

## PARECER N° , DE 2024

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei n° 79, de 2020, do Senador Wellington Fagundes, que *altera os Decretos-Leis n° 6.246, de 5 de fevereiro de 1944, n° 9.403, de 25 de junho de 1946, e n° 1.305, de 8 de janeiro de 1974, e as Leis n° 5.461, de 25 de junho de 1968, e n° 8.706, de 14 de setembro de 1993, para determinar que as contribuições de todos os trabalhadores em transporte e dos transportadores autônomos sejam recolhidas em favor do Serviços Social do Transporte (SEST) e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT).*

Relator: Senador **LAÉRCIO OLIVEIRA**

### I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei (PL) n° 79, de 2020, do Senador Wellington Fagundes, que *altera os Decretos-Leis n° 6.246, de 5 de fevereiro de 1944, n° 9.403, de 25 de junho de 1946, e n° 1.305, de 8 de janeiro de 1974, e as Leis n° 5.461, de 25 de junho de 1968, e n° 8.706, de 14 de setembro de 1993, para determinar que as contribuições de todos os trabalhadores em transporte e dos transportadores autônomos sejam recolhidas em favor do Serviços Social do Transporte (SEST) e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT).*

O PL possui seis artigos. Os arts. 1° e 2° alteram o art. 2° do Decreto-Lei n° 6.246, de 5 de fevereiro de 1944, e o art. 3° do Decreto-Lei n° 9.403, de 25 de junho de 1946, para retirarem as empresas de transporte do rol de contribuintes do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai) e do Serviço Social da Indústria (Sesi), respectivamente.

O art. 3° confere nova redação ao art. 1° da Lei n° 5.461, de 25 de junho de 1968, para que as contribuições sociais das empresas particulares de

navegação – atualmente destinadas à aplicação nas atividades ligadas ao ensino profissional marítimo, a cargo da Diretoria de Portos e Costas da Marinha – sejam transferidas para o Sest e Senat.

O art. 4º, por sua vez, modifica o art. 1º do Decreto-Lei nº 1.305, de 8 de janeiro de 1974, a fim de que as contribuições sociais das empresas privadas de transporte aéreo regular, não regular e de táxi aéreo – hoje destinadas à aplicação nas atividades ligadas ao ensino profissional aeronáutico de tripulantes e afins, a cargo da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) – sejam também transferidas para o Sest e Senat.

O art. 5º, então, altera a Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993, para atualizar as competências e as fontes de financiamento do Sest e Senat. Por fim, o art. 6º fixa o início da vigência da lei a partir da data de sua publicação, esclarecendo que as alterações nos arts. 7º e 9º da Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993, terão efeito a partir de 1º de janeiro do ano seguinte.

O autor do PL justifica que o Sest e Senat prestam serviços aos trabalhadores de todo o setor de transportes, mas atualmente financiam suas atividades através das contribuições sociais realizadas apenas pelas empresas do modal rodoviário.

Apresentada na 56ª legislatura, a proposição continuou a tramitar, nos termos do art. 332 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

Após análise desta Comissão, o projeto seguirá para a Comissão de Assuntos Sociais (CAS), onde receberá decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas até o momento.

## **II – ANÁLISE**

Nos termos do inciso I do art. 99 do RISF, compete à CAE analisar o aspecto econômico e financeiro do PL nº 79, de 2020 – que destina ao Sest e Senat novas fontes de arrecadação, a partir de contribuições vertidas hoje para outros destinos.

O Sest e Senat prestam serviço aos trabalhadores de todo o setor de transportes, mas financiam suas atividades a partir das contribuições sociais realizadas apenas pelas empresas do modal rodoviário. Nesse sentido, o PL

pretende transferir as contribuições das empresas privadas dos modais aquaviário e aeroviário, atualmente destinadas à Diretoria de Portos e Costas da Marinha e à Anac, para as entidades que efetivamente prestam serviços aos trabalhadores do setor.

Quanto aos **aspectos formais**, sem embargo de análises mais aprofundadas a cargo da CAS, não vislumbramos vícios de constitucionalidade, regimentalidade ou juridicidade que impeçam a tramitação e a aprovação deste importante projeto.

Em relação à adequação orçamentária e financeira, o aspecto relevante é justamente a mudança na destinação das contribuições sociais das empresas particulares de navegação e das empresas privadas de transporte aéreo regular, não regular e de táxi aéreo. Essas contribuições hoje integram o orçamento da União e serão transferidas para o Sest e Senat, a fim de que sejam verdadeiramente aplicadas no ensino profissional e na promoção social do trabalhador em transportes e de seus dependentes.

