

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do parágrafo 1º do artigo 66 da Constituição Federal, decidi vetar parcialmente o Projeto de Lei nº 1, de 2001 (nº 1.615/99 na Câmara dos Deputados), 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”.

Ouvido, o **Ministério dos Transportes** assim se pronunciou quanto aos seguintes dispositivos:

Arts. 7º, 8º e 9º

“Art. 7º O CONIT será presidido pelo Ministro de Estado dos Transportes e terá como membros os Ministros de Estado da Defesa e da Justiça e o Secretário Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República.

Art. 8º Decreto do Presidente da República estabelecerá a composição plena do CONIT e sua forma de atuação:

“Art. 9º Cabe aos Ministros de Estado dos Transportes, da Defesa e da Justiça e ao Secretário Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República compatibilizar as políticas de suas respectivas esferas de atuação com as políticas de integração formuladas pelo CONIT.

Parágrafo único. Os Ministérios dos Transportes e da Defesa formularão ao CONIT as propostas de alteração do SNV, conforme disposto no inciso V do art. 6º.”

Razões do veto:

“A redação dos dispositivos acima, diferentemente da constante das demais legislações que dispõem sobre Conselhos Nacionais, não se encontra elaborada com conteúdo claro, vez que ora define claramente a composição do CONIT no art. 7º e estabelece competências dos Ministros que o compõem (art. 9º e parágrafo único), definindo, destarte, sua forma de atuação e ora dispõe, no art. 8º, que Decreto do Presidente da República estabelecerá sua composição plena e sua forma de atuação do referido Conselho.

Assim, os arts. 7º 8º e 9º contrariam o interesse público.”

Art. 10

“Art. 10. O Ministério dos Transportes, nos termos do disposto no art. 101, proporá ao Presidente da República a reorganização de sua estrutura administrativa, criando uma secretaria de planejamento de transportes, que incorporará as atribuições da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT, dissolvida por esta Lei, e prestará, cumulativamente, assessoramento técnico ao CONIT.”

Razões do veto:

"A norma vem dispondo sobre a criação das Agências Reguladoras de Transportes Aquaviários e de Transportes Terrestres, e, ainda, de um Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, os quais têm suas competências e áreas de atuação definidas no bojo legal, tendo sido tratada, de forma mais coerente, a pretensão insita neste dispositivo no próprio artigo 101, que dispõe sobre a proposta de reestruturação do Ministério dos Transportes. É, portanto, o art. 10 em questão, um comando procedimental desnecessário ao mesmo tempo em que é excessivo ao impor, seja já por esta Lei, criada uma Secretaria de Planejamento na estrutura, ainda a ser definida, do Ministério dos Transportes, para incorporar as atribuições do GEIPOT - Empresa Pública dissolvida no § 1º do art. 102.

Dessa forma, o art. 10 contraria o interesse público."

Incisos II e III do art. 13

"Art. 13.

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

III - autorização, quando se tratar de prestação não-regular de serviços de transporte, ou de exploração de infra-estrutura de uso privativo."

Razões do veto:

"A norma constante do inciso II do art. 13 contraria o interesse público porque submete ao regime de permissão o transporte aquaviário de passageiros, fato que atenta contra o regime jurídico atualmente aplicado ao setor.

Também contraria o interesse público a norma do inciso III, por não abranger, no regime de autorização o transporte aquaviário de passageiros."

Inciso II e alíneas "a" e "d" do inciso III do art. 14

"Art. 14.

II - depende de permissão o transporte coletivo regular de passageiros pelos meios rodoviário e aquaviário, e os serviços de transporte ferroviário de passageiros não associados à infra-estrutura;

III -

a) o transporte aquaviário de cargas;

d) o exercício da atividade de prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração.

Razões do veto:

"A norma constante da alínea "a" contraria o interesse público porque submete ao regime de permissão o transporte aquaviário de passageiros mantendo o transporte aquaviário de cargas sob o regime de autorização.

Já o transporte rodoviário de cargas tratado na alínea "d", constitui matéria objeto de inúmeras discussões no âmbito do Poder Executivo decorrente de negociações diretas com a categoria de transportadores de cargas, sob a gestão do Grupo de Trabalho constituído pela Portaria Interministerial nº 001, de 5 de julho de 2000, que tem por objetivo analisar as solicitações do segmento transporte rodoviário de cargas e propor medidas de implantação. Como resultado de tais negociações, ainda sob o comando da Portaria Interministerial nº 002, de 5 de agosto de 1999, revogada por aquela, deu-se, em um primeiro resultado, a instituição do "Vale-Pedágio", inicialmente por Medida Provisória, hoje matéria disposta na Lei nº 10.209, de 23 de março do corrente ano.

