

COMUNICADO TÉCNICO

Articulação Parlamentar

FIERGS CIERGS

CONGRESSO NACIONAL:

NOVOS PROJETOS PROTOCOLADOS

INFRAESTRUTURA

Vedação do corte de fornecimento de energia elétrica até fevereiro de 2021

PL 4087/2020, do senador Rogério Carvalho (PT/SE), que “Altera a Lei nº 8.987, de 1995, para vedar cortes de energia elétrica até 2021, em decorrência da crise causada pela pandemia de covid-19.”

Determina que, em decorrência dos efeitos socioeconômicos causados pela pandemia de covid-19, fica vedado o corte do fornecimento de energia elétrica para os consumidores inadimplentes até fevereiro de 2021.

Redução de tributos no Remetup devido a pandemia

PL 3364/2020, do deputado Fabio Schiochet (PSL/SC), que “Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, baseado na redução de tributos incidentes sobre esses serviços e sobre os insumos neles empregados, com o objetivo de proteger o setor das graves consequências econômicas oriundas das paralisações parciais ou totais de serviços de transportes públicos durante a pandemia de Covid-19 e reduzir os prejuízos aos usuários.”

Institui o Regime Especial de Emergência para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - Remetup, com redução de tributos incidentes sobre os serviços e os insumos do setor devido a pandemia da Covid-19.

Beneficiários do Remetup - os benefícios fiscais do Remetup destinam-se às pessoas jurídicas prestadoras de serviços de transporte público coletivo de passageiros urbano e de caráter urbano, por meio de ônibus, micro-ônibus, metrô, trem metropolitano, veículo leve sobre trilhos, monotrilho, trólebus e modais de transporte aquaviário, quanto aos serviços prestados nos limites da jurisdição dos entes federativos concedentes ou permitentes que firmem convênios com a União.

Aplicam-se também às empresas de transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal, intermunicipal em região metropolitana, intermunicipal, interestadual e internacional, bem como as

empresas de transporte ferroviário de passageiros e as empresas de transporte metroferroviário de passageiros.

Na hipótese de os serviços serem prestados sob regime de parceria público-privada, a redução de tributos estende-se à contraprestação pecuniária paga pelo Poder Público para a complementação da receita tarifária auferida pelo concessionário e sobre o aporte de recursos destinado aos investimentos em bens reversíveis ao poder concedente. Os benefícios fiscais valerão até 31 de dezembro de 2022.

Adesão ao Remetup - a adesão depende do preenchimento dos requisitos fixados em regulamento, além dos seguintes:

- I. No caso dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios a assinatura de convênio específico com a União, prevendo, como contrapartida mínima:
 - a) A redução, a isenção ou a não incidência de impostos sobre os serviços de transporte coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros, incluindo o imposto sobre serviços de qualquer natureza (ISS), admitida a hipótese de restituição; e
 - b) Concessão de subsídio ou de restituição direta às pessoas jurídicas até valor equivalente à redução do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) recolhido sobre a aquisição de óleo diesel, chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar, quando empregados no transporte público coletivo urbano e de caráter urbano, e de energia elétrica utilizada na alimentação, tração e funcionamento de metrô, trens metropolitanos e trólebus, inclusive centros de controle e estações, e na iluminação de terminais e abrigos de passageiros, até os limites quantitativos definidos em regulamento, observadas as demais disposições legais aplicáveis.
- II. No caso das pessoas jurídicas prestadoras de serviços de transporte coletivo urbano e de caráter urbano a adesão ao convênio será mediante termo de compromisso elaborado conforme o regulamento, com força de título executivo extrajudicial, contemplando, no mínimo:
 - a) Compromisso de praticar as tarifas específicas;
 - b) Compromisso de dar conhecimento dos dados econômicos e contábeis da empresa concessionária ou permissionária aos órgãos públicos responsáveis pelo Remetup.

Vedações ao Remetup - não poderá aderir ao Remetup a pessoa jurídica:

- I. Prestadora de serviço de transporte intermunicipal, interestadual e internacional de passageiros, salvo os de caráter urbano definidas na Política Nacional de Mobilidade Urbana; e
- II. Em débito com as fazendas públicas federal, estadual ou municipal, inclusive relativo a contribuições previdenciárias, salvo se tenha iniciado processo administrativo de parcelamento de débitos perante as citadas fazendas públicas e/ou que, por qualquer motivo, o débito que esteja com a exigibilidade suspensa.

