



CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO
Nº 3488, de 2018

Do Sr. Deputado PROFESSORA DORINHA SEABRA
REZENDE
ao
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E
AVIAÇÃO CIVIL



CÂMARA DOS DEPUTADOS

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº 3488, de 2018
(Da Sra. PROFESSORA DORINHA SEABRA REZENDE)

Requer seja solicitada ao Senhor Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil a estimativa do impacto orçamentário e financeiro decorrente do Projeto de Lei nº 9.297/2017.

Senhor Presidente:

Com fundamento no § 2º do art. 50 da Constituição Federal, combinado com o art. 15, XIII, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro a Vossa Excelência seja encaminhado ao Senhor Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o presente pedido de informações, visando à obtenção da estimativa do impacto orçamentário e financeiro nos exercícios de 2018, 2019 e 2020, em decorrência da aprovação do Projeto de Lei nº 9.297, de 2017, de minha autoria, cuja cópia encontra-se em anexo.

J U S T I F I C A Ç Ã O

Encontra-se em anexo o Projeto de Lei nº 9.297, de 2017, de minha autoria, que tenciona instituir a compensação financeira pela interligação de bacias hidrográficas para criação de sistema de navegação fluvial.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

A iniciativa, se aprovada, acarretará aumento de despesa da União, e, como tal, sua tramitação deve submeter-se ao comando constitucional contido no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, a seguir transscrito:

"Art. 113. A proposição legislativa que crie ou altere despesa obrigatória ou renúncia de receita deverá ser acompanhada da estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro."

De igual forma, a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), e a Lei de Diretrizes Orçamentárias condicionam o aumento de despesa ou a concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita à apresentação da estimativa do impacto orçamentário e financeiro no exercício em que entrar em vigor e nos dois seguintes, bem como das medidas compensatórias cabíveis, nos casos em que tais efeitos não estejam considerados na lei orçamentária.

Assim, a fim de dar cumprimento às exigências contidas na legislação supracitada e possibilitar a tramitação do projeto de lei no Congresso Nacional, mostra-se imprescindível o encaminhamento da presente solicitação ao órgão competente da administração federal.

12 ABR. 2018

Sala das Sessões, de Abril de 2018.

PROFESSORA DORINHA SEABRA REZENDE
Deputada Federal
DEMOCRATAS/TO



* C 0 1 8 7 7 4 6 7 8 3 7 7 2 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 9.297, DE 2017

(Da Sra. Professora Dorinha Seabra Rezende)

Institui a compensação financeira pela interligação de bacias hidrográficas para criação de sistema de navegação fluvial.

DESPACHO:

DEVOLVA-SE A PROPOSIÇÃO, COM BASE NO ART. 137, §1º, INCISO I, DO REGIMENTO INTERNO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS, POR NÃO ATENDER OS REQUISITOS DO ART. 113 DO ADCT. OFICIE-SE AO AUTOR E, APÓS, PUBLIQUE-SE.

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, *caput* - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Quando da interligação de bacias hidrográficas para criação de sistema de navegação fluvial, os Estados da Federação banhados pelas vias navegáveis desse sistema constituídas por rios pertencentes à União terão direito ao recebimento de compensação financeira.

Art. 2º A compensação financeira de que trata o art. 1º será devida pelos detentores de autorização para explorar serviços de navegação nos rios pertencentes à União integrantes das bacias hidrográficas interligadas.

Parágrafo único. A compensação financeira corresponderá a seis por cento do valor de referência dos fretes cobrados nas vias navegáveis referidas no *caput*, que será calculado pelo órgão ou entidade federal responsável pela regulação do transporte aquaviário.

Art. 3º Esta lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A interligação de bacias hidrográficas para estabelecer uma rede de navegação fluvial pode trazer benefícios, mas, por outro lado, impactos relevantes.

A inevitável alteração do regime hidrológico, assim como o contato entre diferentes ecossistemas, com faunas e floras diversas, poderão gerar problemas ambientais e prejudicar as atividades pesqueiras, trazendo significativos impactos econômicos e, principalmente, sociais. Essa mudança de regime também poderá reduzir a produção de energia elétrica na bacia que ceder maior volume de água, diminuindo, assim, o valor recebido pelos entes federativos locais a título de compensação financeira pela utilização de recursos hídricos para geração de energia elétrica.