Atualmente encontra-se sob discussão, entre órgãos do Executivo e a Casa Civil da Presidência da República, minuta de projeto de lei específico que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas e na qual prevê, em seu art. 2º que o exercício da atividade depende de inscrição do transportador no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC, do Ministério dos Transportes, destinado ao cadastramento de quantos exercitem a atividade de transporte rodoviário de cargas de terceiros, nas categorias que especifica.

Não cabe, pois, neste momento, definir uma situação diferente daquela em que o comando governamental pretende alcançar, de forma a impor-lhe um regime totalmente afastado do que vem sendo discutido, também, em conjunto com a categoria.

Por contrariar o interesse público, cabe veto aos dispositivos acima citados."

Capítulo V - Do Ministério dos Transportes, composto pelos arts. 15, 16, 17, 18 e 19

"CAPÍTULO V DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Art. 15. No âmbito das atribuições que lhe confere a legislação vigente, cabe ao Ministério dos Transportes:

I - formular, coordenar e supervisionar as políticas nacionais dos transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário, da marinha mercante, portos e vias navegáveis, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos no capítulo anterior;

II - promover o planejamento estratégico dos meios de transporte sob sua jurisdição, estabelecendo as diretrizes para sua implementação e definindo as prioridades dos programas e dos investimentos, em conformidade com o disposto no art. 12;

III - aprovar o plano geral de outorgas para exploração da infra-estrutura e prestação de serviços de transporte sob sua jurisdição, em conformidade com as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14;

IV - estabelecer diretrizes para a representação do Brasil nos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados referentes aos meios de transporte sob sua jurisdição;

V - propor ao Presidente da República a declaração de utilidade pública, para fins de desapropriação ou de instituição de servidão administrativa, dos bens necessários à implantação de projetos e consecução de investimentos previstos nas outorgas de exploração da infra-estrutura de transportes sob sua jurisdição.

Art. 16. O Ministro de Estado dos Transportes, no âmbito de suas atribuições, orientará o cumprimento das diretrizes de descentralização e deliberará sobre os segmentos da infra-estrutura e das estruturas operacionais do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, a serem administrados:

I - diretamente por entidades públicas federais;

II - por delegação aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios; e

III - mediante outorga de autorização, concessão ou permissão.

Art. 17. O Ministro de Estado dos Transportes, no âmbito de suas atribuições, baixará diretrizes, nos termos e nos limites da legislação vigente, sobre a política tarifária a ser exercida nas outorgas de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura do Sistema Federal de Viação sob a jurisdição do Ministério dos Transportes.

Parágrafo único. As diretrizes a que se refere o caput conterão, necessariamente, definições sobre:

I - alternativas a serem adotadas para o cumprimento do disposto no art. 15 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - critérios uniformes para a cobrança de pedágio ao longo das rodovias federais;

III - critérios para reajustamento e revisão de tarifas de prestação de serviços de transporte;

IV - critérios e condições de flexibilização do regime tarifário, em função do interesse público, das características setoriais e das demandas de serviços.

Art. 18. Cabe ao Ministro de Estado dos Transportes formular e supervisionar a execução da política referente ao Fundo de Marinha Mercante, destinado à renovação, recuperação e ampliação da frota mercante nacional, em articulação com os Ministros de Estado da Fazenda, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio e do Planejamento, Orçamento e Gestão.

Art. 19. O Ministro de Estado dos Transportes estabelecerá diretrizes, nos termos da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, para afretamento de embarcações estrangeiras por empresas brasileiras de navegação e para liberação do transporte de cargas prescritas."

Razões do veto:

"Os arts. 15 a 19 cuidam de definir competências da pasta Transportes, cuja matéria já é disposta na Medida Provisória nº 2.143-33/2001, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, não cabendo, pois, à luz da melhor técnica jurídica e legislativa, ser tratada em instrumento diverso.

Dessa maneira, o Capítulo V em questão não deve ser sancionado, pois contraria o interesse público."

§ 1º do art. 26

"Art. 26.

§ 1º Decreto do Presidente da República disporá sobre a inscrição das empresas de transporte rodoviário de cargas, dos transportadores autônomos e das cooperativas de transportadores autônomos no registro de transportadores rodoviários de cargas a que se refere o inciso IV.

Razões do veto:

"A matéria, como já expandido nas razões do veto ao inciso II e às alíneas "a" e "d" do inciso III do art. 14, vem sendo tratada em projeto de lei próprio, em fase de discussões finais na Presidência da República. Assim, o § 1º, supratranscrito, não merece acatamento, por contrariar o interesse público."

Incisos IX, XI, XIII e XVIII do art. 27

"Art. 27.

