNIT compete exercer a representação judicial da autarquia." (NR)

"Art. 85-C. À Auditoria do DNIT compete fiscalizar a gestão orçamentária, financeira e patrimonial da autarquia.

Parágrafo único. O auditor do DNIT será indicado pelo Ministro de Estado dos Transportes e nomeado pelo Presidente da República." (NR)

"Art. 85-D. À Ouvidoria do DNIT compete:

I - receber pedidos de informações, esclarecimentos e reclamações afetos à autarquia e responder diretamente aos interessados;

II - produzir, semestralmente e quando julgar oportuno, relatório circunstanciado de suas atividades e encaminhá-lo à Diretoria-Geral e ao Ministério dos Transportes." (NR)

"Art. 86.....

II - definir parâmetros e critérios para elaboração dos planos e programas de trabalho e de investimentos do DNIT, em conformidade com as diretrizes e prioridades estabelecidas;

....." (NR)

"Art. 88.....

Parágrafo único. As nomeações dos Diretores do DNIT serão precedidas, individualmente, de aprovação pelo Senado Federal, nos termos da alínea "f" do inciso III do art. 52 da Constituição." (NR)

"Art. 89.....

VII - submeter à aprovação do Conselho de Administração as propostas de modificação do regimento interno do DNIT.

....." (NR)

"Art. 100. Fica o Poder Executivo autorizado a realizar as despesas e os investimentos necessários à implantação e ao funcionamento da ANTT, da ANTAQ e do DNIT, podendo remanejar, transpor, transferir ou utilizar as dotações orçamentárias aprovadas na Lei nº 10.171, de 5 de janeiro de 2001, consignadas em favor do Ministério dos Transportes e suas Unidades Orçamentárias vinculadas, cujas atribuições tenham sido transferidas ou absorvidas pelo Ministério dos Transportes ou pelas entidades criadas por esta Lei, mantida a mesma classificação orçamentária, expressa por

categoria de programação em seu menor nível, conforme definida no § 2º do art. 3º da Lei nº 9.995, de 25 de julho de 2000, assim como o respectivo detalhamento por esfera orçamentária, grupos de despesa, fontes de recursos, modalidades de aplicação e identificadores de uso e da situação primária ou financeira da despesa." (NR)

"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)

"Art. 103-A. Para efetivação do processo de descentralização dos transportes ferroviários urbanos e metropolitanos de passageiros, a União destinará à CBTU os recursos necessários ao atendimento dos projetos constantes dos respectivos convênios de transferência desses serviços, podendo a CBTU:

I - executar diretamente os projetos;

II - transferir para os Estados e Municípios, ou para sociedades por eles constituídas, os recursos necessários para a implementação do processo de descentralização.

Parágrafo único. Para o disposto neste artigo, o processo de descentralização compreende a transferência, a implantação, a modernização, a ampliação e a recuperação dos serviços." (NR)

"Art. 103-B. Após a descentralização dos transportes ferroviários urbanos e metropolitanos de passageiros, a União destinará à CBTU, para repasse ao Estado de Minas Gerais, por intermédio da empresa Trem Metropolitano de Belo Horizonte S.A., os recursos necessários ao pagamento das despesas com a folha de pessoal, encargos sociais, benefícios e contribuição à Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, dos empregados transferidos, por sucessão trabalhista, na data da transferência do Sistema de Trens Urbanos de Belo Horizonte para o Estado de Minas Gerais, Município de Belo Horizonte e Município de Contagem, de acordo com a Lei nº 8.693, de 3 de agosto de 1993.

§ 1º Os recursos serão repassados mensalmente a partir da data da efetiva assunção do Sistema de Trens Urbanos de Belo Horizonte até 30 de junho

de 2003, devendo ser aplicados exclusivamente nas despesas referenciadas neste artigo.