De acordo com a Confederação Nacional dos Transportes, o impacto atualizado do PL, já considerando a emenda apresentada neste Relatório, será de R\$ 249 milhões, sendo R\$ 154 milhões do setor aéreo e R\$ 95 milhões do setor portuário.

Registra-se que a redução nas receitas poderá ser considerada na lei orçamentária, nos termos do art. 12 da Lei de Responsabilidade Fiscal, se o PL for aprovado em prazo compatível com a elaboração das projeções de receita pelo Executivo e o início da vigência da lei for postergado para o ano seguinte ao de sua publicação. Portanto, inexistem óbices sob o ponto de vista orçamentário e financeiro.

No tocante ao **mérito**, reputamos como adequada a alteração legislativa proposta.

Uma vez que o Sest e Senat prestam serviços aos trabalhadores de todo o setor de transportes, é razoável que as contribuições sociais das empresas de todos os modais financiem suas atividades. Porém, as contribuições arrecadadas das empresas dos modais aquaviário e aeroviário hoje inflam os superávits do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo e do Fundo Aeroviário, sem que cumpram sua finalidade precípua. Assim, recursos reservados para a qualificação profissional em transportes estão sendo desperdiçados.

Apesar disso, o Sest e Senat realizaram um total de 17,63 milhões de atendimentos apenas em 2024, sendo 9,52 milhões em desenvolvimento profissional e 8,11 milhões em saúde e qualidade de vida. A rede de unidades conta com 172 instalações em funcionamento no país, gerando impacto em cerca de 5 mil municípios. Não temos dúvidas de que, de posse de mais recursos, essas entidades poderão contribuir ainda mais para o desenvolvimento profissional dos trabalhadores em transporte e para o bem-estar de seus dependentes.

O investimento em capital humano, por meio da qualificação profissional, é imprescindível para o crescimento da produtividade no setor de transportes e para o desenvolvimento da economia brasileira como um todo. O setor representa 5% do Produto Interno Bruto (PIB) e, indiretamente, está associado a todos os demais. Portanto, toda a economia é prejudicada pela restrição ao investimento em capital humano do sistema de transportes ocasionada pela má alocação das contribuições sociais.

Contudo, o projeto requer **ajustes**. Após prolongado diálogo com as entidades e os órgãos do Poder Executivo afetados, promovemos alguns aprimoramentos no projeto, que resumimos no Substitutivo que ora oferecemos.

No tocante ao conteúdo, propomos uma versão mais equilibrada do PL, que contém essencialmente duas mudanças. A primeira se refere às atribuições e contribuições que serão transferidas para o Sest e Senat. Resumidamente, Marinha e Anac continuarão responsáveis pelo ensino profissional de algumas atividades. A título de exemplo, concordamos que o ensino de navegação deve permanecer na alçada da Marinha, encarregada da proteção das águas jurisdicionais brasileiras, pois trata-se de atividade com potencial impacto na segurança nacional.

A segunda alteração diz respeito à necessidade de recomposição das receitas do Fundo Aeroviário, que solucionamos por meio da transferência de uma pequena parcela da arrecadação do Fundo Nacional de Aviação Civil. Neste ponto, realizamos novo ajuste, pois ao considerarmos os cálculos da Agência Reguladora, conseguimos um percentual que se ajustasse tanto para o SEST e SENAT, bem como para a ANAC. Assim, aumentamos de 3% (três por cento), previsto no relatório anterior, para 5% (cinco por cento).

A terceira alteração tem relação a acordo firmado com a Confederação Nacional da Indústria (CNI) para retirar do texto do PL, o repasse

de recursos arrecadados de empresas de telecomunicações aeronáuticas, de implantação, de administração, de operação e de exploração de infraestrutura aeroportuária e de serviços auxiliares para o SEST SENAT, mantendo esses valores no Fundo Nacional da Aviação Civil. Destacamos, ainda, que em relação ao texto original, o Substitutivo proposto a seguir não altera as leis do SESI e do SENAI, mantendo com serviço social da indústria as arrecadações de empresas de transporte metroviário e ferroviário.

Os demais ajustes são formais. As alterações nos Decretos-Leis nº 6.246, de 5 de fevereiro de 1944, e nº 9.403, de 25 de junho de 1946, para excluir as empresas de transportes da relação de contribuintes do Sesi e Senai foram suprimidas, pois a mudança na destinação das contribuições é efetivada nos outros diplomas legais atualizados pelo PL. Outro exemplo é a inclusão de um artigo autônomo para esclarecer que as cooperativas de transporte deverão recolher suas contribuições ao Serviço Nacional de Aprendizagem do Cooperativismo (Sescoop). Trata-se de medida que objetiva reforçar a segurança jurídica.