Recursos - os recursos efetivamente aplicados por Estado, Distrito Federal ou Município serão aceitos pela União em pagamento de parte do serviço da dívida por ela renegociada com o respectivo ente federado, ao

amparo do Programa de Ajuste Fiscal (Lei nº 9.496/1997 e da Medida Provisória nº 2.185-35/2001) até o limite de 30% do valor vincendo a cada mês, de modo a destinar automaticamente a receita proveniente do refinanciamento para a concessão de auxílio financeiro ao respectivo ente federado.

Redução de tributos - os benefícios Remetup consistem nos seguintes:

- I. Redução a zero das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) incidentes sobre o faturamento dos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros;
- II. Redução a zero da alíquota da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide/Combustíveis), caso a alíquota geral tenha valor positivo, mediante a concessão de subsídio em valor equivalente à alíquota efetiva integral praticada, na aquisição, de produtor ou importador, de óleo diesel a ser utilizado nos serviços de transporte coletivo público urbano e de caráter urbano de passageiros, até os limites quantitativos definidos em regulamento;
- III. Redução a zero, mediante concessão de crédito em relação a outros tributos federais ou contribuição previdenciária, ou restituição direta, nos termos do regulamento, das alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins, bem como Contribuição para o PIS/Pasep Importação e Cofins Importação, na aquisição:
 - a) Do produtor ou importador, dos seguintes itens utilizados diretamente na prestação de serviço de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros, até os limites quantitativos definidos em regulamento: óleo diesel, gás natural veicular; outros combustíveis, desde que renováveis e não poluentes; chassis e carrocerias; veículos; pneus e câmaras de ar; climatizadores de ar; bilhetagem eletrônica.
 - b) De energia elétrica utilizada na alimentação, tração e funcionamento de metrô, trens metropolitanos e trólebus, inclusive centros de controle e estações, e na iluminação de terminais e abrigos de passageiros;
- IV. Redução da contribuição à Seguridade Social para 2% sobre o faturamento,
- V. Isenção ou redução a zero, mediante concessão de crédito em relação a outros tributos federais ou contribuição previdenciária, ou restituição direta, das alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), na aquisição do produtor ou importador, dos itens utilizados diretamente na prestação de serviço de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano de passageiros, até os limites quantitativos definidos em regulamento.

As empresas que estejam com parcelamento de débitos referentes ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) ou junto ao Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) ou à Fazenda Pública Estadual ou Municipal devem continuar com os devidos pagamentos sob pena de exclusão do programa de benefícios

Os benefícios tributários concedidos vigorarão enquanto durar a adesão ao Regime Especial, independentemente da suspensão das desonerações concedidas de forma geral aos contribuintes,

relativamente aos tributos previstos, cabendo ao órgão público respectivo revogar os benefícios caso a empresa deixe de cumprir alguma contrapartida.

Descumprimento - a pessoa jurídica que descumprir condição prevista no convênio ou contrato fica excluída do Regime Especial obrigada a recolher os tributos correspondentes, na condição de contribuinte ou responsável

Desconto de energia elétrica - às tarifas de energia elétrica consumida na tração de veículos de transporte público coletivo urbano de passageiros, como os sistemas de metrô, de trens metropolitanos, de veículos leves sobre trilhos e de trólebus, será aplicado desconto mínimo de 75%, compensada integralmente pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE),

Lei de Acesso à Informação - as empresas concessionárias de serviço público de transporte coletivo de passageiros, inclusive aquelas que não aderirem ao Remetup, ficam sujeitas a Lei de Acesso à Informação, obrigadas a responder a pedidos de informação encaminhados por qualquer cidadão, por intermédio do órgão público concedente.

Em caso de recusa injustificada da empresa em fornecer a informação, o órgão público concedente deverá promover a apuração para aplicação de sanção à empresa.

As empresas que aderirem ao Remetup são obrigadas a encaminhar ao órgão público concedente, planilhas detalhadas de custos e receitas, e balanço patrimonial.

Revogação da limitação de empresas estrangeiras de embarcação no afretamento em operações de navegação nacionais

PL 4101/2020, do deputado Lucas Gonzalez (NOVO/MG), que “Altera a redação da Lei 9.432 de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.”