IX - autorizar às empresas brasileiras de navegação de longo curso o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga prescrita, obedecido o limite do dobro da tonelage própria da solicitante, bem como autorizar o transporte de carga prescrita por empresa de navegação estrangeira, respeitando os acordos internacionais e as diretrizes estabelecidas segundo o disposto no art. 19;

XI - autorizar e fiscalizar o funcionamento de empresas de apoio marítimo e portuário;

XIII - autorizar a construção e a exploração de terminais portuários privativos, fora das áreas de portos organizados;

XVIII - adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas e dos arrendamentos;

Razões do veto:

"O inciso IX é contrário ao interesse público, na forma em que se encontra redigido, uma vez que limita o mercado e, ainda, por se tratar de matéria já contida na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que disciplina o art. 178 da Constituição.

Igualmente contrária ao interesse público é a norma constante do inciso XI, que limita a fiscalização da ANTAQ tão-somente às empresas de apoio marítimo e de apoio portuário, deixando à margem do exercício de seu poder de polícia as demais empresas do setor.

Já o inciso XIII do projeto de lei, na forma em que se encontra redigido contraria, igualmente o interesse público, por não atender as diretrizes da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias (Lei dos Portos), uma vez que relega o terminal privativo dentro da área de portos organizados a autoridade diversa.

Finalmente, o inciso XVIII, contraria o interesse público ao incluir "arrendamentos" à autoridade da ANTAQ, ao arropio da autoridade portuária, opondo-se aos dispositivos insitos da citada Lei dos Portos."

Alínea "a" do inciso II do art. 28 e arts. 36 e 40

"Art. 28.

II -

a) prazos contratuais e sua renovação;

"Art. 36. O contrato de concessão poderá ser renovado uma única vez, por no máximo igual período.

§ 1º O concessionário deverá formalizar seu interesse na renovação pelo menos vinte e quatro meses antes da expiração do contrato.

§ 2º Para o deferimento do pedido de renovação, a Agência observará o desempenho do concessionário quanto ao cumprimento das cláusulas contratuais, e os aspectos de interesse público na continuidade da exploração da infra-estrutura e da prestação dos serviços, nos termos do contrato vigente.

§ 3º A renovação do contrato de concessão implicará novo cumprimento das obrigações referidas no inciso V do art. 35, podendo a Agência incluir outras exigências decorrentes de fatores intervenientes."

"Art. 40. Para atender ao interesse público quanto à continuidade da prestação dos serviços, são permitidas renovações dos contratos de permissão, desde que o permissionário demonstre haver satisfeito as condições expressas no inciso I do art. 28.

§ 1º O permissionário deverá formalizar seu interesse na renovação pelo menos doze meses antes da expiração do contrato.

§ 2º A renovação do contrato de permissão implicará novo cumprimento das obrigações referidas no inciso IV do art. 39."

Razões do veto

"Os dispositivos transcritos apresentam, em comum, a faculdade de propiciar a renovação ou a prorrogação de contratos de concessão e de permissão. Na prática, o exercício dessa faculdade tem-se revelado contrário ao interesse público, porque a facilidade de se promover a renovação ou a prorrogação de concessões e de permissões, em cotejo com a complexidade de se promover novas licitações, funciona como fator decisivo para a Administração, que opta pela primeira alternativa, fato que implica o exaurimento da força cogente do art. 175 da Constituição."

Art. 34

"Art. 34. 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, terão o 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 a 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."

Razões do veto

"O art. 34, tal como redigido, é silente no tocante à especificação de que o contrato de concessão para a prestação de serviços de transporte a que ele se refere, necessariamente diz respeito ao transporte ferroviário, associado à exploração da infra-estrutura ferroviária. O silêncio normativo do preceito induz à equívoca interpretação de estarem previstos, em tese, contratos de concessão para a prestação de serviços de transporte de outra natureza que não o ferroviário, fato que contraria o interesse público, em decorrência das dúvidas e incertezas que projeta no setor de transportes."

Parágrafo único do art. 41

"Art. 41.

Parágrafo único. Nos casos em que o crescimento da demanda ultrapassar a capacidade de prestação adequada dos serviços pelo permissionário, observado o disposto no *caput*, a Agência poderá promover a outorga, por meio de licitação, de nova permissão para a mesma rota ou itinerário."

Razões do veto

"O presente dispositivo pressupõe uma exclusividade inadmitida no corpo da própria norma, ou seja, somente obriga-se a Agência a promover nova outorga se o atual permissionário não tiver capacidade de atender uma demanda superior, de forma a prejudicar a prestação adequada dos serviços. Tal condicionante impõe conflitar a não exclusividade, ferindo, destarte, o princípio constitucional da livre concorrência, incidente sobre atividade econômica."