### III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela **aprovação** do PL nº 79, de 2020, na forma do Substitutivo a seguir consignado.

#### **EMENDA Nº - CAE (SUBSTITUTIVO)**

#### **PROJETO DE LEI Nº 79, DE 2020**

Altera o Decreto-Lei nº 1.305, de 8 de janeiro de 1974, e as Leis nº 5.461, de 25 de junho de 1968, nº 5.989, de 17 de dezembro de 1973, nº 7.573, de 23 de dezembro de 1986, nº 8.706, de 14 de setembro de 1993, e nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 5.461, de 25 de junho de 1968, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 1º** As contribuições de que tratam o art. 1º do Decreto-lei nº 6.246, de 5 de fevereiro de 1944, e o art. 30 da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, arrecadadas das empresas privadas, estatais, de economia mista e autárquicas, em âmbito federal, estadual ou municipal, de navegação marítima, fluvial ou lacustre e de dragagem, deverão ser aplicadas integral e anualmente nas atividades ligadas ao ensino profissional marítimo, como obrigação legal da União, a cargo da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, de acordo com a Lei nº 7.573, de 23 de dezembro de 1986.” (NR)

“**Art. 1º-A.** As contribuições de que tratam o art. 1º do Decreto-lei nº 6.246, de 5 de fevereiro de 1944, e o art. 30 da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, arrecadadas pela Receita Federal do Brasil (RFB) de empresas privadas e estatais, de economia mista e autárquicas, em âmbito federal, estadual ou municipal, de serviços portuários e de administração e exploração de portos serão destinadas para o Serviço Social do Transporte - SEST e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte - SENAT, para serem aplicadas nas atividades ligadas ao atendimento de trabalhadores de serviços portuários e de administração e exploração de portos.” (NR)

.....

“**Art. 3º** Serão repassados:

I – à Diretoria de Portos e Costas do Comando da Marinha do Brasil o produto das contribuições efetivamente arrecadadas referidas no art. 1º desta lei, para aplicação nas atividades ligadas ao ensino profissional marítimo; e

II – ao SEST e ao SENAT o produto das contribuições efetivamente arrecadadas referidas no art. 1º-A desta lei, que será depositado diretamente em rede bancária, na forma da legislação em vigor, para aplicação nas atividades ligadas à qualificação e atendimento dos trabalhadores de serviços portuários e de administração e exploração de portos.

Parágrafo único. Caberá à Diretoria de Portos e Costas do

Comando da Marinha do Brasil e ao SEST e ao SENAT a gestão dos recursos recebidos na forma dos arts. 1º e 1º-A desta lei, respectivamente, e a comprovação, junto ao Tribunal de Contas da União, da sua aplicação.” (NR)

**Art. 2º** O Decreto-Lei nº 1.305, de 8 de janeiro de 1974, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 1º** As contribuições de que tratam o artigo 1º, do Decreto-lei nº 6.246, de 5 de fevereiro de 1944, e o art. 30 da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, arrecadadas das empresas públicas, de economia mista e autárquicas, quer federais, estaduais ou municipais, de transporte aéreo regular, não regular, de táxi aéreo e de serviços aéreos especializados; de telecomunicações aeronáuticas; de implantação, administração, operação e exploração da infraestrutura aeroportuária, e de serviços auxiliares; de empresas privadas de fabricação, reparos e manutenção, ou de representação, de aeronaves, suas peças e acessórios, e de equipamentos aeronáuticos, serão destinadas à aplicação nas atividades ligadas ao ensino profissional aeronáutico de tripulantes, técnicos e especialistas civis, para os serviços de apoio a proteção à navegação aérea a infraestrutura aeronáutica e a Aviação Civil em geral, a cargo do Ministério da Defesa, de acordo com os incisos III e IV do parágrafo único do art. 63 do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967.