Revoga na Lei nº 9.432/1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, a vedação de que empresas estrangeiras de embarcação a casco nu estão limitadas, para o afretamento sem autorização, ao dobro da tonelagem de porte bruto das embarcações, de tipo semelhante, por ela encomendadas a estaleiro brasileiro instalado no País, com contrato de construção em eficácia, adicionado de metade da tonelagem de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente.

Se aplica para ao afretamento de embarcação para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo, bem como a casco nu na navegação de apoio portuário.

Aumento do desconto da Tarifa Social de Energia Elétrica por kWh/mês, vedação da suspensão de fornecimento de energia para determinados consumidores e do reajuste tarifário para as concessionárias

PL 4124/2020, do deputado Eduardo da Fonte (PP/PE), que "Estende, pelo período em que perdurar a pandemia de COVID-19 (novo coronavírus) no Brasil, o desconto de 100% (cem por cento) sobre a tarifa de energia elétrica de que trata o art. 1º-A da Lei nº 12.212, de 20 de janeiro de 2010, e dá outras providências."

Determina que pelo tempo em que perdurar o estado de calamidade pública decorrente da pandemia de Covid-19, os descontos da Tarifa Social de Energia Elétrica serão aplicados conforme indicado a seguir: (i) para a parcela do consumo de energia elétrica inferior ou igual a 300 kWh/mês, o desconto será de 100%; (ii) para a parcela do consumo de energia elétrica superior a 300 kWh/mês e inferior a 440 kWh/mês, o desconto será de 50%; e (iii) para a parcela do consumo de energia elétrica superior a 440 kWh/mês não haverá desconto.

Durante o mesmo período, estabelece desconto de 100% no valor da tarifa de consumo de energia elétrica: (i) das casas abrigo e instituições sem fins lucrativos de apoio a mulheres em situação de violência doméstica; (ii) dos hospitais públicos, hospitais filantrópicos e das entidades de assistência social sem fins lucrativos; (iii) das casas e instituições sem fins lucrativos de recuperação de dependentes químicos; (iv) das instituições de caridade, dos asilos, orfanatos e das casas de acolhimento de crianças e idosos em geral sem fins lucrativos; (v) das instituições sem fins lucrativos de acolhimento e abrigo a animais abandonados ou que sofreram maus-tratos.

Além disso, veda a suspensão do fornecimento de energia elétrica por inadimplemento de unidades consumidoras:

- I. Relacionadas ao fornecimento de energia aos serviços e atividades essenciais, conforme o Decreto nº 10.282, de 2020 e o Decreto nº 10.288, de 2020;
- II. Onde existam pessoas usuárias de equipamentos de autonomia limitada, vitais à preservação da vida humana e dependentes de energia elétrica;
- III. Residenciais assim qualificadas:
 - a) do subgrupo B1, inclusive as subclasses residenciais baixa renda; e
 - b) da subclasse residencial rural, do subgrupo B2;
- IV. Das unidades consumidoras em que a distribuidora suspender o envio de fatura impressa sem a anuência do consumidor;
- V. Nos locais em que não houver postos de arrecadação em funcionamento, o que inclui instituições financeiras, lotéricas, unidades comerciais conveniadas, entre outras, ou em que for restringida a circulação das pessoas por ato do poder público competente; e
- VI. Nos estabelecimentos comerciais fechados.

A vedação à suspensão do fornecimento de que tratam os incisos (iv) e (v) supracitados não se aplica aos casos de cancelamento voluntário do débito automático ou de outras formas de pagamento automático até então vigentes.

Ademais, nos casos do inciso (IV) e (V), é vedada a imposição de multa e juros de mora, em caso de inadimplemento.

Pelo período em que perdurar a pandemia de Covid-19 no Brasil, ficam inscritos automaticamente na Tarifa Social de Energia Elétrica todos os beneficiários de todo e qualquer programa social de Governo, inclusive o auxílio emergencial, enquanto vigor a inscrição.

Veda a autorização de reajuste tarifário para as concessionárias de energia elétrica até janeiro de 2022 e, a partir de 2022, o saldo do congelamento tarifário deverá ser dividido pelos cinco anos seguintes, sendo vedado o seu repasse total em um único reajuste para os consumidores.

Instituição do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar

PL 4199/2020, do Poder Executivo, que “Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.”

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar, que contará com os seguintes objetivos:

- I. Ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem;
- II. Incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem;
- III. Ampliar a disponibilidade de frota no território nacional;
- IV. Incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais;
- V. Estimular o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira;
- VI. Revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem das políticas de construção naval;
- VII. Incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos delas decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existente ou consolidado na cabotagem brasileira; e
- VIII. Otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM.

Diretrizes - são diretrizes do BR do Mar:

- I. Segurança nacional;
- II. Estabilidade regulatória;
- III. Regularidade da prestação das operações de transporte;
- IV. Otimização do uso de embarcações afretadas;
- V. Equilíbrio da matriz logística brasileira;
- VI. Incentivo ao investimento privado;

- VII. Promoção da livre concorrência;
- VIII. Otimização do emprego de recursos públicos;
- IX. Contratação e qualificação profissional de marítimos nacionais;
- X. Inovação, desenvolvimento científico e tecnológico;
- XI. Desenvolvimento sustentável; e
- XII. Transparência e integridade.

Habilitação ao Programa - para fins de habilitação no BR do Mar, a empresa interessada deverá cumprir os seguintes requisitos:

- I. Estar autorizada a operar como empresa brasileira de navegação no transporte de cargas por cabotagem;
- II. Comprovar situação regular em relação aos tributos federais; e
- III. Assinar termo de compromisso que a obrigará a apresentar, periodicamente, informações relativas às seguintes diretrizes:
 - a) Expansão, modernização e otimização das suas atividades e da sua frota operante no País;
 - b) Melhoria na qualidade e na eficiência do transporte por cabotagem em relação à experiência do usuário;
 - c) Aumento na oferta para o usuário do transporte por cabotagem;
 - d) Criação e manutenção de operação de transporte de cargas regular;
 - e) Valorização do emprego e qualificação da tripulação brasileira contratada;
 - f) Desenvolvimento das atividades da cadeia de valor da navegação de cabotagem nas operações realizadas no País;
 - g) Inovação e desenvolvimento científico e tecnológico que promovam o desenvolvimento econômico do transporte por cabotagem;
 - h) Segurança no transporte dos bens transportados;
 - i) Desenvolvimento sustentável;
 - j) Transparência quanto aos valores do frete;
 - k) Práticas concorrenciais saudáveis, que garantam a competitividade e a condução dos negócios de forma eticamente responsável; e
 - l) Promoção à integridade.

O descumprimento das condições estabelecidas acima acarretará a perda de habilitação da empresa no BR do Mar. A empresa que perder a sua habilitação para operar como empresa brasileira de navegação no transporte de cargas por cabotagem não terá direito à obtenção de nova habilitação pelo prazo de dois anos.

Ato do Ministro de Estado da Infraestrutura concederá à empresa a habilitação no BR do Mar. A forma de concessão da habilitação será disciplinada em regulamento.

A autorização para operar como empresa brasileira de navegação no transporte de cargas por cabotagem poderá ser outorgada a empresa brasileira que esteja amparada em quaisquer das hipóteses de afretamento previstas nesta Lei.

Afretamento - a empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar por tempo embarcações de sua subsidiária integral estrangeira, desde que tais embarcações estejam: i) em sua propriedade; ou ii) em sua posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco nu.

Hipóteses de afretamento - o afretamento supracitado poderá ser realizado nas seguintes hipóteses:

- I. Ampliação da tonelage de porte bruto das embarcações próprias efetivamente operantes, registradas em nome do grupo econômico a que pertença a empresa afretadora, de acordo com a proporção a ser definida em ato do Poder Executivo federal;
- II. Substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no País, na proporção de até 200% da tonelage de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de seis meses, prorrogável por igual período, até o limite de 36 meses;
- III. Substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no exterior, na proporção de até 100% da tonelage de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de seis meses, prorrogável por igual período, até o limite de 36 meses;
- IV. Substituição de embarcação de tipo semelhante, própria ou afretada, em jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, no País ou no exterior, na proporção de até 100% da sua tonelage de porte bruto, nos termos do disposto em ato do Poder Executivo federal;
- V. Atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo, nos termos do disposto em ato do Poder Executivo federal; e
- VI. Prestação de operações especiais de cabotagem, pelo prazo de 36 meses, prorrogável por até 12 meses, nos termos do disposto em ato do Poder Executivo federal.

Para fins do disposto nesta Lei, considera-se: i) embarcação em construção - aquela cujo pagamento inicial já tenha sido efetuado pelo proprietário da embarcação ao estaleiro construtor até a assinatura do termo de entrega e aceitação pelas partes; e ii) operações especiais de cabotagem - aquelas consideradas regulares para o transporte de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existente ou consolidado.

As embarcações afretadas por substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no País, na proporção de até 200% da tonelage de porte bruto da embarcação em construção poderão permanecer no País pelo período de 36 meses, ainda que a sua construção no País tenha sido concluída anteriormente ao término do prazo.

Na hipótese de afretamento para atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo, nos termos do disposto em ato do Poder Executivo federal, o Ministério da Infraestrutura estabelecerá: i) as cláusulas essenciais dos contratos de transporte de longo prazo; e ii) os tipos de cargas que poderão ser transportadas.

Ato do Poder Executivo federal poderá estabelecer a quantidade máxima de embarcações afretadas, como proporção em relação à tonelage de porte bruto das embarcações efetivamente operantes que arvoem bandeira brasileira, sobre as quais a empresa brasileira de navegação tenha domínio. A capacidade e o porte das embarcações afretadas na forma de prestação de operações especiais de cabotagem observarão a proporcionalidade em relação à demanda da operação especial de cabotagem proposta.

Obrigações das embarcações afretadas - ficam as embarcações afretadas na forma prevista nesta Lei obrigadas a:

- I. Submeter-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras;
- II. Ter tripulação composta de, no mínimo, dois terços de brasileiros em cada nível técnico do oficialato, incluídos os graduados ou subalternos, e em cada ramo de atividade, incluídos o convés e as máquinas, de caráter contínuo;
- III. Ter, obrigatoriamente, comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas brasileiros; e
- IV. Ter as operações de cabotagem amparadas em contrato de seguro marítimo, por meio do qual o segurador ficará obrigado a indenizar as perdas e os danos decorrentes de quaisquer fatos ou atos da navegação objeto do contrato.

O descumprimento das obrigações estabelecidas acima ou a perda da habilitação da empresa no BR do Mar implicará a perda do direito de permanência da embarcação estrangeira no País.

Direitos - são direitos das embarcações estrangeiras afretadas na forma prevista nesta Lei:

- I. A destinação do produto da arrecadação do AFRMM;
- II. A observância às mesmas condições comerciais para a prestação dos serviços de praticagem e dos serviços de apoio portuário; e
- III. A possibilidade de identificação como embarcação de bandeira brasileira para comprovação de existência ou disponibilidade, exceto na hipótese de atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo, nos termos do disposto em ato do Poder Executivo federal.

Aos contratos de trabalho dos tripulantes que operem em embarcação estrangeira afretada na forma prevista nesta Lei serão aplicáveis as normas de seu pavilhão, observadas as regras internacionais estabelecidas por organismos internacionais devidamente reconhecidos, referentes à proteção das condições de trabalho, à segurança e ao meio ambiente a bordo de embarcações, e pela Constituição.

Suspensão de tributos - as embarcações afretadas autorizadas a operar no transporte por cabotagem serão automaticamente submetidas ao regime de admissão temporária, sem registro de declaração de importação, com suspensão total do pagamento dos seguintes tributos federais:

- I. Imposto de Importação
- II. Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI-Importação
- III. PIS/Pasep-Importação, ou contribuições sociais ou imposto incidente sobre a importação que venha a sucedê-las;
- IV. Cofins-Importação,
- V. Cide-Combustíveis; e
- VI. AFRMM.

Disposições gerais - para fins do disposto nesta Lei, a Antaq definirá, no prazo de 90 dias, contado da data de entrada em vigor desta Lei, os critérios para o enquadramento da embarcação como: i) efetivamente operante; e ii) pertencente a um mesmo grupo econômico.

Ato do Poder Executivo federal disporá sobre: i) as normas e os critérios para contratação e apresentação de garantias de execução da construção da embarcação no exterior e para fiscalização, acompanhamento e comprovação de sua evolução; e ii) as normas, os critérios e as competências para estabelecimento dos limites máximos de tolerância para identificação da equivalência de tonelage de porte das embarcações (observando o direito ao afretamento de, no mínimo, uma embarcação de porte equivalente).

Autorização para uso temporário de áreas portuárias em operações especiais de cabotagem - para a viabilização do estabelecimento tempestivo de operações especiais de cabotagem, a administração do porto organizado poderá pactuar com interessados na movimentação de cargas, pelo prazo improrrogável de até 48 meses, o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado. A utilização da área implicará o pagamento das tarifas portuárias pertinentes e será adicionada parcela relativa ao custo de oportunidade de ocupação da área definido pela autoridade portuária competente.