Art. 65

"Art. 65. O Conselho de Gestão de cada uma das Agências é de caráter consultivo, sendo o órgão de participação institucional da comunidade de transportes nas respectivas Agências e tem como objetivo principal fornecer, respectivamente, às Diretorias da ANTT e da ANTAQ subsídios para estabelecer os princípios, as diretrizes e o plano de ação da autarquia, entre outras atribuições a serem definidas em regulamento interno.

§ 1º O Conselho de Gestão deverá ser composto por representantes do Governo Federal, dos usuários e dos operadores dos serviços de transportes, dos trabalhadores em transportes, inclusive dos serviços portuários, nomeados pelo Presidente da República por dois anos, devendo a implantação e funcionamento do Conselho ser regulamentados por ato do Presidente da República, cabendo ao Diretor-Presidente da Agência a sua Presidência.

§ 2º A participação como membro do Conselho de Gestão não ensejará remuneração de qualquer espécie."

Razões do veto

"As Agências já são organizadas com diretoria colegiada, composta por pessoas físicas detentoras de qualificação legal e moral, previamente sabatinadas pelo Senado Federal, e a essas diretorias compete a deliberação máxima de todas as matérias sob a jurisdição de cada uma das Agências. Além do que, a multiplicidade, quantidade e tipos de projetos e ações que envolvem as atividades de cada uma das Agências como também a diversidade dos envolvidos dificulta, e, quase que inviabiliza, a definição exata da composição de tal conselho, não correspondendo uma representação fidedigna da comunidade.

O dispositivo vetado contraria, dessa forma, o interesse público."

§§ 1º e 2º do art. 77

"Art. 77.

§ 1º A ANTT e a ANTAQ repassarão cinco por cento dos recursos de que tratam os incisos II a V deste artigo ao Ministério da Ciência e Tecnologia para financiar programas de amparo à pesquisa científica e ao desenvolvimento tecnológico aplicados ao transporte.

§ 2º O Ministério da Ciência e Tecnologia administrará os programas de amparo à pesquisa científica e ao desenvolvimento previstos no parágrafo anterior, com apoio técnico da ANTT e da ANTAQ mediante convênio com as universidades e centros de pesquisa do País, segundo normas a serem definidas em decreto."

Razões do veto

"Atualmente a Lei nº 9.992, de 24 de julho de 2000, determina que "Das receitas obtidas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, decorrentes de contratos de cessão dos direitos de uso de infra-estrutura rodoviária para fins de exploração de sistemas de comunicação e telecomunicações, será destinado montante de dez por cento ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FNDCT, criado pelo Decreto-Lei nº 719, de 31 de julho de 1969, e restabelecido pela Lei nº 8.172, de 18 de janeiro de 1991, para o financiamento de programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico do setor de transportes terrestres e hidroviários".

Ainda sobre a pesquisa e desenvolvimento tecnológico, cumpre esclarecer que em razão do DNIT estar nascendo com algumas atribuições do segmento rodoviário a cargo do DNER (é o caso do IPR - Instituto de Pesquisas Rodoviárias da Diretoria de Desenvolvimento Tecnológico) e do segmento aquaviário a cargo do Ministério dos Transportes e da Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ (é o caso do INPH); restou consignado no inciso VII do art. 82 desta Lei, com atribuição da Autarquia, "realizar programas de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico, promovendo a cooperação técnica com entidades públicas e privadas", e no parágrafo único do art. 109 que "Ficam transferidas para o DNIT as funções do órgão de pesquisas hidroviárias da Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ, ...".

Como se pode verificar, as atividades de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico estão diretamente ligadas ao DNIT e não às Agências, não cabendo, portanto o acatamento de tal previsão legal, notadamente quanto à natureza das atividades da ANTT e da ANTAQ, muito mais voltadas para a regulação e gestão de outorgas que para a pesquisa e desenvolvimento, estes sim com identidade total às atribuições, competências e atividades do DNIT.

Os parágrafos do art. 77, pelas razões expostas, contrariam o interesse público."

Parágrafo único do art. 85

"Art. 85.

Parágrafo único. Integração a estrutura organizacional do DNIT um Procurador-Geral, um Ouvidor e um Corregedor."

Razões do veto

"A estrutura organizacional dos órgãos da Administração Pública Federal, direta ou indireta, dentro da nomenclatura de O&M, é composta e identificada por unidades organizacionais e não por "cargos", motivo pelo qual há de ser vetado o dispositivo supra."

Parágrafo único do art. 86

"Art. 86.