“**Art. 1º-A.** As contribuições de que tratam o artigo 1º, do Decreto-lei nº 6.246, de 5 de fevereiro de 1944, e o art. 30 da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, arrecadadas pela Receita Federal do Brasil (RFB) das empresas privadas de transporte aéreo regular, não regular, de táxi aéreo serão destinadas ao Serviço Social do Transporte - SEST e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SENAT, para serem destinadas à aplicação nas atividades ligadas ao atendimento do trabalhador do transporte aéreo.” (NR)

“**Art. 2º** O produto das contribuições, de que trata o art. 1º deste decreto, efetivamente arrecadadas, será depositado pelo Instituto de Administração Financeira da Previdência e Assistência Social (IAPAS), Banco do Brasil S.A., para crédito do Fundo Aeroviário - Conta Especial do Fundo Aeroviário - destinada ao desenvolvimento do Ensino Profissional Aeronáutico.”(NR)

**Art. 3º** A Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 2º** Compete ao SEST, atuando em estreita cooperação com os órgãos do Poder Público e com a iniciativa privada, gerenciar, desenvolver, executar, direta ou indiretamente, e apoiar programas voltados à promoção social do trabalhador em transporte, do transportador autônomo, dos trabalhadores de empresas privadas de serviços portuários e de administração e de exploração de portos—notadamente nos campos da alimentação, saúde, cultura, lazer e segurança no trabalho.”  
(NR)

‘**Art. 3º** Compete ao SENAT, atuando em estreita cooperação com os órgãos do Poder Público e com a iniciativa privada, gerenciar, desenvolver, executar, direta ou indiretamente, e apoiar programas voltados à aprendizagem trabalhador em transporte, do transportador autônomo, dos trabalhadores de empresas privadas de serviços portuários e de administração e de exploração de portos, notadamente nos campos de preparação, treinamento, aperfeiçoamento e formação profissional, ressalvado o disposto na Lei nº 7.573, de de 23 de dezembro de 1986.’ (NR)

.....  
‘**Art. 7º** As rendas para manutenção do SEST e do SENAT serão compostas:

.....  
**VI** – pelas contribuições de que tratam o art. 1º do Decreto-lei nº 6.246, de 5 de fevereiro de 1944, e o art. 30 da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, arrecadadas das empresas privadas de transporte aéreo regular, não regular, de táxi aéreo;

**VII** - pelas contribuições de que tratam o art. 1º do Decreto-lei nº 6.246, de 5 de fevereiro de 1944, e o art. 30 da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, arrecadadas das empresas privadas de serviços portuários e de administração e de exploração de portos.

.....’ (NR)

‘**Art. 8º** As receitas do SEST e do SENAT, deduzidos 10% (dez por cento) a título de taxa de administração superior a cargo da CNT, serão aplicadas em benefício dos trabalhadores em transporte, dos transportadores autônomos, dos seus familiares e dependentes, dos seus servidores, bem como dos

trabalhadores de outras modalidades de transporte, que venham a ser a eles vinculados através de legislação específica, ressalvado o disposto na Lei nº 7.573, de 23 de dezembro de 1986.’ (NR)

‘**Art. 9º** Devem ser observadas as seguintes determinações:

.....

**VI** – revogam-se todas as disposições regulamentares ou de órgãos internos da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), relativas à prestação aos trabalhadores das empresas privadas de transporte aéreo regular, não regular, de táxi aéreo.’ (NR)”

**Art. 4º** O art. 2º da Lei nº 5.989, de 17 de dezembro de 1973, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 2º** .....

.....

**IX** – cinco por cento dos valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária;

**X** – quaisquer outros recursos que lhe forem expressamente atribuídos.’ (NR)”

**Art. 5º** O art. 63 da Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 63.** .....

§ 1º .....

.....

**III** – os valores devidos como contrapartida à União em razão das outorgas de infraestrutura aeroportuária, observado o inciso IX do art. 2º da Lei nº 5.989, de 17 de dezembro de 1973.  
.....” (NR)

**Art. 6º** A Lei nº 7.573, de 23 de dezembro de 1986, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 6º** O Comando da Marinha do Brasil manterá o Sistema de Ensino Profissional Marítimo com os recursos do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, instituído pelo Decreto-Lei nº 828, de 5 de setembro de 1969.

‘**Parágrafo único.** As despesas do Sistema de Ensino Profissional Marítimo serão consideradas despesas primárias obrigatórias na execução do orçamento anual da União.’ (NR)”

‘**Art. 7º** O Sistema de Ensino Profissional Marítimo abrangerá estabelecimento, organizações navais, instituições e entidades extra-Marinha do Brasil credenciadas, criados ou reorganizados sob critérios que assegurem a utilização máxima de seus recursos humanos e materiais.’ (NR)”

**Art. 7º** As cooperativas de transporte recolherão ao Serviço Nacional de Aprendizagem do Cooperativismo (SESCOOP) a contribuição compulsória sobre a remuneração dos seus empregados de que trata o inciso I do art. 10 da Medida Provisória nº 2168-40, de 24 de agosto de 2001, ficando dispensadas do recolhimento das contribuições ao Serviço Social do Transporte (SEST) e ao Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT).

**Art. 8º** Esta Lei entra em vigor no primeiro dia do ano seguinte ao de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator