

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 07/01/2022 | Edição: 5-A | Seção: 1 - Extra A | Página: 6

Órgão: Presidência da República

DESPACHO DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

MENSAGEM

Nº 19, de 7 de janeiro de 2022.

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos previstos no § 1º do art. 66 da Constituição, decidi vetar parcialmente, por inconstitucionalidade e contrariedade ao interesse público, o Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, que "Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar); altera as Leis nos 5.474, de 18 de julho de 1968, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, e 11.033, de 21 de dezembro de 2004; e revoga o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892, e o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940, e dispositivos da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, e das Leis nos 6.458, de 1º de novembro de 1977, 11.434, de 28 de dezembro de 2006, 11.483, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, 12.599, de 23 de março de 2012, 12.815, de 5 de junho de 2013, e 13.848, de 25 de junho de 2019".

Ouvidos, o Ministério da Infraestrutura e o Ministério da Economia manifestaram-se pelo veto aos seguintes dispositivos do Projeto de Lei:

Inciso II do caput e § 1º, § 2º e § 5º do art. 9º

"II - ter tripulação composta de, no mínimo, 2/3 (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;"

"§ 1º Em relação ao quantitativo de brasileiros a que se refere o inciso II do caput deste artigo, na hipótese de o cálculo resultar em fração igual ou maior que 0,5 (cinco décimos), o quantitativo será arredondado para o número inteiro subsequente."

"§ 2º Para efeito do cálculo do quantitativo de brasileiros em atividade de caráter contínuo a que se refere o inciso II do **caput** deste artigo, os marítimos das seções de câmara e saúde, no nível técnico de subalterno, serão considerados conjuntamente à atividade de convés e separadamente da seção de máquinas."

"§ 5º Na hipótese de inexistir quantitativo de marítimos brasileiros para compor a proporção mínima a que se refere o inciso II do **caput** deste artigo, a empresa habilitada poderá requerer à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorização para operar a embarcação específica com tripulação estrangeira, em caráter temporário, por prazo determinado, não superior a 90 (noventa) dias, ou em apenas 1 (uma) operação, no caso de a execução exigir tempo maior que o prazo máximo estabelecido, conforme definições em regulamento."

Razões dos vetos

"A proposição legislativa estabelece que as embarcações afretadas na forma prevista no Projeto de Lei ficariam obrigadas a ter tripulação composta por, 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. Ademais, estabelece que, na hipótese de inexistir quantitativo de marítimos brasileiros para compor a proporção mínima a que se refere o inciso II do caput do art. 9º do

Projeto de Lei, a empresa habilitada poderia requerer à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq autorização para operar a embarcação específica com tripulação estrangeira, em caráter temporário.

Entretanto, apesar da boa intenção do legislador, a proposição contraria o interesse público, tendo em vista que, ao manter a proporção de, no mínimo, dois terços de tripulantes brasileiros nas embarcações estrangeiras do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar, geraria aumento dos custos para as embarcações, o que reduziria a atratividade para que um quantitativo maior de embarcações estrangeiras de baixo custo pudesse aderir ao Programa e operar no País. A medida, assim, significaria menos emprego para os marítimos, maior tempo de espera das cargas nos portos, maior preço de frete para o embarcador, menor efetividade do transporte de cabotagem e da matriz de transporte brasileira.

Portanto, a baixa adesão das embarcações ao Programa impactaria negativamente os benefícios sociais aos quais o Programa se propõe, como a ampliação e a melhoria da oferta e da qualidade do transporte por cabotagem, o incentivo à concorrência e à competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais, o estímulo do desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira, dentre outros. Afastaria, ainda, a aplicação das regras mais benéficas às embarcações de cabotagem quanto à tripulação, notadamente a Resolução Normativa do Conselho Nacional de Imigração do Ministério da Justiça e Segurança Pública nº 6, de 1º de dezembro de 2017.

Como solução, ao se excluir a proporção mínima de marítimos brasileiros, as embarcações do BR do Mar têm o seu custo com tripulação equiparado ao das embarcações reguladas pela Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, de modo a garantir a igualdade de condições concorrenciais no transporte por cabotagem, a fim de estimular a diminuição de seu custo, requisito essencial para fomentar o modal de transporte e atender ao interesse público."

Ouvido, o Ministério da Economia manifestou-se pelo veto aos seguintes dispositivos do Projeto de Lei:

Art. 21, na parte em que altera o inciso II do § 2º do art. 4º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004

"II - granéis sólidos e outras cargas."

Razões do veto

"A proposição legislativa estabeleceria que, no caso da navegação fluvial e lacustre, o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM incidiria somente sobre as cargas transportadas no âmbito das Regiões Norte e Nordeste, observado o disposto no art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para os granéis sólidos e outras cargas.

Entretanto, embora a boa intenção do legislador, a proposição legislativa contraria o interesse público, tendo em vista que, ao vetar a redução das alíquotas de AFRMM, o aumento da base de cálculo não mais seria uma contrapartida, mas apenas aumento efetivo dos custos aos usuários do serviço de transporte hidroviário."

Art. 21, na parte em que altera os incisos I, II, III, IV e caput do art. 6º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004

"Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se as alíquotas de:

I - 8% (oito por cento) na navegação de longo curso;

II - 8% (oito por cento) na navegação de cabotagem;

III - 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte de graneis líquidos nas Regiões Norte e Nordeste;

IV - 8% (oito por cento) na navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte de graneis sólidos e outras cargas nas Regiões Norte e Nordeste."