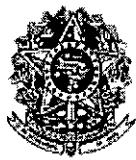
A constante circulação de embarcações também pode causar interferências no modo de vida e na cultura das populações ribeirinhas, além de provocar impactos adversos nas margens dos cursos d'água, em decorrências das manobras necessárias para condução de grandes barcaças nos trechos sinuosos dos rios. Ademais, a necessidade de manutenção de calado mínimo poderá restringir a emissão de outorgas para uso da água em irrigação, promovendo substanciais perdas econômicas.

A ocorrência de impactos adversos, a exemplo dos que aqui mencionamos, certamente exigirá do poder público regional a adoção de medidas mitigatórias, que, em nosso entender, precisam ser financiadas por aqueles que serão beneficiados diretamente pela interligação das bacias hidrográficas. Com esse propósito é que apresentamos este projeto de lei que cria a compensação financeira pela interligação de bacias hidrográficas para a criação de sistema de navegação fluvial.

Sala das Sessões, em 7 de dezembro de 2017.

PROFESSORA DORINHA SEABRA REZENDE
Deputada Federal
DEMOCRATAS/TO

FIM DO DOCUMENTO



CÂMARA DOS DEPUTADOS

13/04/2018
11:20

MESA DIRETORA DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

DESIGNAÇÃO DE RELATOR

Designo relator da seguinte proposição o senhor Deputado Fábio Ramalho, Primeiro Vice-Presidente.

RIC 3.488/2018 - da Sra. Professora Dorinha Seabra Rezende - que "Requer seja solicitada ao Senhor Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil a estimativa do impacto orçamentário e financeiro decorrente do Projeto de Lei nº 9.297/2017."



REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº 3488/2018

Autor: Deputada Professora Dorinha Seabra Rezende - DEM/TO

Destinatário: Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil

Assunto: Requer seja solicitada ao Senhor Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil a estimativa do impacto orçamentário e financeiro decorrente do Projeto de Lei nº 9.297/2017.

Despacho: O presente requerimento de informação está de acordo com a Constituição Federal, artigo 50, § 2º, e com o Regimento Interno da Câmara dos Deputados, artigos 115 e 116. Dispensado o relatório em conformidade com o § 1º do artigo 2º do Ato da Mesa nº 11/1991, o parecer é pelo **encaminhamento**.

Primeira-Vice-Presidência, em 11 de de 2017


Fábio Ramalho
Primeiro-Vice-Presidente





Câmara dos Deputados

RIC 3.488/2018

Autor: Professora Dorinha Seabra Rezende

Data da Apresentação: 12/04/2018

Ementa: Requer seja solicitada ao Senhor Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil a estimativa do impacto orçamentário e financeiro decorrente do Projeto de Lei nº 9.297/2017.

Forma de Apreciação:

Texto Despacho: Aprovação pelo Presidente, Dep. Rodrigo Maia, "ad referendum" da Mesa, do parecer do senhor Deputado Fábio Ramalho, Primeiro Vice-Presidente, pelo encaminhamento.

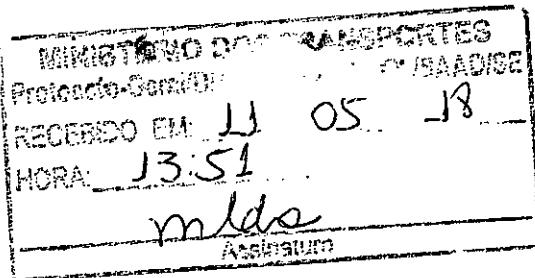
Regime de tramitação:

Em 30/04/2018


RODRIGO MAIA
Presidente da Câmara dos Deputados



6218C00919



Ofício 1^aSec/RI/E/nº 2107 /18

Brasília, 10 de maio de 2018.

A Sua Excelência o Senhor
VALTER CASIMIRO SILVEIRA
 Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil

Assunto: **Requerimento de Informação**

RECEBI NESTA DATA A
 PRESENTE DOCUMENTAÇÃO.

EM / /

Nome por extenso e legível:

Ponto:

Senhor Ministro,

Nos termos do art. 50, § 2º, da Constituição Federal, encaminho a Vossa Excelência cópia(s) do(s) seguinte(s) Requerimento(s) de Informação:

PROPOSIÇÃO	AUTOR
Requerimento de Informação nº 3488/2018	Professora Dorinha Seabra Rezende
Requerimento de Informação nº 3490/2018	Luizianne Lins
Requerimento de Informação nº 3492/2018	Jô Moraes
Requerimento de Informação nº 3493/2018	Jhc

Por oportuno, solicito, na eventualidade de a informação requerida ser de natureza sigilosa, seja enviada também cópia da decisão de classificação proferida pela autoridade competente, ou termo equivalente, contendo todos os elementos elencados no art. 28 da Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação), ou, caso se trate de outras hipóteses legais de sigilo, seja mencionado expressamente o dispositivo legal que fundamenta o sigilo. Em qualquer caso, solicito ainda que os documentos sigilosos estejam acondicionados em invólucro lacrado e rubricado, com indicação ostensiva do grau ou espécie de sigilo.

Atenciosamente,

Deputado GIACOBBO
 Primeiro-Secretário

- NOTA: os Requerimentos de Informação, quando de autorias diferentes, devem ser respondidos separadamente.

/LMR

PRIMEIRA-SECRETARIA	
Documento recebido nesta Secretaria sem a indicação ou aparência de tratar-se de conteúdo de caráter sigiloso, nos termos do Decreto n. 7.845, de 14/11/2012, do Poder Executivo.	
Em 01/06/18 às 11 h 18	
D. 2396	
Assistente	Ponto
Bento Melo	
Ponente	

AVISO N° 47/2018/ASPAR/GM/MTPA

Brasília, de 13 de junho de 2018.

A Sua Excelência o Senhor
 Deputado **GIACOBO**
 Primeiro-Secretário da Câmara dos Deputados

Assunto: Requerimento de Informação nº 3.488/2018, de autoria da Deputada Professora Dorinha Seabra Rezende.

Senhor Secretário,

Reporto-me ao Ofício 1ª Sec/RI/E/nº 2.107, de 10 de maio de 2018, no qual Vossa Excelência encaminha o Requerimento de Informação nº 3.488/2018, de autoria da Deputada Professora Dorinha Seabra Rezende (DEM/TO), apresentado em 12 de abril de 2018, que requer a estimativa do impacto orçamentário e financeiro decorrente do Projeto de Lei nº 9.297/2017.

A respeito, encaminho, para o conhecimento do ilustre Secretário, o Ofício nº 2/2018/ARI-ANTAQ, de 1º de junho de 2018, e o Parecer Técnico nº 6/2018/GRI/SRG, de 4 de maio de 2018, elaborados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários, contendo os esclarecimentos sobre o assunto em questão.

Atenciosamente,


VALTER CASIMIRO SILVEIRA
 Ministro de Estado dos Transportes,
 Portos e Aviação Civil



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

SEPN - Quadra 514, Bloco E - Bairro Asa Norte, Brasília/DF, CEP 70760-545
Telefone: (61) 2029-6500 - <http://www.antaq.gov.br>

Ofício nº 2/2018/ARI-ANTAQ

A Sua Senhoria o Senhor

CARLOS HENRIQUE SILVA SANTOS

Chefe da Assessoria Parlamentar do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
Esplanada dos Ministérios, Bloco R - 6º andar - Bairro Zona Cívico Administrativa
CEP: 70044-902- Brasília/DF

Assunto: Resposta ao Ofício nº 461/2018/ASPAR/GM.

Referência: Processo nº 50300.004452/2018-91

Senhor Assessor,

1. Em resposta ao Ofício supramencionado, relativo ao Requerimento de Informação nº 3.488/2018, que *"Requer que seja solicitada ao Senhor Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil a estimativa do impacto orçamentário e financeiro decorrente do Projeto de Lei nº 9.297/2017"*, teço as seguintes considerações:

2. Após consulta realizada à agência, a Gerência de Regulação da Navegação Interior/Superintendência de Regulação, informou que o Projeto de Lei nº 9.297, mesmo que aprovado, não causaria nenhum impacto orçamentário e financeiro nos exercícios de 2018, 2019 e 2020 (Doc SEI 0494782).

3. Reitero, ainda, que o escopo das análises se restringe às áreas de competência da Agência.

4. Permaneço à disposição de Vossa Senhoria para quaisquer esclarecimentos adicionais que se fizerem necessários.

Anexos: I - Ofício Nº 577/2018/ASPAR/GM-MT (SEI nº 0511786).

II - Parecer Técnico nº 6/2018/GRI/SRG (SEI nº 0494782).

Atenciosamente,

CLÁUDIA RESENDE

Chefe da Assessoria de Comunicação e Relações Institucionais

Ao responder o presente expediente, solicitamos referenciar o número do Processo destacado no rodapé



Documento assinado eletronicamente por Cláudia Andreza Resende, Chefe da Assessoria de Comunicação e Relações Institucionais, em 01/06/2018, às 18:05, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 1º da Portaria nº 210/2015-DG da ANTAQ.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **0516648** e o código CRC **97E18FE6**.

Referência: Processo nº 50300.004452/2018-91

SEI nº 0516648



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

Parecer Técnico nº 6/2018/GRI/SRG

Assunto: Projeto de Lei (PL) nº 9297 de 2017 e Ofício nº 373/2018/ASPAR/GM - Requerimento de Informação nº 3.488/2018, da Deputada Professora DORINHA SEABRA REZENDE.

1. DA INTRODUÇÃO

1. Trata-se de análise sobre o Projeto de Lei (PL) nº 9297 de 2017 (SEI Nº 0460899), de autoria da Deputada Professora DORINHA SEABRA REZENDE (DEM/TO), que *"Institui a compensação financeira pela interligação de bacias hidrográficas para criação de sistema de navegação fluvial"*, em atendimento ao despacho SRG (SEI nº 0463282).

2. À luz das normas estabelecidas pela Presidência da República e em atendimento à solicitação da Chefe da Assessoria de Relações Institucionais - ASP, encaminhada por meio do Despacho ASP 0462838, essa análise terá conclusão final com base nos seguintes posicionamentos: contrário, favorável, favorável com sugestão, nada a opor ou matéria fora de competência.

3. Esse parecer trata também do Requerimento de Informação (RIC) 3488 de 2018, (SEI Nº 0482351) de autoria da Deputada Professora DORINHA SEABRA REZENDE (DEM/TO), que *"Requer que seja solicitada ao Senhor Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil a estimativa do impacto orçamentário e financeiro decorrente do Projeto de Lei nº 9.297/2017"*.

2. DA CONTEXTUALIZAÇÃO

4. A compensação financeira de que trata o PL nº 9.297 será devida pelos detentores de autorização para explorar serviços de navegação nos rios pertencentes à União, integrantes das bacias hidrográficas interligadas, e corresponderá a seis por cento do valor de referência dos fretes cobrados nas vias navegáveis.

5. A autora justifica o PL exemplificando os impactos ambientais, econômicos e sociais que a interligação de bacias hidrográficas poderá causar no modo de vida e na cultura das populações ribeirinhas.

6. No entender da autora, a ocorrência desses impactos adversos exigirá do poder público regional a adoção de medidas mitigatórias, que precisam ser financiadas por aqueles que serão beneficiados diretamente pela interligação das bacias hidrográficas.

7. O órgão ou entidade federal responsável pela regulação do transporte aquaviário será a instituição responsável pelo cálculo dos fretes a serem cobrados.

8. Com relação ao presente Requerimento de Informação, este visa a obtenção da

estimativa do impacto orçamentário e financeiro nos exercícios de 2018, 2019 e 2020; em decorrência da aprovação do Projeto de Lei nº 9.297, de 2017, de autoria da Deputada, cuja a cópia se encontra nesse processo.

9. De acordo com a autora, a iniciativa, se aprovada, acarretará aumento de despesa da União, e, como tal, sua tramitação deve submeter-se ao comando constitucional contido no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitárias, a seguir transcreto:

"Art. 113 A proposição legislativa que crie ou altere despesa obrigatória ou renuncia de receita deverá ser acompanhada da estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro"

3. DA ANÁLISE DO PROJETO DE LEI (PL) N° 9297 DE 2017

10. A deputada justifica o projeto descrevendo que "a interligação de bacias hidrográficas para estabelecer uma rede de navegação fluvial pode trazer benefícios, mas, por outro lado, impactos relevantes. A inevitável alteração do regime hidrológico, assim como o contato entre diferentes ecossistemas, com faunas e floras diversas, poderão gerar problemas ambientais e prejudicar as atividades pesqueiras, trazendo significativos impactos econômicos e, principalmente, sociais. Essa mudança de regime também poderá reduzir a produção de energia elétrica na bacia que ceder maior volume de água, diminuindo, assim, o valor recebido pelos entes federativos locais a título de compensação financeira pela utilização de recursos hídricos para geração de energia elétrica".

11. Os impactos ambientais, econômicos e sociais, assim como a possibilidade de interferência na produção de energia elétrica, citados pela autora, não se referem a navegação em si, e sim em relação a interligação de bacias hidrográficas, ou seja, nos efeitos colaterais que uma obra dessa dimensão pode causar. Esses impactos, e essa mudança de regime, que poderá reduzir a produção de energia elétrica na bacia que ceder maior volume de água, devem ser analisados pelo Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos caso a caso.

12. De acordo com a Lei nº 9.433, de 8 de Janeiro de 1997, que institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos:

Art. 32. Fica criado o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, com os seguintes objetivos:

- I - coordenar a gestão integrada das águas;
- II - arbitrar administrativamente os conflitos relacionados com os recursos hídricos;
- III - implementar a Política Nacional de Recursos Hídricos;
- IV - planejar, regular e controlar o uso, a preservação e a recuperação dos recursos hídricos;
- V - promover a cobrança pelo uso de recursos hídricos.

Art. 33. Integram o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos: (Redação dada pela Lei 9.984, de 2000)

- I – o Conselho Nacional de Recursos Hídricos; (Redação dada pela Lei 9.984, de 2000)
- I-A. – a Agência Nacional de Águas; (Incluída pela Lei 9.984, de 2000)
- II – os Conselhos de Recursos Hídricos dos Estados e do Distrito Federal; (Redação dada pela Lei 9.984, de 2000)
- III – os Comitês de Bacia Hidrográfica; (Redação dada pela Lei 9.984, de 2000)
- IV – os órgãos dos poderes públicos federal, estaduais, do Distrito Federal e municipais cujas competências se relacionem com a gestão de recursos hídricos; (Redação dada pela Lei 9.984, de 2000)
- V – as Agências de Água. (Redação dada pela Lei 9.984, de 2000)

13. Com relação a navegação, a autora afirma que a "constante circulação de embarcações também pode causar interferências no modo de vida e na cultura das populações

ribeirinhas, além de provocar impactos adversos nas margens dos cursos d'água, em decorrências das manobras necessárias para condução de grandes barcaças nos trechos sinuosos dos rios. Ademais, a necessidade de manutenção de calado mínimo poderá restringir a emissão de outorgas para uso da água em irrigação, promovendo substanciais perdas econômicas".

14. Em se tratando da interferência no modo de vida e na cultura das populações ribeirinhas, o modal hidroviário também traz benefícios: o estímulo à economia local e ao transporte de carga e passageiros; o desenvolvimento da indústria de produtos primários relacionados à indústria de mineração e de grãos comestíveis, agroindústria, devido ao custo reduzido no transporte; e o desenvolvimento da indústria de manufatura, produtos secundários, causado pelo baixo custo no transporte.

15. Todos os tipos de transportes causam um certo impacto em sua implantação. As vantagens do transporte hidroviário são muitas se comparados aos outros modais, como o rodoviário e ferroviário. Algumas características do transporte fluvial que o torna atraente são: grande capacidade de carga; baixo custo de transporte, de manutenção e operacional; econômico para pequenas e grandes distâncias; baixo consumo de energia; menor impacto ambiental do que outros meios..

16. Para o projeto de uma hidrovia é necessário definir as cargas e a embarcação de projeto. Na análise da capacidade de tráfego de uma hidrovia são definidas as atividades de transporte e os tipos de cargas que serão transportadas na área de influência da hidrovia, para um tempo da economia local atual e futuro, e, a partir dessas informações a análise de quais seriam os impactos da navegação. O PL não especifica quais interligações de bacias seriam atingidas.

17. A interligação de bacias é um projeto muito complexo que deve ser analisado com bastante critério por várias instituições, mas é preciso ressaltar que os projetos de interligação visam também consumo humano, irrigação e a geração de energia. A navegação em si não causa grande impacto ambiental.

18. Ainda segundo a Lei nº 9.433, a navegação não é a maior prioridade na utilização dos recursos hídricos.

Art. 1º A Política Nacional de Recursos Hídricos baseia-se nos seguintes fundamentos:

I - a água é um bem de domínio público;

II - a água é um recurso natural limitado, dotado de valor econômico;

III - em situações de escassez, o uso prioritário dos recursos hídricos é o consumo humano e a desidratação de animais;

IV - a gestão dos recursos hídricos deve sempre proporcionar o uso múltiplo das águas;

V - a bacia hidrográfica é a unidade territorial para implementação da Política Nacional de Recursos Hídricos e atuação do Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos;

VI - a gestão dos recursos hídricos deve ser descentralizada e contar com a participação do Poder Público, dos usuários e das comunidades.

19. No momento existe apenas um projeto de interligação de bacias em curso, o Projeto de Lei 6569/13, do deputado Gonzaga Patriota (PSB-PE), que prevê a interligação entre os rios Preto (BA) e Tocantins. O projeto, segundo o parlamentar pernambucano, é uma forma de garantir o abastecimento d'água dos municípios do semiárido nordestino, uma vez que a Barragem de Sobradinho (BA) está com pouco mais de 20% de sua capacidade de volume, pondo em risco a geração de energia e projetos de irrigação.

20. A finalidade principal seria o consumo, a irrigação e a geração de energia, a navegação seria um extra para uma maior viabilidade do projeto.

21. Esse projeto do deputado Gonzaga pretende interligar, com a construção de um extenso canal, duas grandes bacias hidrográficas brasileiras, a Bacia do rio São Francisco e a Bacia Amazônica, utilizando o trecho navegável do rio Preto, afluente do rio Grande, para estabelecer conexão com o rio Tocantins.

22. Eses rios já fazem parte da Relação Descritiva das Hidrovias do Plano Nacional de Viação, constantes do Anexo da Lei nº 5.917/73, que aprova o Plano Nacional de Viação. A proposta em questão quer incluir e assegurar a continuidade da navegação fluvial entre os rios citados, no item 5.2.2 – Interligação de Bacias do Plano Nacional de Viação.

23. O Projeto de Lei (PL) nº 9297 de 2017 define que:

Art. 2º (...)

Parágrafo único. A compensação financeira corresponderá a seis por cento do valor de referência dos fretes cobrados nas vias navegáveis referidas no caput, que será calculado pelo órgão ou entidade federal responsável pela regulação do transporte aquaviário.

24. Da maneira que está determinado no PL, a instituição da compensação financeira calculada como um percentual do frete fica caracterizado como um imposto. A cobrança do mesmo percentual para todos os casos de sistema de navegação fluvial criados por interligação de bacias fica muito genérico. Cada interligação terá o seu custo e o seu impacto. A autora não informa a análise utilizada com a qual definiu que o percentual ideal a ser cobrado é o de 6%.

25. De acordo com a Lei 10.233, de 5 de Junho de 2001, a prestação de serviço de transporte aquaviário da navegação interior deve ser outorgada por autorização. No regime de autorização não há pagamento pelo valor das outorgas, não há um percentual a ser cobrado das empresas de navegação autorizadas pela outorga.

26. Cada projeto interligação de bacia terá o seu impacto e o seu custo de implantação. Entende-se que o consumo e a geração energia são prioridade no uso de recursos hídricos, para instituir a cobrança de uma compensação financeira, deve ser analisado quais os setores mais beneficiados e para os quais a interligação de bacias foi direcionado.

27. Se as propostas de interligação de bacias hidrográficas têm como foco principal diminuir situações de escassez de oferta de recursos hídricos para consumo e irrigação, ou assegurar a regularidade da oferta de energia elétrica, não cabe ao setor de navegação aquaviária solucionar entraves para a respectiva compensação à população envolvida.

28. Ressalta-se, que é preciso incentivar o transporte aquaviário, a cobrança desse percentual seria uma restrição a esse tipo de transporte. Em algumas bacias, como a do São Francisco, a navegação, atualmente, é menor do que já foi a há dez anos. O transporte aquaviário precisa de medidas que o fortaleça e o faça crescer.

4. DA ANÁLISE REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO (RIC) 3488 DE 2018

29. A intenção da autora, em seu projeto de lei, é instituir uma compensação financeira a ser paga pelos detentores de autorização para explorar serviços de navegação nos rios pertencentes à União, integrantes das bacias hidrográficas interligadas.

30. Entende-se que, nesse caso, não há aumento de despesa para a União, e sim a instituição de uma receita.

31. O Requerimento de Informação visa a obtenção da estimativa do impacto orçamentário e financeiro nos exercícios de 2018, 2019 e 2020; em decorrência da aprovação do Projeto de Lei nº 9.297, de 2017, de autoria da Deputada, cuja a cópia se encontra nesse processo.

32. O PL não trata de uma interligação de bacia em específico. Para o estudo de viabilidade de uma hidrovia, a análise é dividida em três eixos: infraestrutura, mercado e regulatório.

33. Eixo Infraestrutura: Neste eixo é necessário realizar o levantamento das condições gerais de navegação da Hidrovia, identificação de local de portos e terminais estrangeiros, principais vias de ligação rodoviária e ferroviária, além do levantamento das principais obras de infraestrutura viária planejadas.

34. Eixo Mercado: No eixo mercado, é elaborado um diagnóstico e análises atuais da Hidrovia, quanto à situação das embarcações, fluxo de produtos, empresas de navegação que atuam na Hidrovia e o levantamento de estaleiros que operem na manutenção de embarcações.

35. Eixo Regulatório: Estudo de caso para implantação de empresa de navegação.

36. Para o projeto de uma hidrovia é necessário definir as cargas e os tipos de embarcações que iriam utilizá-las. Na análise da capacidade de tráfego de uma hidrovia são definidas as atividades de transporte e os tipos de cargas que serão transportadas na área de influência da hidrovia, para um tempo da economia local atual e futuro, e, a partir dessas informações a análise de quais seriam os impactos da navegação.

37. Para a estimativa do impacto orçamentário e financeiro desse PL nos próximos anos seria necessário que a interligação de bacias estivesse pronta ou pelo menos com uma previsão de conclusão.

38. De acordo com o art. 1º do PL, o direito à compensação financeira prevista se iniciaria quando da interligação de bacias hidrográficas para criação de sistema de navegação fluvial:

Art. 1º Quando da interligação de bacias hidrográficas para criação de sistema de navegação fluvial, os Estados da Federação banhados pelas vias navegáveis desse sistema constituídas por rios pertencentes à União terão direito ao recebimento de compensação financeira.

39. No momento existe apenas um projeto de interligação de bacias em curso, o Projeto de Lei 6569/13, do deputado Gonzaga Patriota (PSB-PE), que prevê a interligação entre os rios Preto (BA) e Tocantins. A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara aprovou o PL em outubro de 2017. A proposta tramitou em caráter conclusivo e pode seguir para análise do Senado Federal.

40. Não há perspectiva que se tenha nos próximos três anos a conclusão de alguma interligação de bacias hidrográficas para criação de sistema de navegação fluvial. Portanto, mesmo que aprovado, o Projeto de Lei nº 9.297, de 2017, não teria nenhum impacto orçamentário e financeiro nos exercícios de 2018, 2019 e 2020.

41. Não se vislumbra, pelo PL, ação que condicione o aumento de despesa ou a concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita.

5. DAS CONCLUSÕES

42. Por todo o exposto, de acordo com os documentos constantes do Processo nº 50300.004452/2018-91 e as competências desta área técnica, opina-se pelo posicionamento contrário ao texto de lei proposto no Projeto de Lei (PL) nº 9297 de 2017.

43. Com relação ao Requerimento de Informação (RIC) 3488 de 2018, o Projeto de Lei nº 9.297, mesmo que aprovado, não causaria nenhum impacto orçamentário e financeiro nos exercícios de 2018, 2019 e 2020.

É o entendimento.

Bruno Artuzo Vidigal

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Artuzo Vidigal, Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários**, em 04/05/2018, às 12:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 1º da Portaria nº 210/2015-DG da ANTAQ.

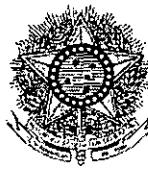


A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **0494782** e o código CRC **39AD6095**.

Referência: Processo nº 50300.004452/2018-91

SEI nº 0494782

Criado por Pedro.Soares, versão 2 por Pedro.Soares em 04/05/2018 12:39:06.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
PRIMEIRA-SECRETARIA

Ofício 1^ºSec/RI/I/nº 2323 /18

Brasília, 26 de junho de 2018.

Exma. Senhora Deputada
PROFESSORA DORINHA SEABRA REZENDE
Gabinete 432 – Anexo 4

Assunto: **resposta a Requerimento de Informação**

Senhora Deputada,

Encaminho a Vossa Excelência cópia do Aviso nº 47/2018/ASPAR/GM/MTPA, de 13 de junho de 2018, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, em resposta ao **Requerimento de Informação nº 3.488/2018** de sua autoria.

Atenciosamente,

Deputado GIACOB
Primeiro-Secretário

RECEBI NESTA DATA A
PRESENTE DOCUMENTAÇÃO
EM 26/06/18

Nome por extenso e legível:
Ediane

Ponto: 2381501



Documento : 7816 - 1/LMR