



**PARECER N° , DE 2020**

De Plenário, em substituição à COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA N° 945, DE 2020, sobre a Medida Provisória nº 945, de 2020, que *dispõe sobre medidas temporárias em resposta à pandemia decorrente da covid-19 no âmbito do setor portuário e sobre a cessão de pátios sob administração militar*, nos termos do Projeto de Lei de Conversão nº 30, de 2020.

SF/20833.83736-11

Relator: Senador **WELLINGTON FAGUNDES**

**I – RELATÓRIO**

Chega para análise deste Plenário, a Medida Provisória (MPV) nº 945, de 2020, na forma do Projeto de Lei de Conversão nº 30, de 2020, que contém dezesseis artigos, com os seguintes objetivos, expostos no **art. 1º do PLV**:

- i. dispor sobre medidas especiais em resposta à pandemia decorrente da **covid-19** com o objetivo de garantir a preservação das atividades portuárias, consideradas essenciais (tratadas nos arts. 2º a 7º e 15 do PLV);
- ii. autorizar a cessão de uso especial de pátios sob administração militar (abordada no art. 9º do PLV); e
- iii. tratar do custeio das despesas com serviços de estacionamento para a permanência de aeronaves de empresas nacionais de transporte aéreo regular de passageiros em pátios da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) (conforme o art. 10 do PLV)



O PLV ainda altera disposições sobre o Conselho Nacional de Segurança da Aviação Civil (CONSAC), conforme os arts. 8º e 14 do PLV que trazem modificações ao art. 95 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA – Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986).

Também, trata de: *i.* questões relativas aos operadores portuários, no art.11 do PLV; *ii.* exploração dos portos organizados e instalações portuárias, conforme os art. 12 do PLV, que traz alterações a Lei dos Portos (Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013); e *iii.* acrescenta competência à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em seu art. 13, que inclui inciso ao art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

**O art. 2º do PLV** trata das proibições pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), durante a pandemia da **covid-19**, de escalação de trabalhadores portuários avulsos:

- i.* com sintomas (tosse seca, perda do olfato, dor de garganta e dificuldade respiratória), comprovada mediante atestado médico ou forma definida em regulamento;
- ii.* diagnosticados com a doença ou submetido à isolamento por coabitação com pessoa diagnosticada;
- iii.* gestantes ou lactantes;
- iv.* de grupo de risco: com idade igual ou superior a sessenta e cinco anos e não comprovar estar apto ao exercício de suas atividades; imunodeficientes; com doença respiratória ou doença preexistente crônica ou grave, tais como as cardiovasculares, respiratórias ou metabólicas.

Salvo os pertencentes a grupos de risco, os demais estão obrigados a informar, imediatamente, o OGMO sobre qualquer alteração em sua situação. A documentação comprobatória dessas situações pode ser enviada por meio eletrônico ao órgão, cabendo a este a obrigação de encaminhar à autoridade portuária semanalmente lista atualizada de trabalhadores portuários avulsos que estejam impedidos de ser escalados, acompanhada da documentação comprobatória.



Desde que não enquadrados em qualquer das demais situações previstas no artigo, cabe ao OGMO escalar trabalhadores acima de sessenta e cinco anos, desde que, por livre iniciativa do trabalhador, mediante comprovação médica de que possui condições de saúde para exercer suas atividades laborais.

Conforme o **art. 3º do PLV**, durante o impedimento de escalação, o trabalhador avulso receberá 70% da média mensal de sua remuneração entre 1º de outubro de 2019 e 31 de março de 2020, não podendo ser inferior ao salário mínimo para os que possuem vínculo apenas com o OGMO. Esse pagamento será custeado pelo operador portuário ou por qualquer tomador de serviço que requisitar trabalhador portuário avulso ao OGMO, sendo proporcional à quantidade de serviço demandado a este.