Razões dos vetos

"A proposição legislativa dispõe que o AFRMM seria calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se as alíquotas de: I - 8% (oito por cento) na navegação de longo curso; II - 8% (oito por cento) na navegação de cabotagem; III - 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte de graneis líquidos nas Regiões Norte e Nordeste; IV - 8% (oito por cento) na navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte de graneis sólidos e outras cargas nas Regiões Norte e Nordeste.

Entretanto, a proposição legislativa incorre em vício de inconstitucionalidade e em contrariedade ao interesse público, pois acarretaria renúncia de receitas sem a apresentação da estimativa do impacto orçamentário e financeiro e das medidas compensatórias, em violação ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, e nos art. 125, art. 126, art. 136 e art. 137 da Lei nº 14.116, de 31 de dezembro de 2020 - Lei de Diretrizes Orçamentárias 2021, bem por ir de encontro ao art. 4º da Emenda Constitucional nº 109, de 15 de março de 2021, de redução gradual de incentivos e benefícios federais de natureza tributária.

Ainda, em relação ao inciso IV, em se vetando a redução das alíquotas de Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, o aumento da base de cálculo não mais seria uma contrapartida, mas apenas aumento efetivo dos custos aos usuários do serviço de transporte hidroviário."

Art. 23

"Art. 23. O art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

'Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos), dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto de 1º de janeiro de 2022 a 31 de dezembro de 2023.' (NR)"

Razões do veto

"A proposição legislativa prorroga o prazo estabelecido no art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, para aquisições e importações amparadas pelo Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - Reporto, que passaria a abranger o período de 1º de janeiro de 2022 a 31 de dezembro de 2023, além de incluir novos beneficiários ao Regime.

Entretanto, em que pese o mérito da proposta, a proposição legislativa incorre em vício de inconstitucionalidade e em contrariedade ao interesse público, pois implicaria em renúncia de receitas sem a apresentação da estimativa do impacto orçamentário e financeiro e das medidas compensatórias, em violação ao disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, no art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 - Lei de Responsabilidade Fiscal, e nos art. 125, art. 126, art. 136 e art. 137 da Lei nº 14.116, de 31 de dezembro de 2020 - Lei de Diretrizes Orçamentárias 2021, bem por ir de encontro ao art. 4º da Emenda Constitucional nº 109, de 15 de março de 2021, de redução gradual de incentivos e benefícios federais de natureza tributária.

Ainda, a proposição legislativa contraria o interesse público, uma vez que o Reporto restaria demasiadamente amplo e aberto, e criaria uma subjetividade no que poderia ou não ser contemplado pelos benefícios com possibilidade de desvios para outros usos, o que o tornaria incompatível com

diretrizes do Tribunal de Contas da União para comprovação dos montantes desonerados e o seu retorno à sociedade.

Por fim, ressalta-se que a gama de desonerações por meio da suspensão tributária é ampla e inclui o Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, o IPI vinculado à importação, a Contribuição ao Programa de Integração Social e ao Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público PIS/Pasep, à Contribuição para Financiamento da Seguridade Social - Cofins, a Contribuição para o PIS-Pasep-Importação, o Cofins-Importação e o Imposto de Importação. Nesse sentido, esses tributos poderiam não ser pagos na venda ou na importação de máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens, quando adquiridos ou importados diretamente pelos beneficiários do Regime e destinados ao seu ativo imobilizado para uso exclusivo na execução de determinados serviços e na implantação de Centros de Treinamento Profissional."

Ouvido, o Ministério da Infraestrutura manifestou-se pelo veto ao seguinte dispositivo do Projeto de Lei:

Art. 21, na parte em que acrescenta o inciso II ao § 3º do art. 17 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004

"II - 10% (dez por cento) para projetos integrantes de programas do Comando da Marinha destinados à construção e a reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, bem como de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional."

Razões do veto

"A proposição legislativa estabelece que da parcela do produto da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, que caberia ao Fundo da Marinha Mercante - FMM, seriam destinados ao Fundo Naval, anualmente, dentre outros recursos, dez por cento para projetos integrantes de programas do Comando da Marinha destinados a construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, e de embarcações que seriam empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional.

Entretanto, a despeito da boa intenção do legislador, a proposição legislativa contraria o interesse público, haja vista que implicaria em redução da receita disponível para o FMM em razão do aumento da participação do Fundo Naval de quatro décimos por cento para dez inteiros e quatro décimos por cento, o que diminuiria a participação do FMM na receita orçamentária líquida. Além disso, o veto é necessário para otimizar a alocação dos recursos do FMM. Ademais, não haverá prejuízo à Marinha do Brasil porque a nova Lei permitirá o uso de recursos do FMM para a concessão de empréstimos às empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa para a construção e reparos de embarcações em estaleiros brasileiros."

Ouvidos, o Ministério da Infraestrutura e a Advocacia-Geral da União manifestaram-se pelo veto ao seguinte dispositivo do Projeto de Lei:

Inciso XIII do caput do art. 25

"XIII - o art. 43 da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, na parte em que altera o caput do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001."

Razões do veto

"A proposição legislativa revoga o art. 43 da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, na parte em que altera o caput do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o qual estabelece a composição das Diretorias Colegiadas da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq.

Entretanto, apesar da boa intenção do legislador, a proposição legislativa estabelece a revogação parcial do art. 43 da Lei nº 13.848, de 2019, justificava-se em razão da alteração proposta originalmente ao art. 53 da Lei nº 10.233, de 2001, que promovia a alteração de cargos da Antaq. Tendo em vista que a mencionada alteração não consta do Projeto de Lei encaminhado pelo Congresso Nacional para a sanção, entende-se que a revogação prevista no inciso XIII do **caput** do art. 25 teria perdido o seu objeto."

Essas, Senhor Presidente, são as razões que me conduziram a vetar os dispositivos mencionados do Projeto de Lei em causa, as quais submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.