§ 2º A autorização de que trata este artigo fica limitada ao montante das despesas acima referidas, corrigidas de acordo com os reajustes salariais praticados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU correndo à conta de sua dotação orçamentária." (NR)

"Art. 103-C. As datas limites a que se referem o § 1º do art. 1º da Lei nº 9.600, de 19 de janeiro de 1998, e o § 1º do art. 1º da Lei nº 9.603, de 22 de janeiro de 1998, passam, respectivamente, para 30 de junho de 2003 e 31 de dezembro de 2005." (NR)

"Art. 103-D. Caberá à CBTU analisar, acompanhar e fiscalizar, em nome da União, a utilização dos recursos supramencionados, de acordo com o disposto nesta Lei e na legislação vigente." (NR)

"Art. 113-A. O ingresso nos cargos de que trata o art. 113 será feito por redistribuição do cargo, na forma do disposto na Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000.

Parágrafo único. Em caso de demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do servidor, fica extinto o cargo por ele ocupado." (NR)

"Art. 114-A. *(Revogado pela Medida Provisória nº 246, de 2005)*

"Art. 115. *(Revogado pela Medida Provisória nº 246, de 2005)*

"Art. 116-A. Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar a realização de programa de desligamento voluntário para os empregados da Rede Ferroviária Federal S.A., em liquidação." (NR)  
....." (NR)

"Art. 118.....

§ 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-A.

....." (NR)

"Art. 119. Ficam a ANTT, a ANTAQ e o DNIT autorizados a atuarem como patrocinadores do Instituto GEIPREV de Seguridade Social, da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER e do Portus - Instituto de Seguridade Social, na condição de sucessoras das entidades às quais estavam vinculados os empregados que absorverem, nos termos do art. 114-A, observada a exigência de paridade entre a contribuição da patrocinadora e a contribuição do participante.

....." (NR)

Art. 2º São em número de trinta os Cargos Comissionados Técnicos, nível V, da ANTT, constante da Tabela II do Anexo I à Lei nº 10.233, de 2001.

Art. 3º *(Revogado pela Medida Provisória nº 246, de 2005)*

Art. 4º Fica o Poder Executivo autorizado a conceder subvenções econômicas para a cobertura de déficit de manutenção da Companhia de Navegação do São Francisco - FRANAVE, até 31 de dezembro de 2002.

Art. 5º Decreto do Presidente da República disporá sobre a definição da área dos portos organizados, por proposta do Ministério dos Transportes, ouvida a ANTAQ.

Art. 6º Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória nº 2.201-2, de 24 de agosto de 2001.

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

Art. 8º Ficam revogados o inciso IV do art. 44 e o § 1º do art. 115 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Medida Provisória nº 2.201-2, de 24 de agosto de 2001

Brasília, 4 de setembro de 2001; 180º da Independência e 113º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Eliseu Padilha

Martus Tavares

## **LEI N.º 9.600, DE 19 DE JANEIRO DE 1998**

Autoriza o Ministério dos Transportes, por intermédio da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, a repassar à Companhia de Trens Metropolitanos de Pernambuco COPERTRENS recursos para pagamento de pessoal.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Ministério dos Transportes, por intermédio da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, autorizado a repassar à Companhia de Trens Metropolitanos de Pernambuco - COPERTRENS os recursos equivalentes ao pagamento das despesas com a folha de pessoal, encargos sociais, benefícios e contribuição à Fundação Rede Ferroviária Federal de Seguridade Social - REFER, dos empregados transferidos à

COPERTRENS, por sucessão trabalhista, na data da transferência do Sistema de Trens Urbanos de Recife para o Estado de Pernambuco, de acordo com a Lei nº 8.693, de 3 de agosto de 1993.

§ 1º Os recursos serão repassados mensalmente a partir da data da efetiva assunção do Sistema de Trens Urbanos de Recife pelo Estado de Pernambuco até junho de 2001, inclusive, devendo ser aplicados exclusivamente nas despesas referenciadas neste artigo.

§ 2º A autorização de que trata este artigo fica limitada ao montante das despesas referidas no caput, corrigidas de acordo com os reajustes salariais praticados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, correndo à conta de sua dotação orçamentária.

Art. 2º Caberá à Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU analisar, acompanhar e fiscalizar, em nome do Ministério dos Transportes, a utilização dos recursos supramencionados, de acordo com o disposto nesta Lei e na legislação vigente.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 19 de janeiro de 1998; 177º da Independência e 110º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO  
Eliseu Padilha

## **LEI Nº 10.233, DE 05 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.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

### **CAPÍTULO I DO OBJETO**

Art. 1º Constituem o objeto desta Lei:

- I - criar o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte;
- II - dispor sobre a ordenação dos transportes aquaviário e terrestre, nos termos do art. 178 da Constituição Federal, reorganizando o gerenciamento do Sistema Federal de Viação e regulando a prestação de serviços de transporte;
- III - criar a Agência Nacional de Transportes Terrestres;

- IV - criar a Agência Nacional de Transportes Aquaviários;  
V - criar o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes.

## CAPÍTULO II DO SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO

Art. 2º O Sistema Nacional de Viação - SNV é constituído pela infra-estrutura viária e pela estrutura operacional dos diferentes meios de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

Parágrafo único. O SNV será regido pelos princípios e diretrizes estabelecidos em consonância com o disposto nos incisos XII, XX e XXI do art. 21 da Constituição Federal.

.....

.....

### **DECRETO Nº 89.396, DE 22 DE FEVEREIRO DE 1984** *(Revogada pela Decreto de 15 de Fevereiro de 1991)*

Autoriza a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA a, mantida a condição de subsidiária, mudar a denominação e objeto social da Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. - ENGEFER e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando das atribuições que lhe conferem os itens III e V, do artigo 81 da Constituição e tendo em vista o disposto nos artigos 5º, da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957; 5º, § 3º, da lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975; e 237 e seu § 1º, da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976,

#### DECRETA:

Art. 1º. Fica a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA autorizada a alterar seu objeto social e bem assim a denominação e o objeto social da Empresa de Engenharia Ferroviária S.A. - ENGEFER, autorizada a constituir-se pelo Decreto nº 74.242, de 28 de junho de 1974, mantida a condição de subsidiária.

Art. 2º. As atividades que vem constituindo o objeto social da RFFSA, enumeradas no parágrafo 2º deste artigo, serão absorvidas pela nova Companhia.

§ 1º A ENGEFER passará a denominar-se Companhia Brasileira de Trens Urbanos.

§ 2º A Companhia Brasileira de Trens Urbanos terá como objeto social:

I - a execução dos planos e programas, aprovados pelo Ministério dos Transportes, em consonância com o Plano Nacional de Viação e destinados a reger os serviços de transporte ferroviário urbano constantes do Sistema Nacional de Transportes Urbano;

II - o planejamento, o estudo, os projetos, a construção e implantação de serviços de transporte de pessoas, por trem de superfície, nas Regiões Metropolitanas, cidades e aglomerados urbanos que justifiquem a existência desses serviços em estreita consonância

com a política de transporte e desenvolvimento urbano da Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos - EBTU nos termos da Lei nº 6.261/75;

III - a operação e a exploração comercial dos serviços de transporte ferroviário urbano e suburbano;

IV - o gerenciamento das participações societárias da União, RFFSA e EBTU em empresas de transporte ferroviário metropolitano e urbano, de pessoas;

V - a execução de atividades conexas que lhe permitam melhor atender seu objeto social.

§ 3º A Companhia Brasileira de Trens Urbanos absorverá, em sucessão trabalhista, o pessoal da RFFSA aplicado em transporte ferroviário suburbano.

§ 4º A RFFSA levará ao capital da Companhia Brasileira de Trens Urbanos o acervo patrimonial afetado aos serviços ferroviários urbanos e será sucedida, cível e comercialmente, por esta, nos direitos e obrigações relacionados com os serviços ferroviários urbanos atualmente a seu cargo.

Art. 3º. As atividades que vêm constituindo objeto social da ENGEFER serão absorvidas pela RFFSA.

§ 1º - A RFFSA absorverá, como sucessora trabalhista, o pessoal atualmente empregado na ENGEFER, aplicado em atividades não compatíveis com o novo objeto social da Companhia Brasileira de Trens Urbanos.

§ 2º - A RFFSA absorverá os ativos operacionais da ENGEFER que sejam incompatíveis com o objeto social da Companhia Brasileira de Trens Urbanos, sub-rogando-se, em sucessão cível e comercial, nos direitos e obrigações resultantes das obras de engenharia ferroviária que estiverem a cargo da ENGEFER.

Art. 4º. Fica a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos autorizada a subscrever capital na Companhia Brasileira de Trens Urbanos, podendo:

I - aportar capital;

II - converter, em ações, créditos decorrentes de aplicações financeiras na construção de serviços ferroviários urbanos e metropolitanos;

III - integralizar o capital da Companhia com ações de que seja detentora em empresas ferroviárias urbanas e metropolitanas.

Art. 5º. A Companhia Brasileira de Trens Urbanos terá sede no Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, devendo constituir unidades regionais, nas capitais de Estado onde implante ou explore serviços relacionados com seu objeto social.

Art. 6º. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 22 de fevereiro de 1984; 163º da Independência e 96º da República.

JOÃO FIGUEIREDO  
Cloraldino Soares Severo  
Delfim Netto

## **DECRETO DE 15 DE FEVEREIRO DE 1991**

Mantém concessões, permissões e autorizações nos casos que menciona e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º. Ficam mantidas as concessões, permissões e autorizações vigentes, outorgadas para:

I - funcionamento de empresas de mineração, de navegação aquaviária e de energia elétrica;

II - derivação de águas, bem assim a pesquisa e lavra de recursos e jazidas minerais;

III - exploração de serviços de energia elétrica e de transportes aquaviário e ferroviário.

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se aos demais títulos de direitos minerários.

Art. 2º. O Ministro de Estado da Infra-Estrutura declarará, mediante portaria, as concessões, permissões e autorizações ou demais títulos de que trata o artigo anterior.

Art. 3º. Ficam ressalvados os efeitos das declarações de utilidade pública para fins de desapropriação ou de instituição de servidão administrativa relativas a processos judiciais em curso ou àqueles transitados em julgado há menos de dois anos anteriores à vigência deste decreto.

Art. 4º. Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º. Declaram-se revogados os decretos relacionados no anexo.

Brasília, 15 de fevereiro de 1991; 170º da Independência e 103º da República.

FERNANDO COLLOR  
Ozires Silva

## **DECRETO Nº 74.242, DE 28 DE JUNHO DE 1974**

*(Revogada pela Decreto de 15 de Fevereiro de 1991)*

Autoriza a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) a criar uma subsidiária destinada a estudar,

projetar e construir empreendimentos ferroviários, constante dos Planos e Programa da RFFSA, aprovados pelo Ministério dos Transportes.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , usando das atribuições que lhe confere o artigo 81, item III, da Constituição, e tendo em vista o artigo 5º, da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957,

DECRETA:

Art. 1º. Fica a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) autorizada a criar uma empresa subsidiária com fundamento no artigo 5º, da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, destinada a estudar, projetar, construir e fiscalizar empreendimento ferroviários constantes dos Planos e Programas aprovados dos Planos e Programas aprovados pelo Ministério dos Transportes.

Art. 2º. O presente decreto entrará vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 28 de junho de 1974; 153º da Independência e 86º da República.

ERNESTO GEISEL  
Dyrceu Araújo Nogueira  
João Paulo dos Reis Velloso

### **LEI Nº 9.603, DE 22 DE JANEIRO DE 1998**

Autoriza o Ministério dos Transportes, por intermédio da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, a repassar à Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos - METROFOR recursos para pagamento de pessoal.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA ,  
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º. Fica o Ministério dos Transportes, por intermédio da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, autorizado a repassar à Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos - METROFOR os recursos necessários ao pagamento das despesas com a folha de pessoal, encargos sociais, benefícios e contribuição à Fundação Rede Ferroviária Federal de Seguridade Social - REFER, dos empregados transferidos à empresa METROFOR por sucessão trabalhista, na data da transferência do Sistema de Trens Urbanos de Fortaleza para o Estado do Ceará, de acordo com a Lei nº 8.693, de 3 de agosto de 1993.

§ 1º Os recursos serão repassados mensalmente a partir da data da efetiva assunção do Sistema de Trens Urbanos de Fortaleza pelo Estado do Ceará até dezembro de 2001, inclusive, devendo ser aplicados exclusivamente nas despesas referenciadas neste artigo.

§ 2º A autorização de que trata este artigo fica limitada ao valor das despesas referidas no caput, corrigidas de acordo com os reajustes salariais praticados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, correndo à conta de sua dotação orçamentária.

Art. 2º. Caberá à Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU analisar, acompanhar e fiscalizar em nome do Ministério dos Transportes, a utilização dos recursos supramencionados, de acordo com o disposto nesta Lei e na legislação vigente.

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 22 de janeiro de 1998; 177º da Independência e 110º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO  
Eliseu Padilha

## **COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO**

### **I – RELATÓRIO**

O Projeto de Lei nº 5.069, de 2005, de autoria da Deputada Gorete Pereira, altera, de 31 de dezembro de 2005 para 31 de dezembro de 2009, através de modificação introduzida na Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, o prazo limite estabelecido para o repasse de recursos da União à Companhia Cearense de Transportes Metropolitanos – METROFOR, relativo ao pagamento das despesas com a folha de pessoal, encargos sociais, benefícios e contribuição à Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER, dos trezentos e sessenta e três empregados transferidos à empresa METROFOR por sucessão trabalhista, na data de transferência do Sistema de Trens Urbanos de Fortaleza para o Estado do Ceará.

Na sua justificação, a autora observa que a data limite para o fim do repasse de recursos da União à METROFOR, em função da transferência do Sistema de Trens Urbanos de Fortaleza para o Estado do Ceará, encontra-se fixado, através do Convênio nº 005/2002/P, Cláusula Segunda, item 6, em até doze meses após a conclusão das obras referentes às Linhas Sul e Oeste da METROFOR, previstas inicialmente para janeiro de 2008, mas já atrasadas em quase um ano por falta de aporte de recursos da União.

Tendo em vista, entretanto, que o texto da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, fixa, para o mesmo fim, a data limite de 31 de dezembro de 2005, a autora defende a alteração da referida MP, no sentido de corrigir tal discrepância e garantir a continuidade desse repasse até a data de 31 de dezembro de 2009.

No prazo regimental não foram oferecidas emendas nesta Comissão.

É o relatório.

## **II - VOTO DA RELATORA**

Inicialmente, para uma melhor compreensão da matéria, julgamos oportuno registrar que, em 22 de abril de 1997, a União e o Estado do Ceará celebraram convênio para a transferência do Sistema de Trens Urbanos da Região Metropolitana de Fortaleza, no qual ficou estabelecido, nos itens 1.1.4 e 1.1.5, que caberia à União, após a transferência e autorização legislativa específica, o repasse de recursos necessários para pagamento de pessoal, encargos sociais, benefícios da REFER e do Plano de Auxílio ao Trabalhador – PAT dos empregados transferidos, fixando-se a data limite de 31 de dezembro de 2001 para o fim desse repasse.

Tal compromisso foi ratificado com a edição da Lei nº 9.603, de 22 de janeiro de 1998, que fixou a mesma data anteriormente estabelecida para o fim do repasse, alterada, posteriormente, pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, que prorrogou a referida data limite para 31 de dezembro de 2005.

Só mais tarde, porém, em 28 de junho de 2002, se concretizou de fato a transferência do sistema ferroviário de transporte de passageiros da CBTU/STU-FOR para o Governo do Estado do Ceará, por meio da METROFOR, conforme Instrumento de Protocolo e Justificação da Cisão e Termo de Transferência de Ações, nos termos do já referido convênio firmado entre a União e o Estado do Ceará, em 24 de abril de 1997, e do Convênio nº 005/2002/P. Cabe ressaltar que este último, por meio do item 6 da Cláusula Segunda, estabeleceu o prazo de até doze meses após a conclusão das obras referentes às Linhas Sul e Oeste da METROFOR, com término previsto para fins do ano de 2008, como prazo limite para o fim do supracitado repasse de recursos da União à essa empresa estatal do Estado do Ceará.

Assim sendo, tendo em vista esta última prorrogação estar amparada apenas por cláusula de convênio e em discrepância explícita com o texto da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, concordamos com a autora quanto à

conveniência de proceder o devido ajustamento neste diploma legal, fixando-se a data de 31 de dezembro de 2009 para o fim do repasse de recursos da União à METROFOR por conta da citada transferência havida, com vistas a garantir a continuidade desse repasse até o fim das obras das Linhas Sul e Oeste dessa estatal.

Em face do exposto, votamos, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei nº 5.069, de 2005.

Sala da Comissão, em 22 de novembro de 2007.

Deputada ANDREIA ZITO  
Relatora

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou o Projeto de Lei nº 5.069/2005, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Andreia Zito, contra o voto do Deputado Tarcísio Zimmermann.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Pedro Fernandes - Presidente, Nelson Marquezelli e Eudes Xavier - Vice-Presidentes, Andreia Zito, Daniel Almeida, Edgar Moury, Gorete Pereira, Jovair Arantes, Marco Maia, Milton Monti, Paulo Pereira da Silva, Paulo Rocha, Pedro Henry, Roberto Santiago, Saturnino Masson, Tarcísio Zimmermann, Vanessa Grazziotin, Vicentinho, Wilson Braga, Átila Lins, Carlos Alberto Canuto, Carlos Alberto Leréia, Edinho Bez, Eduardo Barbosa e Freire Júnior.

Sala da Comissão, em 18 de junho de 2008.

Deputado PEDRO FERNANDES  
Presidente

### **COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO**

#### **I - RELATÓRIO**

O Projeto de Lei nº 5.069, de 2005, visa alterar prazo estabelecido na Medida Provisória nº 2.217-3, de 2001, que modifica a Lei nº 10.233, de 2001.

O autor assinala que, em 22/04/1997, por meio de convênio celebrado entre a União e o Estado do Ceará para a transferência do sistema de Trens Urbanos da Região Metropolitana de Fortaleza, ficou estabelecido que à União, após a transferência e autorização legislativa específica, caberia o repasse dos recursos

para pagamento de pessoal, encargos sociais e benefícios da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social – REFER e do Plano de Auxílio ao Trabalhador – PAT, calculados com base no efetivo transferido da Superintendência de Trens Urbanos de Fortaleza. Os repasses seriam realizados da data de transferência até 31 de dezembro de 2001.

A Medida Provisória nº 2.217-3, de 04/09/2001, alterou a Lei nº 10.233/2001, prorrogando, em seu art. 103-C, a data limite do repasse de recursos para pagamento de pessoal do METROFOR, estabelecida no Parágrafo 1º do art. 1º da Lei 9.603/1998, para 31 de dezembro de 2005.

O autor argumenta que, considerando-se os atrasos na conclusão das obras do METROFOR, justificados pela falta de repasse de recursos pela União, torna-se necessária a edição de dispositivo legal alterando a Medida Provisória nº 2.217-3, de 04/09/2001, estendendo-se o prazo para dezembro de 2009, a fim de garantir o repasse de recursos para o pagamento dos seus atuais 347 empregados.

O Projeto de Lei nº 5.069, de 2005, foi inicialmente encaminhado à Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, tendo sido aprovado. Encaminhado à Comissão de Finanças e Tributação, não foram apresentadas emendas ao projeto no prazo Regimental.

É o relatório.

## II – VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão, além do exame de mérito, inicialmente apreciar a proposição quanto à sua compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual, nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RI, arts. 32, IX, “h” e 53, II) e de Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação, que “*estabelece procedimentos para o exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira*”, aprovada pela CFT em 29 de maio de 1996.

A Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2009 (Lei nº 11.768, de 14 de agosto de 2008), em seu art. 93, condiciona a aprovação de lei ou medida provisória que conceda ou amplie incentivo ou benefício de natureza tributária, acarretando renúncia de receita, ao cumprimento do disposto no art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF.

A LRF, por sua vez, exige estar a proposição acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, assim como sua compatibilidade com o cumprimento das metas fiscais estabelecidas na lei de diretrizes orçamentárias e o atendimento de pelo menos uma de duas condições alternativas.

Uma condição é que o proponente demonstre que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária e que não afetará as metas

de resultados fiscais previstas no anexo próprio da lei de diretrizes orçamentárias. Outra condição, alternativa, é que a proposição esteja acompanhada de medidas de compensação, no período mencionado, por meio do aumento de receita, proveniente da elevação de alíquotas, da ampliação de base de cálculo ou da majoração ou criação de tributo ou contribuição, podendo o benefício entrar em vigor apenas quando implementadas tais medidas.

O parágrafo 2º desse mesmo artigo estabelece que os projetos de lei aprovados ou medidas provisórias editadas no exercício de 2009, que concedam renúncia de receitas da União ou vinculem receitas a despesas, órgãos ou fundos, devem vigor por, no máximo, 5 (cinco) anos.

A Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2010, em seu art. 123, estabelece que os projetos de lei e medidas provisórias que importem ou autorizem diminuição da receita ou aumento de despesa da União no exercício de 2010 deverão estar acompanhados de estimativas desses efeitos, para cada um dos exercícios compreendidos no período de 2010 a 2012, detalhando a memória de cálculo respectiva e correspondente compensação.

O Projeto de Lei nº 5.069, de 2005, por meio de alteração no prazo estabelecido na Medida Provisória nº 2.217-3, de 04 de setembro de 2001, cria despesas à conta da União para fins de pagamento de pessoal, encargos sociais e benefícios, sem, no entanto, apresentar o montante dessa despesa nem a maneira de sua compensação. Assim, a proposição deve ser considerada inadequada financeira e orçamentariamente.

Diante do exposto, voto pela **incompatibilidade** quanto ao Plano Plurianual e a Lei de Diretrizes Orçamentárias, em vigor, **e pela inadequação orçamentária e financeira** relativa à Lei Orçamentária para o exercício de 2009 do Projeto de Lei nº 5.069, de 2005.

Sala da Comissão, em 07 de outubro de 2009.

**Deputado PEDRO EUGÊNIO**  
**Relator**

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião ordinária realizada hoje, concluiu, unanimemente, pela incompatibilidade e inadequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 5.069-A/05, nos termos do parecer do relator, Deputado Pedro Eugênio.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Vignatti, Presidente; Antonio Palocci, Luiz Carlos Hauly e Félix Mendonça, Vice-Presidentes; Aelton Freitas, Arnaldo Madeira, Carlos Melles, Ciro Pedrosa, Eduardo Amorim, Geraldinho, Gladson Cameli, Guilherme Campos, João Dado, João Pizzolatti, Júlio Cesar, Julio Semeghini, Luiz Carreira, Manoel Junior, Marcelo Castro, Pedro Eugênio, Pedro Novais, Pepe Vargas, Ricardo Barros, Vicentinho Alves, Virgílio Guimarães, Bilac Pinto, Leonardo Quintão, Maurício Quintella Lessa, Tonha Magalhães e Zonta.

Sala da Comissão, em 4 de novembro de 2009.

Deputado VIGNATTI  
Presidente

|                         |
|-------------------------|
| <b>FIM DO DOCUMENTO</b> |
|-------------------------|