

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 511, DE 2010

(Mensagem Nº 644, de 2010, da Presidência da República)

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

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado CARLOS ZARATTINI

I - RELATÓRIO

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

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

A MP também autoriza a União a conceder subsídio, sob a modalidade de equalização de taxa de juros, de até R\$ 5 bilhões em operações de financiamento do TAV Rio-Campinas. Esta subvenção econômica corresponderá à diferença entre o encargo do mutuário final (no caso, o concessionário do TAV) e a taxa de juros de longo prazo (TJLP), acrescida de um por cento. Este subsídio está condicionado à verificação de que a receita bruta do TAV, entre o primeiro e o quinto ou entre o sexto e o décimo anos de operação, seja inferior àquela apresentada na proposta econômico-financeira do vencedor da licitação de concessão do citado TAV ou àquela projetada nos estudos apresentados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o que for menor. Isto significa que só haverá subsídio se houver uma receita do concessionário do TAV menor do que a prevista quando da sua constituição. Esse subsídio será viabilizado por intermédio de dotação específica a ser consignada no Orçamento da União. O Ministério da Fazenda disciplinará as demais condições para a concessão do subsídio e a metodologia a ser adotada.

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

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

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

A emenda nº 03, de autoria do ilustre Deputado Paulo Bornhausen, pretende suprimir os arts. 2º, 3º e 4º da proposição em epígrafe, retirando do projeto, além das autorizações para garantia e subsídio ao financiamento e aos encargos da(s) empresa(s) que irá(ão) construir e operar o TAV, o dispositivo que autoriza a União a abater, até o limite de vinte bilhões de reais, parte do saldo devedor de operações de crédito firmadas com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, em contrapartida às provisões para crédito de liquidação duvidosa registradas por aquele Banco, relativas a financiamentos concedidos para investimentos em infra-estrutura do País.

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

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

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

É o relatório.

I - VOTO DO RELATOR

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

Da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa

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

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

Da compatibilidade e adequação orçamentária e financeira

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

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

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

Do mérito

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

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

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

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

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

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

Não é uma novidade no mundo. A primeira linha iniciou seu funcionamento em 1964 no Japão. Em 1981 iniciaram a operação as primeiras linhas na Europa. Hoje temos no mundo todo 15 mil km de ferrovias de alta velocidade. Nove mil quilômetros estão em implantação e 17 mil km estão em projeto. Em 2024 estima-se que 40 mil km estarão em funcionamento no globo. Até os EUA que priorizaram durante décadas o transporte rodoviário e aeroviário estão agora com milhares de quilômetros de TAV em implantação e em projeto.

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

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

Do ponto de vista ambiental o TAV é ainda mais vantajoso. Considerando-se uma viagem de 600 km, o transporte aéreo despeja 80 kg de CO₂ na atmosfera por passageiro, enquanto com o TAV apenas 13 kg por passageiro são emitidos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Das Emendas

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

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

Conclusão

Diante do exposto, votamos **pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa, compatibilidade e adequação orçamentária e financeira** da Medida Provisória nº 511, de 2010, e de todas as emendas. **No mérito, votamos pela aprovação** da Medida Provisória nº

511, de 2010, pela rejeição das demais emendas de 1 a 7, na forma do Projeto de Lei de Conversão em anexo.

Sala da Comissão, em de 2011.

Deputado **CARLOS ZARATTINI**
Relator

PLENÁRIO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

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

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

O Congresso Nacional Decreta:

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

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

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

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

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

Art. 5º Compete à ETAV:

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

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

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

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

V - promover a capacitação e o desenvolvimento de atividades de pesquisa e desenvolvimento nas instituições científicas e

tecnológicas, organizações de direito privado sem fins lucrativos voltadas para atividades de pesquisa e desenvolvimento, e sociedades nacionais, inclusive de tecnologia industrial básica, relacionadas ao transporte ferroviário de alta velocidade;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§2º A ETAV poderá atuar de forma articulada:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 9º Constituem recursos da ETAV:

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

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

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

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

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

VI - rendimentos de aplicações financeiras que realizar; e

VII - rendas provenientes de outras fontes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 4º Nas contratações de que trata o **caput**, a ETAV poderá exigir como critérios de seleção títulos acadêmicos e atestados de

experiência profissional referentes à área na qual o candidato pretende desempenhar suas atividades.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

recuperação do crédito, inclusive executar as garantias do tomador vinculadas à operação, até a sua exaustão.

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

Sala das Sessões, em de de 2011.

Deputado **CARLOS ZARATTINI**
Relator