O OGMO calculará, arrecadará e repassará aos beneficiários o valor das indenizações, que:

- i. não têm caráter indenizatório;
- ii. não integram a base de cálculo do imposto de renda (IR) descontado quer retido na fonte quer na declaração de ajuste anual, da contribuição previdenciária e de outros tributos incidentes sobre a folha de salários, do valor devido ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS);
- iii. podem ser excluídas do lucro líquido para fins de determinação do imposto sobre a renda da pessoa jurídica e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) das pessoas jurídicas tributadas pelo lucro real.

Ainda, dispõe-se que, na hipótese de o aumento de custos com o trabalho portuário avulso decorrente da indenização ter impacto sobre os contratos de arrendamentos já firmados, estes deverão ser alterados de maneira a promover o reequilíbrio econômico-financeiro.

Especifica-se, também, que a administração do porto concederá desconto tarifário aos operadores portuários pré-qualificados que não sejam arrendatários de instalação portuária em valor equivalente ao acréscimo de custo decorrente do pagamento da indenização.

SF/20833.83736-11



Ainda, estabelece-se, como em outras medidas temporárias indenizatórias deste período de estado de calamidade pública, que não terão direito à indenização, ainda que estejam impedidos de concorrer à escala, os trabalhadores portuários avulsos que:

- i. estiverem em gozo de qualquer benefício do Regime Geral de Previdência Social ou de regime próprio de previdência social, salvo pensão por morte ou auxílio-acidente; ou
- ii. perceberem o benefício assistencial de um salário mínimo mensal aos trabalhadores avulsos portuários com, no mínimo, 60 anos que não tenha atingido os requisitos para aposentadoria nem possua meios para prover sua subsistência.

Por fim, determina-se que, para os trabalhadores portuários avulsos que estiveram afastados e em gozo de benefício pelo INSS no período de apuração da média a que se refere o *caput*, deve-se considerar o valor desse benefício para o referido cálculo no período de afastamento.

Havendo indisponibilidade de trabalhadores portuários avulsos para atender às requisições, por causa que resulte no não atendimento imediato pelo OGMO, tais como greve, movimento de paralisação e operação-padrão, o **art. 4º do PLV** permite que operadores portuários não atendidos possam contratar livremente trabalhadores com vínculo empregatício por tempo determinado para a realização de serviços de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações. Esse tipo de contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício não poderá exceder o prazo de 12 meses.

O **art. 5º do PLV** acrescenta três parágrafos ao art. 5º da Lei nº 9.719 de 27 de novembro de 1998, que *dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências*, permitindo, de forma permanente, que a escalação de trabalhadores avulsos pelo OGMO, em sistema de rodízio, seja feita por meio eletrônico – inviolável e tecnicamente seguro –, vedando-se a escalação presencial.



Acrescenta-se, pelo **art. 6º do PLV**, as atividades portuárias entre os serviços ou atividades essenciais do art. 10 da Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989, que *dispõe sobre o exercício do direito de greve, define as atividades essenciais, regula o atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade, e dá outras providências*.

O **art. 7º do PLV** acresce o § 5º ao art. 40 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que *dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários*, determina que os trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados poderão desempenhar quaisquer das atividades, desde que possuam a qualificação necessária, vedada a exigência de novo registro ou cadastro específico, independentemente de acordo ou convenção coletiva.

Com relação a esse tema, o **art. 15 do PLV** assevera que as disposições dos arts. 2º a 4º da norma produzirão efeitos por 120 dias a partir da data de publicação da mesma, ou seja, de 4 de abril a 2 de outubro de 2020. Caso o estado de calamidade perdure para além dos 120 dias da publicação da Lei, vai se considerar prorrogado esse prazo.

Os **arts. 8º e 14** (este sendo a cláusula de revogação) **do PLV** tratam de alterações e revogações no art. 95 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (CBA), de forma a que a Comissão Nacional de Segurança da Aviação Civil (CONSAC) – tratada pelo novo *caput* do dispositivo como “comissão” e cujos objetivos são os mesmos – deixe de *determinar as normas e medidas destinadas a prevenir e a enfrentar ameaças e atos contra a aviação civil e as instalações correlatas*, passando a *propor diretrizes destinadas a essa prevenção e a enfrentamento*.

O **art. 9º do PLV** autoriza a cessão de uso especial de pátios sob administração militar (Alas e Bases Aéreas da Força Aérea Brasileira – FAB), a título gratuito, às pessoas jurídicas prestadoras de serviço de transporte aéreo público, nacionais, a título precário, durante o período do estado de calamidade pública decorrente da pandemia da **covid-19**. Essa cessão, que se dará apenas ao uso de células de espaço físico determinadas pelo Comando da Aeronáutica, será formalizada por meio de termo, que conterá as condições estabelecidas e a finalidade de sua realização e será



subscrito pela cessionária, hipótese que implicará sua anuênci, e cujo descumprimento torna nula a cessão, independente de ato especial.

Também, a cessionária fica sujeita às condições existentes e às condições estabelecidas pelo Comando da Aeronáutica para acesso às áreas cedidas, com vistas à segurança das instalações militares, bem como é obrigada a zelar pela conservação do imóvel e se torna responsável pelos danos ou prejuízos tenha causado. Ainda, especifica que a União não se responsabilizará por danos eventuais causados a aeronaves ou a terceiros em decorrência da cessão de uso especial.

Pelo **art. 10 do PLV**, não constante do texto original da MPV, que autoriza a União a custear as despesas com serviços de estacionamento para a permanência de aeronaves de empresas nacionais de transporte aéreo regular de passageiros em pátios da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), no período de 1º de abril a 30 de setembro de 2020, em razão dos efeitos da pandemia da **covid-19** no transporte aéreo. Para isso, as despesas decorrentes serão realizadas com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), limitado ao montante de R\$ 9.048.912,40 (nove milhões, quarenta e oito mil, novecentos e doze reais e quarenta centavos), sendo seu pagamento realizado diretamente à Infraero, condicionado à efetiva comprovação da utilização do serviço, nos limites e condições estabelecidos por portaria do Ministério da Infraestrutura.

O **art. 11 do PLV**, também não constante do texto original da MPV, suspende as contribuições de que trata a Lei nº 5.461, de 25 de junho de 1968, para os operadores portuários, definidos no art. 1º da citada norma como empresas de serviços portuários, de dragagem e de administração e exploração de portos, até o final do período de vigência do Decreto Legislativo nº 6, de 2020. Se a vigência deste Decreto terminar encerrar até 31 de julho de 2021, esta será a data da suspensão das contribuições.

A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, conhecida por Lei dos Portos, é alterada pelo **art. 12 do PLV**. Este dispositivo, que não consta do texto originário da MPV, traz as seguintes alterações:

- i. faz-se uma alteração de redação ao inciso II do art. 3º da Lei, para deixar mais claro o mesmo, e acrescenta-se o

SF/20833.83736-11



inciso VI ao mesmo artigo, com a diretriz de *liberdade de preços nas operações portuárias, devendo ser reprimida toda prática prejudicial à competição, bem como o abuso do poder econômico*;

- ii. renomeia-se o Capítulo II, dividindo-o em subseções: a primeira, com os arts. 4º, 5º e 5º-A, trata da concessão de porto organizado; a segunda, com os arts. 5º-B e 5º-C, dispõe sobre o arrendamento de instalação portuária; e a terceira, com o art. 5º-D, é específica sobre o uso temporário de áreas e instalações portuárias; e
- iii. altera-se, no § 1º do art. 8º da Lei, a referência ao art. 5º, passando-a ao art. 5º-C da Lei.

**O art. 13 do PLV**, que não consta do texto original da MPV, acrescenta o inciso XXIX ao art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para acrescentar como competência para a Antaq regulamentar outras formas de ocupação e exploração de áreas e instalações portuárias não previstas na legislação específica.

**O art. 16 do PLV** é a cláusula de vigência, que é imediata à publicação da Lei que originar.

Foram apresentadas 8 emendas de Plenário.

