



# CONGRESSO NACIONAL

## VETO N° 45, DE 2020

Veto Parcial apostado ao Projeto de Lei de Conversão nº 30, de 2020 (oriundo da MPV nº 945/2020), que "Dispõe sobre medidas temporárias para enfrentamento da pandemia da Covid-19 no âmbito do setor portuário, sobre a cessão de pátios da administração pública e sobre o 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); e altera as Leis nºs 9.719, de 27 de novembro de 1998, 7.783, de 28 de junho de 1989, 12.815, de 5 de junho de 2013, 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e 10.233, de 5 de junho de 2001".

Mensagem nº 475 de 2020, na origem  
DOU de 25/08/2020

**Recebido o veto no Senado Federal:** 25/08/2020  
**Sobrestando a pauta a partir de:** 24/09/2020

### DOCUMENTOS:

- Mensagem
- Autógrafo da matéria vetada

**PUBLICAÇÃO:** DOU de 27/08/2020



[Página da matéria](#)

# **DISPOSITIVOS VETADOS**

- "caput" do art. 11
- parágrafo único do art. 11
- inciso II do art. 3º da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, com a redação dada pelo art. 12 do projeto

## MENSAGEM Nº 475

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do § 1º do art. 66 da Constituição, decidi vetar parcialmente, por contrariedade ao interesse público e inconstitucionalidade, o Projeto de Lei de Conversão nº 30, de 2020 (MP nº 945/20), que “Dispõe sobre medidas temporárias para enfrentamento da pandemia da Covid-19 no âmbito do setor portuário, sobre a cessão de pátios da administração pública e sobre o 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); e altera as Leis nºs 9.719, de 27 de novembro de 1998, 7.783, de 28 de junho de 1989, 12.815, de 5 de junho de 2013, 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e 10.233, de 5 de junho de 2001”.

Ouvido, o Ministério da Economia manifestou-se pelo veto ao seguinte dispositivo:

### **Art. 11**

“Art. 11. Ficam suspensas até o final da vigência do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, as contribuições de que trata a Lei nº 5.461, de 25 de junho de 1968, para os operadores portuários, considerados no art. 1º da referida Lei como empresas de serviços portuários, de dragagem e de administração e exploração de portos.

Parágrafo único. A suspensão prevista no **caput** deste artigo vigorará até 31 de julho de 2021 na hipótese de a vigência do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, encerrar-se antes da referida data.”

### **Razões do veto**

"A propositura ao dispor que ficam suspensas as contribuições de que trata a Lei nº 5.461, de 1968 para os operadores portuários, viola o princípio da igualdade tributária previsto pelo inciso II do art. 150 da Constituição da República, vez que terão uma isenção não concedida a outras categorias que também foram impactadas pela calamidade pública decorrente da pandemia do Covid-19, o que indica tratamento assimétrico a categorias específicas de agentes econômicos.

Ademais, ao prever que a suspensão dessas contribuições se dará até 31/07/2021, sem apresentar a estimativa do respectivo impacto orçamentário e financeiro, viola as regras do art. 113 do ADCT, art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (LRF) e do art. 116 da Lei nº 13.898, de 13 de novembro de 2019 (LDO).

Outrossim, para concessão de isenção da contribuição é mister lei específica, consoante art. 150, § 6º, da Carta Constitucional."

O Ministério da Infraestrutura opinou pelo veto ao dispositivo transcreto a seguir:

### **Inciso II do art. 3º da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, alterado pelo art. 12 do projeto de lei de conversão**

"II - garantia de modicidade das tarifas e da publicidade das tarifas e dos preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;"

### **Razões do veto**

"A proposição legislativa, ao alterar o dispositivo retirando a previsão de modicidade dos preços cobrados pelas instalações portuárias, passando a fazer alusão somente à modicidade para as tarifas praticadas no setor, efetua alteração perene à Lei nº 12.815, de 2013, não restrita ao momento de combate à pandemia, tendo potencial de causar uma oneração excessiva para aqueles que utilizam as instalações portuárias como meio logístico para a movimentação de suas cargas, sejam elas destinadas à cabotagem ou ao comércio exterior, principalmente àqueles que não detêm o controle da operação de terminais portuários, sujeitos às políticas de preços, o que tornaria sua logística não competitiva frente a outros mercados com o aumento dos custos."

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

Brasília, 24 de agosto de 2020.

*Jair Bolsonaro*

PROJETO A QUE SE REFERE O VETO:

Projeto de Lei de Conversão nº 30 de 2020\*  
(oriundo da MPV nº 945/2020)

Dispõe sobre medidas temporárias para enfrentamento da pandemia da Covid-19 no âmbito do setor portuário, sobre a cessão de pátios da administração pública e sobre o 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); e altera as Leis nºs 9.719, de 27 de novembro de 1998, 7.783, de 28 de junho de 1989, 12.815, de 5 de junho de 2013, 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e 10.233, de 5 de junho de 2001.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Esta Lei dispõe sobre:

I – medidas especiais para enfrentamento da pandemia da Covid-19 com o objetivo de garantir a preservação das atividades portuárias, consideradas essenciais;

II – cessão de uso especial de pátios sob administração militar; e

III – 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).

**Art. 2º** Para fins do disposto nesta Lei, o órgão gestor de mão de obra não poderá escalar trabalhador portuário avulso nas seguintes hipóteses:

I – quando o trabalhador apresentar os seguintes sintomas, acompanhados ou não de febre, ou outros estabelecidos em ato do Poder Executivo federal, compatíveis com a Covid-19:

- a) tosse seca;
- b) perda do olfato;
- c) dor de garganta; ou
- d) dificuldade respiratória;

II – quando o trabalhador for diagnosticado com a Covid-19 ou submetido a medidas de isolamento domiciliar por coabitAÇÃO com pessoa diagnosticada com a Covid-19;

III – quando a trabalhadora estiver gestante ou lactante;

IV – quando o trabalhador tiver idade igual ou superior a 65 (sessenta e cinco) anos e não comprovar estar apto ao exercício de suas atividades; ou

V – quando o trabalhador tiver sido diagnosticado com:

- a) imunodeficiência;
- b) doença respiratória; ou
- c) doença preexistente crônica ou grave, como doença cardiovascular, respiratória ou metabólica.

§ 1º O órgão gestor de mão de obra deverá encaminhar à autoridade portuária semanalmente lista atualizada de trabalhadores portuários avulsos que estejam impedidos de ser escalados, acompanhada de documentação que comprove o enquadramento dos trabalhadores em alguma das hipóteses previstas neste artigo.

§ 2º A comprovação dos sintomas de que trata o inciso I do **caput** deste artigo poderá ser realizada por meio de atestado médico ou por outra forma estabelecida em ato do Poder Executivo federal.

§ 3º Os trabalhadores que se enquadram em alguma das hipóteses previstas nos incisos I, II, III, IV e V do **caput** deste artigo poderão enviar a documentação comprobatória de sua situação ao órgão gestor de mão de obra por meio eletrônico.

§ 4º Nas hipóteses previstas nos incisos I, II e III do **caput** deste artigo, os trabalhadores ficarão obrigados a informar imediatamente ao órgão gestor de mão de obra qualquer alteração em sua situação.

§ 5º O trabalhador com idade igual ou superior a 65 (sessenta e cinco) anos que não esteja enquadrado em qualquer das situações previstas nos incisos I, II, III e V do **caput** deste artigo poderá ser escalado pelo órgão gestor de mão de obra, condicionada a escalação à livre iniciativa do trabalhador e à comprovação médica de que possui condições de saúde para exercer suas atividades laborais.

**Art. 3º** Enquanto persistir o impedimento de escalação com fundamento em qualquer das hipóteses previstas no art. 2º desta Lei, o trabalhador portuário avulso terá direito ao recebimento de indenização compensatória mensal no valor correspondente a 70% (setenta por cento) sobre a média mensal recebida por ele, por intermédio do órgão gestor de mão de obra, entre 1º de abril de 2019 e 31 de março de 2020, a qual não poderá ser inferior ao salário-mínimo para os que possuem vínculo apenas com o referido órgão.

§ 1º O pagamento da indenização de que trata o **caput** deste artigo será custeado pelo operador portuário ou por qualquer tomador de serviço que requisitar trabalhador portuário avulso ao órgão gestor de mão de obra.

§ 2º O valor pago por cada operador portuário ou tomador de serviço, para fins de repasse aos beneficiários da indenização, será proporcional à quantidade de serviço demandado ao órgão gestor de mão de obra.

§ 3º O órgão gestor de mão de obra deverá calcular, arrecadar e repassar aos beneficiários o valor de suas indenizações.

§ 4º Na hipótese de o aumento de custos com o trabalho portuário avulso decorrente da indenização de que trata este artigo ter impacto sobre os contratos de arrendamento já firmados, estes deverão ser alterados de maneira a promover o reequilíbrio econômico-financeiro.

§ 5º 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 de que trata este artigo.

§ 6º O benefício a ser pago aos trabalhadores portuários avulsos de que trata o **caput** deste artigo:

I – terá natureza indenizatória;

II – não integrará a base de cálculo do imposto sobre a renda retido na fonte ou da declaração de ajuste anual do imposto sobre a renda da pessoa física do empregado;

III – não integrará a base de cálculo da contribuição previdenciária e dos demais tributos incidentes sobre a folha de salários;

IV – não integrará a base de cálculo do valor devido ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), disciplinado na Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, e na Lei Complementar nº 150, de 1º de junho de 2015; e

V – poderá ser excluído 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.

§ 7º Não terão direito à indenização de que trata este artigo, 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 (RGPS) ou de regime próprio de previdência social, observado o disposto no parágrafo único do art. 124 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991; ou

II – perceberem o benefício assistencial de que trata o art. 10-A da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998.

§ 8º 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** deste artigo, considerar-se-á o valor dele para o referido cálculo no período de afastamento.

**Art. 4º** Na hipótese de indisponibilidade de trabalhadores portuários avulsos para atendimento das requisições ao órgão gestor de mão de obra, os operadores portuários que não forem atendidos poderão contratar livremente trabalhadores com vínculo empregatício por tempo determinado para a realização de serviços de capatazia, de bloco, de estiva, de conferência de carga, de conserto de carga e de vigilância de embarcações.

§ 1º Para fins do disposto neste artigo, considera-se indisponibilidade de trabalhadores portuários qualquer causa que resulte no não atendimento imediato às requisições apresentadas pelos operadores portuários ao órgão gestor de mão de obra, tal como greve, movimento de paralisação e operação-padrão.

§ 2º A contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício com fundamento no disposto no **caput** deste artigo não poderá exceder o prazo de 12 (doze) meses.

**Art. 5º** O art. 5º da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 1º, 2º e 3º:

“Art. 5º .....

§ 1º O órgão gestor de mão de obra fará a escalação de trabalhadores portuários avulsos por meio eletrônico, de modo que o trabalhador possa habilitar-se sem comparecer ao posto de escalação.

§ 2º O meio eletrônico adotado para a escalação de trabalhadores portuários avulsos deverá ser inviolável e tecnicamente seguro.

§ 3º Fica vedada a escalação presencial de trabalhadores portuários.” (NR)

**Art. 6º** O **caput** do art. 10 da Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XV:

“Art. 10. ....

.....  
XV – atividades portuárias.” (NR)

**Art. 7º** O art. 40 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º:

“Art. 40. ....

.....  
§ 5º Desde que possuam a qualificação necessária, os trabalhadores portuários avulsos registrados e cadastrados poderão desempenhar quaisquer das atividades de que trata o § 1º deste artigo, vedada a exigência de novo registro ou cadastro específico, independentemente de acordo ou convenção coletiva.” (NR)

**Art. 8º** O art. 95 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 95. O Poder Executivo deverá instituir e regular comissão que tenha os seguintes objetivos:

I – assessorar os órgãos governamentais, relativamente à política e aos critérios de segurança; e

II – promover a coordenação entre:

- a) os serviços de controle de passageiros;
- b) a administração aeroportuária;
- c) o policiamento;
- d) as empresas de transporte aéreo; e
- e) as empresas de serviços auxiliares.

§ 1º (Revogado).

§ 2º Compete, ainda, à comissão de que trata o **caput** deste artigo propor diretrizes destinadas a prevenir e a enfrentar ameaças e atos contra a aviação civil e as instalações correlatas.” (NR)

**Art. 9º** Fica autorizada a cessão de uso especial de pátios sob administração militar, 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.

§ 1º A cessão de que trata o **caput** deste artigo comportará apenas o uso de células de espaço físico, a serem determinadas pelo Comando da Aeronáutica.

§ 2º A cessão de que trata o **caput** deste artigo será formalizada por meio de termo, que conterá as condições estabelecidas e a finalidade de sua realização e que será subscrito pela cessionária, hipótese que implicará sua anuênciam.

§ 3º Na hipótese de aplicação do imóvel, parcial ou integral, em finalidade diversa da prevista nesta Lei e no termo de que trata o § 2º deste artigo, a cessão tornar-se-á nula, independentemente de ato especial.

§ 4º A cessão de que trata o **caput** deste artigo não acarretará ônus para a União, e as atividades necessárias à movimentação de pátio, à manutenção e à utilização das aeronaves correrão à custa da cessionária.

§ 5º A cessionária ficará sujeita às condições existentes e às condições estabelecidas pelo Comando da Aeronáutica para acesso às áreas cedidas, com vistas à segurança das instalações militares.

§ 6º A União não se responsabilizará por danos eventuais causados a aeronaves ou a terceiros em decorrência da cessão de uso especial prevista no **caput** deste artigo.

§ 7º A cessionária será obrigada a zelar pela conservação do imóvel e será responsável pelos danos ou prejuízos a que tenha dado causa.

**Art. 10.** Fica a União autorizada 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 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.

Parágrafo único. As despesas decorrentes do **caput** deste artigo serão realizadas com recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC), limitadas ao montante de R\$ 9.048.912,40 (nove milhões, quarenta e oito mil, novecentos e doze reais e quarenta centavos), e o seu pagamento será realizado diretamente à Infraero, condicionado à efetiva comprovação da utilização do serviço, nos limites e nas condições estabelecidos por portaria do Ministério da Infraestrutura.

**Art. 11.** Ficam suspensas até o final da vigência do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, as contribuições de que trata a Lei nº 5.461, de 25 de junho de 1968, para os operadores portuários, considerados no art. 1º da referida Lei como empresas de serviços portuários, de dragagem e de administração e exploração de portos.

Parágrafo único. A suspensão prevista no **caput** deste artigo vigorará até 31 de julho de 2021 na hipótese de a vigência do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, encerrar-se antes da referida data.

**Art. 12.** A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 3º .....

.....  
II – garantia de modicidade das tarifas e da publicidade das tarifas e dos preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

.....  
IV – promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos;

V – estímulo à concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos organizados, às instalações e às atividades portuárias; e

VI – liberdade de preços nas operações portuárias, reprimidos qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico.” (NR)

**“CAPÍTULO II**  
**DA CONCESSÃO DE PORTO ORGANIZADO, DO ARRENDAMENTO**  
**E DO USO TEMPORÁRIO DE INSTALAÇÃO PORTUÁRIA”**

“**Seção I**

---

**Subseção I**  
**Da Concessão de Porto Organizado’**

‘Art. 4º A concessão de bem público destinado à exploração do porto organizado será realizada mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.’ (NR)

‘Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão as cláusulas relativas:

.....’ (NR)  
 ‘Art. 5º-A. Os contratos celebrados entre a concessionária e terceiros, inclusive os que tenham por objeto a exploração das instalações portuárias, serão regidos pelas normas de direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o poder concedente, sem prejuízo das atividades regulatória e fiscalizatória da Antaq.’’’

“**Subseção II**  
**Do Arrendamento de Instalação Portuária’**

‘Art. 5º-B. O arrendamento de bem público destinado à atividade portuária será realizado mediante a celebração de contrato, precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.

Parágrafo único. Poderá ser dispensada a realização da licitação de área no porto organizado, nos termos do regulamento, quando for comprovada a existência de um único interessado em sua exploração e estiverem presentes os seguintes requisitos:

I – realização de chamamento público pela autoridade portuária com vistas a identificar interessados na exploração econômica da área; e

II – conformidade com o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto.’

‘Art. 5º-C. São essenciais aos contratos de arrendamento as cláusulas relativas:

I – ao objeto, à área e ao prazo;

II – ao modo, à forma e às condições da exploração da instalação portuária;

III – ao valor do contrato e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;

IV – aos investimentos de responsabilidade do contratado;

V – às responsabilidades das partes;

VI – aos direitos, às garantias e às obrigações do contratante e do contratado;

VII – à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução das atividades;

VIII – às hipóteses de extinção do contrato;

IX – à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da Antaq e das demais autoridades que atuam no setor portuário, inclusive as de interesse específico da defesa nacional, para efeitos de mobilização;

X – ao acesso à instalação portuária pelo poder concedente, pela Antaq e pelas demais autoridades que atuam no setor portuário;

XI – às penalidades e sua forma de aplicação; e

XII – ao foro.””

### **“Subseção III Do Uso Temporário e das Licitações”**

‘Art. 5º-D. A administração do porto organizado poderá pactuar com o interessado na movimentação de cargas com mercado não consolidado o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado, dispensada a realização de licitação.

§ 1º O contrato de uso temporário terá o prazo improrrogável de até 48 (quarenta e oito) meses.

§ 2º 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 imparcialidade na realização do certame.

§ 3º Os investimentos vinculados ao contrato de uso temporário ocorrerão exclusivamente a expensas do interessado, sem direito a indenização de qualquer natureza.

§ 4º Após 24 (vinte e quatro) meses de eficácia do uso temporário da área e da instalação portuária, ou, em prazo inferior, por solicitação do contratado, e verificada a viabilidade do uso da área e da instalação, a administração do porto organizado adotará as medidas necessárias ao encaminhamento de proposta de licitação da área e das instalações existentes.

§ 5º Decreto regulamentador disporá sobre os termos, os procedimentos e as condições para o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado.””

“Art. 8º .....

.....  
§ 1º A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas no **caput** do art. 5º-C desta Lei, com exceção da cláusula prevista em seu inciso III.

.....” (NR)

**Art. 13.** O art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XXIX:

“Art. 27. .....

.....  
XXIX – regulamentar outras formas de ocupação e exploração de áreas e instalações portuárias não previstas na legislação específica.

.....” (NR)

**Art. 14.** Revoga-se o § 1º do art. 95 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

**Art. 15.** As disposições constantes dos arts. 2º, 3º e 4º desta Lei produzirão efeitos pelo prazo de 120 (cento e vinte) dias, contado da data de publicação desta Lei.

Parágrafo único. Considerar-se-á prorrogado o prazo estabelecido no **caput** deste artigo caso o estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, perdure por prazo superior a 120 (cento e vinte) dias, contado da data de publicação desta Lei.

**Art. 16.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

\* Dispositivos vetados em destaque