Na hipótese de haver mais de um interessado na utilização de áreas e instalações portuárias e inexistir disponibilidade física para alocar todos os interessados concomitantemente, a administração do porto organizado promoverá processo seletivo simplificado para a escolha do projeto que melhor atenda ao interesse público e do porto, assegurados os princípios da isonomia e da impessoalidade na realização do certame. A área de influência de outras instalações portuárias em que a carga já seja atendida deverá ser considerada para fins de utilização de áreas e instalações portuárias.

A administração do porto organizado dará publicidade às tarifas e aos preços destinados a remunerar o uso temporário de áreas e instalações portuárias.

O contratado deverá preservar as condições das áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado e utilizar equipamentos e instalações de fácil desmobilização, que possibilitem a sua desocupação no prazo de até 90 dias após o término do contrato.

Os investimentos vinculados ao contrato de uso temporário ocorrerão exclusivamente às expensas do interessado, com a anuência da administração do porto organizado, sem direito a indenização de qualquer natureza.

O contrato de uso temporário será regido pelas normas de extinção contratual comuns ao ordenamento jurídico, conferido ao titular o direito de realocar os bens removíveis de sua titularidade, e os demais bens serão desmobilizados às expensas do contratado ou transferidos ao patrimônio do porto sem direito a indenização.

O alfandegamento das áreas e das instalações portuárias afetadas ao uso temporário perante a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia poderá estar sob a responsabilidade da administração do porto organizado alfandegado ou do titular da instalação portuária.

Após 24 meses de eficácia do uso temporário da área e da instalação portuária, ou, em prazo inferior, por solicitação do contratado, verificada a viabilidade do uso da área e da instalação em finalidade compatível com a operação especial de cabotagem, a administração do porto organizado adotará as medidas necessárias ao encaminhamento de proposta de licitação da área e das instalações existentes.

A Antaq disporá sobre os termos, os prazos e as condições para o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado.

Com vistas a reduzir a complexidade e o custo das operações em relação àquelas praticadas no comércio exterior, os órgãos e as entidades que atuam em portos e instalações portuárias adotarão procedimentos e rotinas de trabalho que considerem as especificidades do transporte por cabotagem, inclusive quanto à fiscalização e à liberação e bens e produtos.

Ato do Ministro de Estado da Infraestrutura poderá estabelecer as hipóteses de afretamento de embarcação estrangeira consideradas de interesse público.

Até a edição do ato do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante, no prazo de 180 dias, contado da data de publicação desta Lei, as liberações de recursos da conta vinculada de empresa brasileira de navegação serão efetuadas na forma prevista na legislação em vigor.

Mudanças na legislação vigente

Altera a Lei 5.474, de 18 de julho de 1968, que dispõe sobre Duplicatas, para permitir que o documento hábil comprobatório da entrega e de recebimento da mercadoria para fins de cobrança judicial de duplicata ou triplicata seja comprovado por meio eletrônico, estabelecendo que essa comprovação poderá ser disciplinada em ato do Poder Executivo federal.

Altera a Lei 9.432, 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, para definir o conceito de empresa brasileira de navegação como aquelas que tenham por objeto o transporte aquaviário, autorizadas a operar pelo órgão competente, com embarcações próprias ou afretadas. Já o conceito de embarcação brasileira passa a independe do local onde tenha sido construída ou da forma como tenha sido incorporada à frota do operador.

Insera na legislação o conceito de empresa brasileira de investimento na navegação, definindo como aquela que tem por objeto o fretamento de embarcações para empresas brasileiras ou estrangeiras de navegação.

Determina que é obrigatória a disponibilização de vagas para praticantes brasileiros do oficialato nas embarcações brasileiras e estrangeiras afretadas a casco nu, com ou sem suspensão de bandeira, e nas afretadas por tempo.

Autoriza o afretamento de uma embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para navegação de cabotagem, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira.

O limite de afretamento supracitado será ampliado em 1º de janeiro de 2021, para duas embarcações e em 1º de janeiro de 2022, para três embarcações.

O afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, será livre a partir de 1º de janeiro de 2023, observadas as condições de segurança definidas em regulamento.

As empresas brasileiras de navegação poderão operar na navegação de cabotagem, com embarcações afretadas de acordo com o disposto acima, hipótese em que não será necessário ter frota própria ou ter contratado a construção de embarcações.

As embarcações afretadas a casco nu de acordo com as disposições citadas anteriormente não poderão ser utilizadas para verificação e comprovação de existência ou disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido.

Determina que poderão ser pré-registradas e registradas no Registro Especial Brasileiro e usufruir de todas as garantias legais e fiscais decorrentes desses registros as embarcações:

- I. Que componham a frota da empresa brasileira de investimento na navegação; e
- II. Que tenham sido produzidas por estaleiros brasileiros, ainda que não possuam contrato prévio assinado com empresa brasileira de navegação.

Os direitos de tonelagem oriundos das embarcações fretadas pela empresa brasileira de investimento na navegação serão transferidos para a empresa brasileira de navegação afretadora da embarcação.

Determina que serão consideradas novas as embarcações importadas para uso na navegação de cabotagem ou de longo curso, ainda que, em sua viagem de vinda ao País, sejam utilizadas para transporte remunerado.

Na hipótese prevista acima, será recolhido o AFRMM correspondente e destinado à empresa brasileira de navegação 50% do produto da arrecadação, que será depositado em sua conta vinculada. O enquadramento da embarcação como nova somente será permitido se o transporte remunerado tiver sido o único que a embarcação tenha executado até a sua chegada ao País.

Altera a Lei 10.893, 13 de julho de 2004, que dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM para determinar que o Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo e o Fundo Naval divulgarão, trimestralmente, na internet, os valores recebidos do FMM e destinados aos seus programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico e ao ensino profissional marítimo, na forma prevista em lei.

Estabelece que o produto da arrecadação do AFRMM destinado a empresa brasileira de navegação e depositado diretamente no Banco do Brasil S.A., em conta vinculada em nome da empresa, poderá ser movimentada por intermédio do agente financeiro do FMM: i) para construção de embarcações novas, produzidas em estaleiros brasileiros; ii) para manutenção, inclusive preventiva, realizada por estaleiro brasileiro ou por empresa especializada, em embarcação própria ou afretada; iii) como garantia à construção de embarcação em estaleiro brasileiro; e iv) para reembolso anual dos valores pagos a título de prêmio e encargos de seguro e resseguro contratados para cobertura de cascos e máquinas de embarcações próprias ou afretadas.

Determina que a liberação dos recursos financeiros da conta vinculada de empresa brasileira de navegação somente poderá ocorrer para aplicação, pela empresa beneficiária dos recursos, exclusivamente, em embarcação a ser utilizada no mesmo tipo de navegação de cabotagem, longo curso e interior geradoras dos recursos do AFRMM para a conta vinculada correspondente.

Além da instituição financeira, o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM poderá habilitar outras instituições financeiras para receber os depósitos em contas vinculadas, na forma prevista em ato do CDFMM, que disporá sobre: i) as diretrizes e os critérios a serem observados pelo agente financeiro do FMM para análise e movimentação dos recursos financeiros das contas vinculadas; e ii) os procedimentos para acompanhamento da destinação dos recursos.

Determina que os recursos do FMM serão aplicados para docagem de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro, destinando às empresas brasileiras até 90% do valor do projeto aprovado para construção, jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, de qualquer tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras.

Os recursos do FMM também poderão ser aplicados às empresas estrangeiras, até 80% do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, de qualquer tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras.

Revogações - revoga dispositivos que disciplinam a administração e dão competências às autarquias de transporte ANTT, ANTAQ, DNIT e que tratam de vedações para composição e diretoria do CONIT (Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte).

Outorgas, permissão e autorização - retira limitações impostas para as concessões a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ para prestação de serviços de transporte ferroviário. O transporte rodoviário coletivo não precisará de permissão.

Duplicata - revoga dispositivo sobre duplicata ou triplicata não aceita que esteja acompanhada de documento hábil comprobatório do recebimento e entrega das mercadorias

FMM - retira sua administração da Secretaria da Receita Federal.

Suprime regra que define somente desembaraçará mercadoria de qualquer natureza ou autorizará a sua saída da zona primária aduaneira ou a sua inclusão nos regimes aduaneiros especiais mediante a informação do pagamento do AFRMM, de sua suspensão ou isenção, disponibilizada pelo Ministério dos Transportes.

Fonte: Informe Legislativo Nº 24/2020 – CNI