## **II – ANÁLISE**

### **II.1 – Admissibilidade, Constitucionalidade e Juridicidade**

Examinemos, a seguir, a admissibilidade da proposta, nos termos do *caput* e do § 5º do art. 62 da Constituição Federal (CF), que permite a sua adoção pelo Presidente da República nos casos de relevância e urgência.

Esses pressupostos da urgência e relevância estão satisfeitos. Com efeito, como bem explicitado na Exposição de Motivos que acompanha a presente MPV. Conforme a Exposição de Motivos (EM) nº 11/2020, dos



Ministérios da Infraestrutura e da Defesa, encaminhada pela Mensagem nº 155, de 2020, justifica-se que:

17. Esse conjunto de alterações no arcabouço legal se mostra de extrema relevância e urgência em razão da crise global que afeta fortemente o Brasil, que diante do quadro de pandemia se mostra extremamente necessário esforço conjunto de toda a sociedade para conter a disseminação da doença (COVID-19).

A MPV nº 945, de 2020, está vazada em boa técnica legislativa, obedece aos devidos trâmites legislativos, não afronta o ordenamento jurídico vigente e respeita os balizamentos constitucionais próprios a esse instrumento legislativo, consignados no art. 62 da Carta Magna.

Com efeito, no que tange à constitucionalidade, não há reparos a fazer. O Presidente da República exerceu a prerrogativa que lhe confere o art. 62 da Carta Magna, ao editar a MPV, cujo objeto não incorre nas limitações materiais constantes do inciso I do § 1º do mesmo dispositivo, e ao submetê-la à deliberação do Congresso Nacional. A proposição não se enquadra nas hipóteses dos seus incisos II a IV. Tampouco, destina-se a regulamentar dispositivo da Constituição Federal cuja redação tenha sido alterada por meio de emenda, respeitando-se, dessa forma, a vedação expressa no art. 246 da Carta Política. Por fim, não representa reedição, na mesma sessão legislativa, de medida provisória que tenha sido rejeitada ou que tenha perdido a sua eficácia por decurso de prazo, conforme o § 10 do art. 63 da Constituição Federal.

## **II.2 – Da adequação financeira e orçamentária**

Conforme Nota Técnica nº 30, de 2020, da Consultoria de Orçamentos, Fiscalização e Controle do Senado Federal, quanto ao exame de adequação orçamentária e financeira:

Não identificamos, na exposição de motivos, menção a eventuais impactos orçamentários e a possíveis medidas de compensação relativas à diminuição da receita ou ao aumento de despesa. De todo modo, as providências adotadas na MP revestem-se de caráter temporário. Além disso, decisão do Supremo Tribunal Federal afastou a “exigência de demonstração de adequação e compensação orçamentárias em relação à criação/expansão de



programas públicos destinados ao enfrentamento do contexto de calamidade gerado pela disseminação de COVID-19” (ADIN 6357-DF, medida cautelar de 29/3/2020, Ministro Alexandre de Moraes).

Cabe o mesmo entendimento ao Projeto de Lei de Conversão nº 30, de 2020, que, portanto, não infringe a legislação orçamentária e financeira.

Lembramos que a utilização de recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), prevista no art. 10 do PLV, para custear as despesas com serviços de estacionamento para a permanência de aeronaves de empresas nacionais de transporte aéreo regular de passageiros em pátios da Infraero, no período de 1º de abril a 30 de setembro de 2020, é solução perfeita para resolver o pagamento dessa despesa. Nada mais justo do que se utilizar recursos do FNAC para o atendimento desse efeito da crise causada pela **covid-19** no setor aeroportuário.

### **II.3 – Do mérito**

As matérias trazidas pela Medida Provisória nº 945, de 2020, são de extrema relevância e urgência, e, por isso, desde o início, estivemos na condição de Presidente da Frente Parlamentar Mista de Infraestrutura e Logística (FRENLOGI) em contato direto com o relator da matéria na Câmara dos Deputados, Deputado Federal Felipe Franceschini.

Nas discussões sobre a matéria, estiveram sempre presentes representantes da Marinha do Brasil, da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, da Confederação Nacional do Transporte (CNT), da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR), da Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA), da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP), da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA) e do Conselho Nacional de Praticagem (CONAPRA). Também, mantivemos diálogo com a Procurador-Geral do Trabalho, Dr. Alberto Bastos Balazeiro.



Como resultado desses longos debates, o Deputado Felipe Franceschini apresentou Parecer de Plenário, no dia 20 de julho de 2020, com o seguinte voto:

- 1) Pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência, constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e adequação financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 945, de 2020 e suas Emendas, à exceção das Emendas nº 4, 5, 6 e 7, que incorreram em inconstitucionalidade por falta de pertinência temática;
- 2) Quanto ao mérito: pela aprovação da Medida Provisória nº 945, de 2020, e das Emendas nº 11, 23, 26, 30, 43, 50, 56, 73, 78, 87, 97, 98 e 115, acolhidas parcial ou integralmente, na forma do Projeto de Lei de Conversão a seguir apresentado; e pela rejeição das demais Emendas.

Esse Parecer foi aprovado pela Câmara dos Deputados, concluindo com o PLV nº 30, de 2020, e julgamos que texto aprovado mantém as principais disposições da Medida Provisória nº 945, de 2020, ampliando o escopo de algumas determinações e modernizando a questão da concessão de porto organizado, do arrendamento de instalação portuária e do uso temporário de áreas e instalações portuárias.

O PLV, também, aumenta o valor do pagamento ao trabalhador avulso, durante o impedimento de escalação. No texto original da MPV, esse valor seria de 50% da média mensal de sua remuneração entre 1º de outubro de 2019 e 31 de março de 2020. Com o PLV, esse valor sobe para 70% da média mensal, que não pode ser inferior ao salário mínimo para os que possuem vínculo apenas com o OGMO.

Também, aumenta-se a idade de vedação de escalação do OGMO de 60 anos para 65 anos, se estes não comprovarem estar apto ao exercício de suas atividades. Evita-se, assim, cometer injustiça com os trabalhadores mais experientes.

As disposições dos arts. 10 e 11 do PLV sobre cessão de uso especial de pátios sob administração militar e sobre custeio de despesas com serviços de estacionamento para a permanência de aeronaves de empresas nacionais de transporte aéreo regular de passageiros em pátios da Infraero

SF/20833.83736-11



são de extrema importância para minimizar os efeitos da crise econômica decorrente da pandemia da **covid-19** no setor aéreo e aeroportuário brasileiro.

Da mesma forma, a suspensão das contribuições, determinada no art. 12 do PLV, permitirá que operadores portuários tenham fôlego para suportar as despesas extraordinárias que surgiram neste período excepcional.

Por fim, o art. 13 do PLV traz alterações necessárias à Lei dos Portos. Esses dispositivos são resultado dos debates com o Ministério da Infraestrutura, com a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e com representantes do setor portuário. Eles visam a modernizar o arcabouço jurídico do setor. São as seguintes medidas:

- i.* melhora-se a lógica de preços livres vigente nas operações portuárias brasileiras;
- ii.* distinguem-se as regras entre os contratos de concessão e arrendamento, visando estabelecer para os contratos de arrendamento regras e conceitos mais claros de exploração de atividade econômica e simplificar os processos de reequilíbrio contratual;
- iii.* cria-se uma hipótese legal de dispensa de licitação para contratos de arrendamento; e
- iv.* apresenta-se hipótese legal para ocupação de área mediante a celebração de contrato de uso temporário.

Como se pode observar, são disposições de extrema relevância para permitir a recuperação do setor neste momento em que a crise parece ser deixada para trás e há sinais da recuperação da economia brasileira.

### **II.3 – Análise das Emendas de Plenário**

São as seguintes emendas de Plenário apresentadas:

- **Emenda nº 129-PLEN, do Senador Fabiano Contarato**, que visa suprimir o parágrafo único do art. 5º-B da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, incluído pelo art. 12

SF/20833.83736-11



do PLV, pois considera difícil a comprovação da existência de um único interessado no caso de arrendamento de instalação portuária. **Não acatamos a emenda** porque esse é um caso específico, em que há necessidade de que seja prevista essa desburocratização.

- **Emenda nº 130-PLEN, do Senador Fabiano Contarato**, que inclui incisos no art. 5º-C da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, incluído pelo art. 12 do PLV, para definir cláusulas obrigatórias do contrato de concessão da instalação portuária. Apesar de bem-vindas as sugestões, decidimos **não acatar a emenda**, por acreditarmos que as obrigações existentes serem suficientes.
- **Emenda nº 131-PLEN, do Senador Fabiano Contarato**, que dá nova redação ao art. 5º-A da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, incluído pelo art. 12 do PLV, de forma a especificar a aplicabilidade do Código de Defesa dos Usuários de Serviços Públicos (Lei nº 13.460, de 26 de junho de 2017) ao regime de exploração portuária. Consideramos desnecessária essa alteração, pois toda legislação portuária se aplicará as mudanças trazidas. Por isso, **não acatamos a emenda**.
- **Emenda nº 132-PLEN, do Senador Fabiano Contarato**, que visa suprimir o parágrafo único do art. 5º-D da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, incluído pelo art. 12 do PLV, pois acredita que a permissão à administração do porto para pactuar com terceiros o uso temporário das instalações portuárias por até 48 meses pode violar o interesse público. Acreditamos que não há esse problema, e, por isso, **não acatamos a emenda**.
- **Emenda nº 133-PLEN, da Senadora Rose de Freitas**, que pretende suprimir os arts. 12 e 13 do PLV, por considerar que são matérias estranhas ao texto: como analisamos acima, consideramos esses ditames de extrema importância para



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete Senador Wellington Fagundes

mitigar os efeitos da crise da covid-19 no setor portuário. Assim, **não acatamos a emenda**.

SF/20833.83736-11

- **Emenda nº 134-PLEN, do Senador Fabiano Contarato**, que visa suprimir o § 1º do art. 4º do PLV, para, a seu ver, resguardar o direito de greve. Mantivemos conversas com o Procurador-Geral do Trabalho, que foi contrário ao texto do PLV e favorável à alteração proposta pela Emenda. No entanto, em virtude da urgência e da impossibilidade de devolver a MPV, que caducaria, expliquei que não poderíamos acatar a Emenda. Também, é importante dizer que entendemos que a determinação é temporária e necessária. Diante do exposto, **não acatamos a emenda**.
- **Emenda nº 135-PLEN, do Senador Fabiano Contarato**, que visa suprimir o § 7º do art. 3º do PLV, pois considera que as vedações ali presentes não são razoáveis. Consideramos, ao contrário, são necessárias para evitar a acumulação do pagamento previsto no PLV com outros benefícios de forma irregular, e, assim, **não acatamos a emenda**.
- **Emenda nº 136-PLEN, do Senador Fabiano Contarato**, que pretende dar nova redação ao *caput* do art. 3º, de forma a aumentar o valor de pagamento aos trabalhadores portuários impedidos de 70% ao total. Lembramos que no texto original o valor de pagamento era de 50% da média e, após negociações, conseguiu-se aumentar para 70% e impedir que seja menor que o salário mínimo. Diante desses avanços negociados, **não acatamos a emenda**.

### **III – VOTO**

Ante o exposto, votamos pela **constitucionalidade** e **juridicidade** da Medida Provisória nº 945, de 2020, e das Emendas nºs 129 a 136, bem como pelo atendimento dos pressupostos de **relevância, urgência e adequação financeira e orçamentária**.



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete Senador Wellington Fagundes

No mérito, votamos pela sua **aprovação**, nos termos do Projeto de Lei de Conversão nº 30, de 2020, e pela rejeição das Emendas nos 129 a 136.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator

SF/20833.83736-11