Parágrafo único. Para o cumprimento do estabelecido no inciso III, o Conselho de Administração contará com o apoio técnico e de auditoria de órgão a ser criado por decreto do Presidente da República, segundo o disposto no art. 101."

Razões do veto:

"O provimento de cargos pelo Presidente da República, inobstante previsto no Ordenamento Jurídico Pátrio, art. 84, XXV da Constituição Federal, impõe seja observado que o art. 101 referenciado dispõe sobre a reorganização estrutural do Ministério dos Transportes, mediante proposta do Ministro de Estado da Pasta, em razão das transferências de atribuições instituídas pela Lei sob exame e não sobre a estrutura do DNIT, ao passo que o dispositivo acima reporta-se ao Conselho de Administração que é componente da estrutura organizacional da Autarquia.

Desta feita, a pretensão ínsita neste dispositivo constitui-se em um comando equivocado, a merecer o veto proposto."

Inciso I do art. 89

"Art. 89.

I - submeter ao Presidente da República, por intermédio do Conselho de Administração e do Ministro de Estado dos Transportes, as modificações do regimento interno do DNIT;

Razões do veto:

"O preceito constante do inciso I do art. 89 é contrário ao interesse público por ser contraditório às disposições do inciso I do art. 86."

§§ 1º e 2º do art. 90

"Art. 90.

§ 1º É atribuição do Procurador-Geral exercer a representação judicial do DNIT.

§ 2º A Procuradoria do DNIT poderá ser criada pelo Poder Executivo, mediante decreto do Presidente da República."

Razões do veto:

"O inciso XIX do art. 37 da Constituição comanda que a criação de autarquia somente se dará por lei específica e o § 8º do mesmo dispositivo impõe a observância de autonomia gerencial, orçamentária e financeira, a qual poderá, inclusive ser ampliada. Ao se ter por autônoma a autarquia, não pode ela nascer sem representação judicial, isto é, sem uma procuradoria que, nos termos da Lei Complementar nº 73, de 10 de fevereiro de 1993 - Lei Orgânica da Advocacia-Geral da União, é órgão vinculado à Advocacia-Geral da União e à ela compete a representação judicial e extrajudicial, exercendo, dentre outras atividades, a coordenação jurídica dos órgãos autônomos.

Assim, o provimento de cargos pelo Presidente da República, inobstante previsto no Ordenamento Jurídico Pátrio, art. 84, XXV, da Constituição Federal, impõe sejam vetados os dispositivos sob comento, face ao teor da Lei Orgânica da Advocacia-Geral da União, merecendo, ainda, esteja a Procuradoria-Geral constando da estrutura organizacional da autarquia ora criada (DNIT)."

Parágrafo único e incisos I e II do art. 91

"Art. 91.

Parágrafo único. São atribuições do Ouvidor do DNIT.

I - receber pedidos de informações, esclarecimentos e reclamações afetos ao DNIT, e responder ditadamente aos interessados;

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

Razões do veto:

"As competências acima descritas não recaem exclusivamente na figura do Ouvidor, mas da unidade organizacional "Ouvidoria" que é gerida por um titular.

Assim, os dispositivos em tela contrariam o interesse público."

Art. 102

"Art. 102. 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 dissolvidas a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, a Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. - AGEF, a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT e a VALEC - Engenharia, Construção e Ferrovias S.A.

§ 1º A dissolução da RFFSA, da AGEF, do GEIPOT e da VALEC observará 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 ativos operacionais do DNER, do GEIPOT, da RFFSA, da AGEF e da VALEC.

§ 3º Caberá ao inventariante do DNER e aos liquidantes da RFFSA, AGEF, GEIPOT e VALEC adotar as providências cabíveis para o cumprimento do Decreto a que se refere o § 2º."

Razões do veto:

"O artigo acima transcrito e seus parágrafos incluem a VALEC, impondo-lhe consequência extrema, ou seja, sua liquidação imediata e inviabilizando a conclusão do projeto referente às obras de construção da Estrada de Ferro Norte-Sul, que liga os municípios de Belém, no Estado do Pará e de Senador Canedo, no Estado de Goiás, bem como seu processo de desestatização já aprovado e incentivado, tanto insitucional como financeiramente, pelo Governo Federal.

O ideal seria que à VALEC fosse estabelecido condição de conclusão ou, caso seja privatizada antes disso, que consigne em seu processo de privatização a obrigatoriedade da futura concessionária concluir as obras referentes à Ferrovia Norte-Sul.

Por estas razões, contrariando o interesse público, devem ser vetados o *caput* e os §§ 1º, 2º e 3º do art. 102."

Art. 110

"Art. 110. A VALEC transferirá para o DNIT os contratos de projetos e obras ferroviárias sob seu gerenciamento e transferirá para a ANTT os contratos de prestação de serviços de transporte ferroviário.

Parágrafo único. Será constituída uma unidade regional do DNIT especificamente para o gerenciamento dos contratos de projetos e obras ferroviárias referidos no *caput*."

Razões do veto:

"Considerando as explanações constantes das razões do vetos do *caput* e §§ 1º a 3º do art. 102, a disposição do art. sob comento perde seu objeto presentemente, merecendo, destarte, tratamento em momento oportuno.

O veto ao art. 110 cabe por contrariar o interesse público."

Art. 111

"Art. 111. Para o cumprimento de suas atribuições, serão transferidos para a secretaria de planejamento de transportes, a que se refere o art. 10, os contratos, convênios e acervos técnicos, incluindo registros, dados, informações e resultados de pesquisas e estudos, pertinentes às atividades exercidas pelo GEIPOT."

Razões do veto:

"As disposições ínsitas neste dispositivo são semelhantes às constantes do artigo 10, também proposto ao veto. O dispositivo impõe a obrigatoriedade de se criar mais um setorial no Ministério dos Transportes, antes mesmo que aquele possa redefinir sua estrutura, consoante já permitido no corpo da Lei em questão, *ex vi* do art. 101 e das razões do veto aos arts. 7º, 8º e 9º transcritos anteriormente.

O artigo 111, pelas razões expostas, contraria o interesse público."

Art. 112

"Art. 112. Durante os primeiros vinte e quatro meses subsequentes à sua instalação, a ANTT e a ANTAQ poderão requisitar, com ônus, servidores e empregados de órgãos e entidades integrantes da Administração Pública, independentemente da necessidade de preenchimento de cargos comissionados ou de chefia.

§ 1º A Agência poderá complementar a remuneração do servidor ou empregado público requisitado, até o limite da remuneração do cargo efetivo ou emprego permanente ocupado no órgão ou na entidade de origem, quando a requisição implicar redução dessa remuneração.

§ 2º A Agência deverá ressarcir ao órgão ou à entidade de origem do servidor ou do empregado requisitado as despesas com sua remuneração e obrigações patronais."

Razões do veto:

"A matéria hoje encontra-se regulamentada na Lei específica que dispõe sobre a gestão de recursos humanos das Agências Reguladoras, Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000, e o presente dispositivo não traz a clareza, exatidão e limitação da contratação no período de 24 meses, constante desta, merecendo, portanto, seja vetado para não lhe impor alteração, contrariando o interesse público."

Parágrafo único do art. 113

"Art. 113.

Parágrafo único. O ingresso nos quadros de que trata o *caput* será feito por redistribuição do cargo, o qual não poderá ser novamente redistribuído, ficando extinto, quando de sua vacância.

Razões do veto:

"O disposto no parágrafo único do art. 113 contraria o interesse público tendo em vista que o instituto da redistribuição de cargos para Agências já está prevista na Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000."

Art. 114

"Art. 114. Ficam criados os quadros de Pessoal em Extinção na ANTT, na ANTAQ e no DNIT, com a finalidade exclusiva de absorver empregados regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho dos quadros de pessoal do Ministério dos Transportes, da RFFSA, da Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. - AGEF, do GEIPOT, da VALEC, da CBTU, das Administrações Hidroviárias e do pessoal oriundo do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias absorvido pela CDRJ.

§ 1º O ingresso de pessoal no Quadro de que trata o *caput* será feito por sucessão trabalhista, não caracterizando rescisão contratual.

§ 2º Em caso de demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do funcionário, fica extinto o emprego por ele ocupado.

§ 3º Os empregados absorvidos terão seus valores remuneratórios inalterados e seu desenvolvimento na carreira estabelecido pelo plano de cargos e salários em que se enquadrarem.

§ 4º A diferença da remuneração a maior será considerada vantagem pessoal nominalmente identificada."

Razões do veto:

"As razões do veto a incidirem sobre o artigo 114, ora sob análise, encontram-se insertas nas razões do veto ao art. 110, aplicando-se-lhe, ainda, os comentários finais constantes das razões do veto ao art. 111, por contrariar ao interesse público."

Art. 120

"Art. 120. A aquisição de bens e a contratação de serviços necessários ao desempenho das atribuições da ANTT, da ANTAQ e do DNIT poderão ser realizadas nas modalidades de consulta e pregão, observado o disposto nos arts. 55 a 58 da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997.

Parágrafo único. O disposto no *caput* não se aplica às contratações referentes às outorgas de concessão ou permissão e a obras e serviços de engenharia, cujos procedimentos deverão observar as normas gerais de licitação e contratação para a Administração Pública."

Razões do veto:

"A matéria referente à contratação de bens, serviços e obras pela administração pública já está competentemente regulamentada pelas Leis n.º 8.666, de 21 de junho de 1993; n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; n.º 9.074, de 7 de julho de 1995; Medida Provisória n.º 2.108-13, de 26 de abril de 2001; Decretos n.º 3.555, de 8 de agosto de 2000; n.º 3.693, de 20 de dezembro de 2000; e n.º 3.697, de 21 de dezembro de 2000, que regulamentam as disposições constitucionais insitas nos arts. 37, XXI e 175, de forma que não há que ser inovado no presente caso, modalidades outras que possam sofrer a pecha de inconstitucionalidade.

A natureza das Agências e do DNIT, sob quaisquer das óticas, regulamentar ou de gestão, impõe a observância dos comandos legislativos em vigor.

O veto ao art. 120 impõe-se, dessa forma, por contrariar o interesse público."

Instado também a se manifestar, o **Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão** assim se pronunciou pelo veto aos seguintes dispositivos:

Art. 51

"Art. 51. Para preservar as atividades em curso, a ANTAQ celebrará contratos de concessão com as Companhias Docas e as entidades estaduais ou municipais que estejam, na data de publicação desta Lei, administrando portos organizados.

§ 1º Os contratos de concessão a que se refere o *caput* ratificarão os direitos das Administrações Portuárias e manterão inalteradas as atribuições definidas pela Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

§ 2º Haverá um contrato de concessão para cada um dos portos organizados, ainda que relacionados à mesma Administração Portuária.

§ 3º Os contratos a que se refere o *caput* conterão preceitos relativos à descentralização das operações, mediante arrendamentos das instalações portuárias, ao estímulo aos investimentos dos operadores privados, à competitividade e à redução dos custos, e serão regidos, no que couber, pelo disposto no art. 35 e seus parágrafos.

§ 4º Para o cumprimento das diretrizes de descentralização, conforme disposto no art. 16, fica a União autorizada a transferir a Estados e Municípios, ou a consórcio entre eles, sua participação societária nas Companhias Docas, mediante condições estabelecidas em decreto do Presidente da República."

Razões do veto:

"A Constituição, no art. 175 determina que:

"Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Em ofensa ao que estabelece o art. 175, da Constituição, a norma constante do art. 51 do Projeto de Lei determina à ANTAQ a celebração de contratos de concessão com as Companhias Docas e entidades estaduais e municipais, independentemente de licitação.

Por esse motivo, sugere-se oposição de veto ao referido artigo 51, por inconstitucionalidade."

Inciso III do art. 94 e art. 95 e Tabelas II e IV do Anexo II

"Art. 94.

III - o Cargo Comissionado de Especialista em Infra-Estrutura de Transporte - CEIT.

Art. 95. O Cargo Comissionado de Especialista em Infra-Estrutura de Transporte - CEIT é de ocupação privativa de servidores ou empregados de nível superior do Quadro de Pessoal Efetivo, do Quadro de Pessoal Específico e do Quadro de Pessoal em Extinção do DNIT e a requisitados de outros órgãos e entidades da Administração Pública, que estejam exercendo atividades de coordenação ou assessoramento técnico específicas do setor de transportes, na forma definida em ato do Poder Executivo Federal.

§ 1º Ao empregado ou servidor ocupante de CEIT será paga remuneração, cumulativamente com seu salário ou vencimento.

§ 2º Os quantitativos e classes dos CEIT e os correspondentes valores remuneratórios são fixados na Tabela IV do Anexo II desta Lei."

"Anexo II

TABELA II

Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT

Quadro de Cargos Comissionados de Especialista em Infra-Estrutura de Transportes - CEIT

CARGOS COMISSIONADOS	QUANTITATIVO
CEIT I	198
CEIT II	192
CEIT III	138
CEIT IV	49
CEIT V	31
TOTAL	608

TABELA IV

Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT

Remuneração dos Cargos Comissionados de Especialista em Infra-Estrutura de Transportes

CARGO COMISSIONADO	VALOR REMUNERATÓRIO ADICIONAL (R\$)
CEIT I	522,60
CEIT II	590,20
CEIT III	669,50
CEIT IV	1.111,50
CEIT V	1.521,00

Razões do veto:

"A Medida Provisória n.º 2.136-38, de 24 de maio de 2001, disciplina a matéria relativa às Funções Comissionadas Técnicas, às quais devem ser atribuídas a servidores que executem atividades técnicas específicas.

A Exposição de Motivos que encaminhou a citada MP, referia-se, inclusive, ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem como exemplo típico de função técnica,

Desse modo, não há que definir novas funções, já contempladas naquela Medida Provisória.

A transferência de Funções Comissionadas Técnicas para cada órgão deve ser efetuada por decreto específico. O instrumento que contemplará as FCT para o DNER está em fase de conclusão no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão."

Por esses motivos, sugere-se a oposição de veto ao inciso III, do art. 94 e ao art. 95, e conseqüentemente, as Tabelas II e IV do Anexo II, por contrariarem o interesse público."

§ 2º do art. 96

"Art. 96.

§ 2º As contratações temporárias, bem como a forma e os níveis de remuneração, serão regulados pelo regimento interno do DNIT."

Razões do veto:

"A Lei n.º 9.986, de 18 de julho de 2000, já prevê as formas de contratação para as agências reguladoras. Por esse motivo, sugere-se oposição de veto ao § 2º referido, por contrariar o interesse público."

Arts. 106 e 107

"Art. 106. Fica a União autorizada a doar aos Estados, Distrito Federal e Municípios os ativos não operacionais a eles já transferidos pela RFFSA, sob forma de permissão de uso para fins culturais ou educacionais, bem como antigos leitos ferroviários que passaram a compor a infraestrutura estadual e urbana, formando vias e praças públicas.

§ 1º Os ativos não operacionais a que se refere o *caput* serão previamente segregados do processo de liquidação da RFFSA.

§ 2º Nos casos dos Estados, Distrito Federal e Municípios que possuírem, na data de publicação desta Lei, ações da RFFSA, a aplicação do disposto no *caput* fica condicionada à doação dessas ações à União.

§ 3º Fica também a União autorizada a transferir, na forma e nas condições estabelecidas em decreto do Presidente da República, os imóveis residenciais pertencentes à RFFSA, aos ferroviários ativos ou aposentados e seus respectivos pensionistas que os estejam ocupando na data de publicação desta Lei.

§ 4º A autorização de doação referida no *caput* estende-se aos Estados, Distrito Federal e Municípios não permissionários facultando-lhes o direito de opção no prazo de noventa dias a partir da publicação desta Lei.

§ 5º Os ativos não operacionais doados na forma deste artigo deverão ser utilizados exclusivamente para os fins relacionados no *caput*.

§ 6º Os imóveis recebidos na forma do *caput* pelos Estados, Distrito Federal e Municípios não poderão ser alienados.

Art. 107. Com o objetivo de perpetuar a memória ferroviária e contribuir para o desenvolvimento da cultura e do turismo, fica a União autorizada a instituir fundação para a administração e a exploração dos museus ferroviários, bem como outros museus nacionais, e do patrimônio histórico constituído por edificações, material rodante, equipamentos e acervos das antigas ferrovias.

§ 1º Para o cumprimento do objetivo do disposto no *caput*, poderá a União também celebrar contratos de cessão de direito de uso com entidades de direito público.

§ 2º As antigas estações ferroviárias de interesse histórico ou artístico poderão ser preservadas como centros culturais, segundo diretrizes do Ministério da Cultura e nos termos de regulamentação pelo Poder Executivo.

§ 3º Os ativos a que se refere o *caput* serão previamente segregados do processo de liquidação da RFFSA."

Razões do veto:

"A Lei n.º 6.404, de 15 de dezembro de 1976 - Lei das Sociedades Anônimas, determina que não seja permitida a transferência de bens a título de doação antes de encerrado o processo de liquidação. Ao contrário, como determina a mesma Lei, cabe ao liquidante vender o ativo para pagar o passivo, não podendo dispor dos bens sob qualquer hipótese, uma vez que sua função é a maximização de recursos.

Por esse motivo, sugere-se a oposição de veto aos artigos 106 e 107, por contrariarem o interesse público."

Art. 116

"Art. 116. Fica o Poder Executivo autorizado a remanejar para o Ministério dos Transportes e para outros órgãos da Administração Pública, inclusive autarquias, fundações e empresas públicas, funcionários e empregados das entidades extintas e dissolvidas por esta Lei o que não forem absorvidos pela ANTT, pela ANTAQ ou pelo DNIT.

Parágrafo único. O Poder Executivo poderá oferecer incentivo pecuniário, para efeito de desligamento voluntário, aos empregados e servidores das entidades extintas ou dissolvidas por esta Lei."

Razões do veto:

"A competência para regulamentar a matéria referente ao remanejamento de servidores é do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, de acordo com a Lei n.º 9.649, de 27 de maio de 1998, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, com as modificações incluídas pela Medida Provisória n.º 2.143-32, de 2 de maio de 2001.

Por esse motivo, sugere-se a oposição de veto ao artigo 116, por contrariar o interesse público."

Estas, Senhor Presidente, as razões que me levaram a vetar os dispositivos acima mencionados do projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO