



C0074797A

## CÂMARA DOS DEPUTADOS

# PROJETO DE LEI N.º 3.412, DE 2019

(Da Sra. Rosana Valle)

Altera a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, que institui o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO e dá outras providências.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-4885/2016.

**APRECIAÇÃO:**  
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

## PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

## O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º. o art. 16 da Lei nº 11.033/2014, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16. Os beneficiários do REPORTO, descritos no art. 15º desta Lei, ficam acrescidos das empresas de dragagem, definidas na Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007, dos recintos alfandegados de zona secundária, dos Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX), dos Terminais de Armazenagem e Reparo de Contêineres Vazios e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2030.

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

Com o objetivo de estimular os investimentos para a modernização e a ampliação da infraestrutura portuária, em 21 de dezembro de 2004 o Governo Federal instituiu, através da Lei Federal nº 11.033, o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO. Com o REPORTO tornou-se possível a aquisição de equipamentos e outros bens, no mercado interno, ou a sua importação, quando adquiridos ou importados diretamente pelos beneficiários do REPORTO e destinados ao seu ativo imobilizado para utilização exclusiva em portos na execução de serviços de carga, descarga e movimentação de mercadorias, com a suspensão do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, da Contribuição para o PIS/PASEP, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS e, conforme o caso, do Imposto de Importação, desde que não possua similar nacional.

Após o decurso do prazo de 5 (cinco) anos, contados da data da ocorrência do respectivo fato gerador, ocorrerá a conversão da suspensão do Imposto de Importação e do IPI em isenção, assim como a conversão a alíquota 0 (zero) da contribuição para o PIS/PASEP e COFINS.

Em seu texto original, a Lei Federal 11.033 de 2004, inclui como beneficiários do REPORTO o operador portuário, o concessionário de porto organizado, o arrendatário de instalação portuária de uso público e a empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso privativo misto.

Ao longo dos anos novas atividades foram beneficiadas pelo REPORTO, tais como: a empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso privativo exclusivo, inclusive aquelas que operam com embarcações offshore (Redação dada pela Lei Federal 12.715, de 2012); o concessionário de transporte ferroviário (Redação dada pela Lei Federal 11.774, de 2008); as empresas de dragagem, os

recintos alfandegados de zona secundária e os Centros de Treinamento Profissional (Redação dada pela Lei Federal 11.726, de 2008).

Os benefícios fiscais eram concedidos às aquisições e importações efetuadas até 31 de dezembro de 2007, sendo este prazo prorrogado sucessivas vezes até a Lei Federal 13.169 de 6 de outubro de 2015 que prorrogou este prazo para 31 de dezembro de 2020.

Durante a discussão do Projeto de Lei 1.660 de 2007, arquivado em virtude da aprovação da Lei 11.726 de 2008, o relatório apresentado na Comissão de Viação e Transportes recomendou a aprovação da emenda apresentada pelo Deputado Federal Márcio França, que pretendia estender os benefícios do REPORTO aos Terminais Retroportuários, caracterizando-as como empresas que acondicionam e movimentam contêineres em áreas localizadas fora de porto organizado, desde que essa área esteja no próprio município ou em município contíguo ao do Porto Organizado. O referido relatório entende que a proposta era inteiramente justificável, uma vez que a eficiência das operações portuárias também depende de como são estocados e manipulados os contêineres em pátios localizados nas imediações dos portos organizados, destacando que, se aquele que explora áreas para acomodação de contêineres não dispuser de maquinário apropriado, e em quantidade necessária à movimentação dessas estruturas, é certo que ocorrerá lentidão tanto no despacho de contêineres para as zonas terminais como na recepção e arrumação destes no “pátio de estacionamento”.

A Lei Federal 11.726 de 23 de junho de 2008 também trouxe em seu bojo a inclusão de novos setores como beneficiários do REPORTO, estendendo os benefícios às empresas de dragagem, definidas na Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007, aos recintos alfandegados de zona secundária e aos Centros de Treinamento Profissional, conceituados no art. 32 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

Também cabe destaque a emenda 04 à Medida Provisória 556/2011 (cuja eficácia expirou em 31/05/2012), apresentada pelo Deputado Federal Alberto Mourão, que pleiteava a inserção dos Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX) dentre os beneficiários do REPORTO. Em sua justificativa o Parlamentar mencionava que o REDEX é um local sob o controle aduaneiro fundamental para alavancar as exportações nacionais e aumentar a competitividade dos produtos fabricados no país no mercado internacional, porém, esta emenda não logrou êxito devido a expiração do prazo legal para que a Medida Provisória fosse convertida em Lei, acarretando na inclusão da redação original da Medida Provisória 556/2011 no texto de conversão em Lei da Medida Provisória 559/2011 (Lei Federal 12.688, de 18 de julho de 2012).

Os Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação – REDEX são locais sob o controle aduaneiro, nos mesmos padrões daqueles determinados aos Recintos Alfandegados, instituídos pela Instrução Normativa nº 114, de 31 de dezembro de 2001 da Secretaria da Receita Federal. Os Terminais de Contêineres Vazios são empresas que prestam serviços de armazenagem, gestão e reparos de contêineres vazios para armadores de navios e empresas proprietárias de

contêineres (cias. de leasing), atendendo às necessidades operacionais e logísticas do Comercio Exterior.

Somente no Porto de Santos, principal porta de comércio do Brasil, que em 2018 movimentou 133 milhões de toneladas, estes Terminais atuam oferecendo o apoio logístico necessário ao Comércio Exterior, além de contribuir de forma significativa com a atividade econômica da região através da arrecadação de tributos e a manutenção de 22.500 empregos diretos e indiretos.

O escoamento da produção nacional exige mais eficiência de toda a estrutura portuária, inclusive as retroportuárias, por todos estes motivos, incluir os Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação entre as atividades beneficiárias do REPORTO, é fundamental para alavancar as exportações nacionais e para a manutenção do Brasil competitivo no mercado externo. É imprescindível para a indústria nacional, principalmente as exportadoras, que o Governo Federal estude alternativas para que os Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (REDEX) e os Terminais de Contêineres Vazios sejam contemplados pelos benefícios instituídos pelo REPORTO, podendo desta forma trazer maior competitividade aos produtos nacionais no mercado mundial.

É evidente que com a inserção destas atividades no rol de beneficiários do REPORTO haverá investimentos em novos e modernos equipamentos, fazendo com que os Terminais Retroportuários (REDEX e Terminais de Contêineres Vazios) alcancem os índices de desempenho similares aos registrados nos Operadores Portuários, e, no em relação aos REDEX está incentivando um setor que por sua própria denominação foca exclusivamente as exportações nacionais, servindo ainda de instrumento estratégico para que o Brasil consiga alcançar, em menor tempo, a melhoria dos índices de desempenho nas suas exportações, bem como aumentar significativamente sua participação no comércio mundial.

Além do mais contribuirá para o estabelecimento de condições isonômicas entre todos os que atuam nas operações portuárias, uma vez que tal benefício é concedido a Portos Secos, que, diferentemente dos REDEX e dos Terminais de Contêineres Vazios (localizados nas adjacências do Porto Organizado), estão localizados em regiões no interior do país, como é o caso – apenas para exemplo - dos Portos Secos de Anápolis – GO e Brasília – DF. De acordo com informações disponibilizadas no portal da Secretaria da Receita Federal do Brasil atualmente existem 60 Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação - REDEX em todo o Brasil. Na região do Porto de Santos, que abrange os municípios de Santos, Guarujá e Cubatão, são 35 REDEX instalados. Na região do Porto de Santos ainda existem 20 empresas que operam como Terminal de Contêineres Vazios, além de 02 empresas que operam como Pátios Reguladores de Veículos.

A extensão do REPORTO ao Terminais Retroportuários (REDEX e Terminais de Contêineres Vazios) poderia acarretar em investimentos na ordem de US\$ 116,0 milhões em equipamentos para movimentação de cargas até dezembro de 2019, conforme levantamento feito pela ABTTC – Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres em seu 1º Censo do Setor Retroportuário, investimentos estes que beneficiariam diretamente as

exportações nacionais e a competitividade de nossos produtos no Comércio Exterior. Em 2014 o Brasil ocupava a 65ª posição no Ranking de Performance Logística elaborado pelo Banco Mundial, onde para a exportação de produtos em um contêiner de 40 pés o custo logístico era de US\$ 1.866,00, comparando com a Holanda, que ocupa a 2ª posição neste mesmo ranking, o custo logístico era de US\$ 977,00.

Como bem registrado pelo Dep. Marcio França em sua Justificação quando da Emenda apresentada ao PL 1660/2007 “No contexto apresentado, enxergamos como uma solução para a melhoria do desempenho dos portos brasileiros, a ampliação dos benefícios do REPORTO para os terminais retroportuários estabelecidos nas regiões metropolitanas nos municípios onde haja porto organizado, uma vez que, estando os chamados terminais marítimos fazendo uso de modernos equipamentos de movimentação de cargas e contêineres, que possibilitaram a melhoria de seus índices de eficiência operacional, faz-se mister que essa cadeia de suporte ao porto (os terminais retroportuários), também tenham a possibilidade de fazer uso de equipamentos considerados de ponta para a manipulação de cargas e contêineres (estes, cheios e/ou vazios).”

Vale registrar que semelhante iniciativa foi apresentada pelo Dep. Marcelo Squassoni como Emenda ao PL 516/2001 do Dep. Leonardo Quintão, sendo ambas proposituras arquivadas em 31/01/2019 nos termos do Artigo 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Estando certa de que as reduções tributárias propostas serão revertidas em benefícios de todos e desenvolvimento do país, conto com o apoio dos ilustres pares para aprovação da iniciativa em comento.

**Dep. Rosana Valle**

**PSB/SP**

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
Seção de Legislação Citada - SELEC

**LEI N° 11.033, DE 21 DE DEZEMBRO DE 2004**

Altera a tributação do mercado financeiro e de capitais; institui o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - REPORTO; altera as Leis nºs 10.865, de 30 de abril de 2004, 8.850, de 28 de janeiro de 1994, 8.383, de 30 de dezembro de 1991, 10.522, de 19 de julho de 2002, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, e

10.925, de 23 de julho de 2004; e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 - Lei dos Portos, dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2020. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 13.169, de 6/10/2015](#))

Art. 17. As vendas efetuadas com suspensão, isenção, alíquota 0 (zero) ou não incidência da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS não impedem a manutenção, pelo vendedor, dos créditos vinculados a essas operações.

.....

.....

**LEI N° 11.610, DE 12 DE DEZEMBRO DE 2007**

(Revogada pela Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013)

Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituído o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, a ser implantado pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e pelo Ministério dos Transportes, por intermédio do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, nas respectivas áreas de atuação.

§ 1º O Programa de que trata o caput deste artigo abrange as obras e serviços de engenharia de dragagem do leito das vias aquaviárias, compreendendo a remoção do material sedimentar submerso e a escavação ou derrocamento do leito, com vistas à manutenção da profundidade dos portos em operação ou na sua ampliação.

§ 2º Para fins desta Lei, considera-se:

I - dragagem: obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais;

II - draga: equipamento especializado acoplado à embarcação ou à plataforma fixa, móvel ou flutuante, utilizado para execução de obras ou serviços de dragagem;

III - material dragado: material retirado ou deslocado do leito dos corpos d'água decorrente da atividade de dragagem e transferido para local de despejo autorizado pelo órgão competente;

IV - empresa de dragagem: pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação.

Art. 2º A dragagem por resultado compreende a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeo, e berços de atracação, bem como os serviços de natureza contínua com o objetivo de manter, pelo prazo fixado no edital, as condições de profundidade estabelecidas no projeto implantado.

§ 1º Na hipótese de ampliação ou implantação da área portuária de que trata o caput deste artigo, é obrigatória a contratação conjunta dos serviços de dragagem de manutenção, a serem posteriormente prestados.

§ 2º As obras e serviços integrantes do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária serão contratados na forma do caput deste artigo.

.....  
.....

## **LEI N° 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013**

Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.

### **A PRESIDENTA DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

### **CAPÍTULO VI DO TRABALHO PORTUÁRIO**

.....

Art. 33. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

- a) repreensão verbal ou por escrito;
- b) suspensão do registro pelo período de 10 (dez) a 30 (trinta) dias; ou
- c) cancelamento do registro;

II - promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, adequando-a aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

III - arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;

e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

§ 4º As matérias constantes nas alíneas a e b do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5º A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4º será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 34. O exercício das atribuições previstas nos arts. 32 e 33 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

.....  
.....

## **LEI N° 13.169, DE 6 DE OUTUBRO DE 2015**

Altera a Lei nº 7.689, de 15 de dezembro de 1988, para elevar a alíquota da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL em relação às pessoas jurídicas de seguros privados e de capitalização, e às referidas nos incisos I a VII, IX e X do § 1º do art. 1º da Lei Complementar nº 105, de 10 de janeiro de 2001; altera as Leis nºs 9.808, de 20 de julho de 1999, 8.402, de 8 de janeiro de 1992, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 11.033, de 21 de dezembro de 2004, 12.715, de 17 de setembro de 2012, 9.249, de 26 de dezembro de 1995, 11.484, de 31 de maio de 2007, 12.973, de 13 de maio de 2014, 10.150, de 21 de dezembro de 2000, e 10.865, de 30 de abril de 2004; e dá outras providências.

### **A PRESIDENTA DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º A Lei nº 7.689, de 15 de dezembro de 1988, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art.

3º

I - 20% (vinte por cento), no período compreendido entre 1º de setembro de 2015 e 31 de dezembro de 2018, e 15% (quinze por cento) a partir de 1º de janeiro de 2019, no caso das pessoas jurídicas de seguros privados, das de capitalização e das referidas nos incisos I a VII e X do § 1º do art. 1º da Lei Complementar nº 105, de 10 de janeiro de 2001;

II - 17% (dezessete por cento), no período compreendido entre 1º de outubro de 2015 e 31 de dezembro de 2018, e 15% (quinze por cento) a partir de 1º de janeiro de 2019, no caso das pessoas jurídicas referidas no inciso IX do § 1º do art. 1º da Lei Complementar nº 105, de 10 de janeiro de 2001;

III - 9% (nove por cento), no caso das demais pessoas jurídicas." (NR)

Art. 2º Ficam isentos e remidos do laudêmio, do foro e das taxas de ocupação os contribuintes localizados na Área A do antigo Aeroporto de Petrolina, Estado de Pernambuco, identificados no Anexo I desta Lei.

Parágrafo único. Aplica-se a remissão aos débitos patrimoniais devidos à União, constituídos e não pagos, inclusive os inscritos em dívida ativa, executados judicialmente ou não.

## **LEI Nº 11.726, DE 23 DE JUNHO DE 2008**

Dispõe sobre a prorrogação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - Reporto, instituído pela Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, e altera as Leis nºs 11.033, de 21 de dezembro de 2004, e 9.433, de 8 de janeiro de 1997.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O caput do art. 14 e o art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 14. As vendas de máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens, no mercado interno ou a sua importação, quando adquiridos ou importados diretamente pelos beneficiários do Reporto e destinados ao seu ativo imobilizado para utilização exclusiva em portos na execução de serviços de carga, descarga e movimentação de mercadorias, na execução dos serviços de dragagem, e nos Centros de Treinamento Profissional, na execução do treinamento e formação de trabalhadores, serão efetuadas com suspensão do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, da Contribuição

para o PIS/Pasep, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins e, quando for o caso, do Imposto de Importação.

....." (NR)

"Art. 16. Os beneficiários do Reporto, descritos no art. 15 desta Lei, ficam acrescidos das empresas de dragagem, definidas na Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007, dos recintos alfandegados de zona secundária e dos Centros de Treinamento Profissional, conceituados no art. 32 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e terão o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária - Reporto para aquisições e importações efetuadas até 31 de dezembro de 2011." (NR)

#### Art. 2º ( VETADO)

Art. 3º O art. 14 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 9º, 10, 11 e 12:

"Art. 14. ....

§ 9º As peças de reposição citadas no caput deste artigo deverão ter seu valor aduaneiro igual ou superior a 20% (vinte por cento) do valor aduaneiro da máquina ou equipamento ao qual se destinam, de acordo com a Declaração de Importação - DI respectiva.

§ 10. Os veículos adquiridos com o benefício do Reporto deverão receber identificação visual externa a ser definida pela Secretaria Especial de Portos.

§ 11. Na hipótese de utilização do bem em finalidade diversa da que motivou a suspensão de que trata o caput deste artigo, a sua não incorporação ao ativo imobilizado ou a ausência da identificação citada no § 10 deste artigo, o beneficiário fica sujeito à multa de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor de aquisição do bem no mercado interno ou do respectivo valor aduaneiro.

§ 12. A aplicação da multa prevista no § 11 deste artigo não prejudica a exigência dos tributos suspensos, de outras penalidades cabíveis, bem como dos acréscimos legais." (NR)

Art. 4º O Presidente do Conselho de Autoridade Portuária, como referido na alínea a do inciso I do caput do art. 31 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, será indicado pela Secretaria Especial de Portos e representá-la-á em cada porto organizado.

#### Art. 5º ( VETADO)

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 23 de junho de 2008; 187º da Independência e 120º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA  
 Guido Mantega  
 Miguel Jorge  
 Márcio Pereira Zimmermann  
 Paulo Bernardo Silva

## **LEI N° 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993**

*(Revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

---

### CAPÍTULO VI DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

#### **Seção I Do Conselho de Autoridade Portuária**

---

Art. 32. Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) instituirão Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas.

#### **Seção II Da Administração do Porto Organizado**

Art. 33. A Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:

I - cumprir e fazer cumprir as Leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;

II - assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto;

III - pré-qualificar os operadores portuários;

IV - fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;

V - prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao órgão de gestão de mão-de-obra;

VI - fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, nelas compreendida a infra-estrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto;

VII - fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VIII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto, no âmbito das respectivas competências;

IX - organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto;

X - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto;

XI - autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída, inclusive a atracação e desatracação, o fundeo e o tráfego de embarcação na área do porto, bem assim a movimentação de carga da referida embarcação, ressalvada a intervenção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento de embarcação;

XII - suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XIII - lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, aplicando as penalidades previstas em lei, ressalvados os aspectos legais de competência da União, de forma supletiva, para os fatos que serão investigados e julgados conjuntamente;

XIV - desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhes forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Portuária;

XV - estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público.

§ 2º O disposto no inciso XI do parágrafo anterior não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 3º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar ou garantir aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 4º Para efeito do disposto no inciso XI deste artigo, as autoridades no porto devem criar mecanismo permanente de coordenação e integração das respectivas funções, com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberação das pessoas, embarcações e mercadorias.

§ 5º Cabe à Administração do Porto, sob coordenação:

I - da autoridade marítima:

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;

b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeo para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

c) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade;

d) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão trafegar, em função das limitações e características físicas do cais do porto;

II - da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento do porto;

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto.

.....  
.....

## **MEDIDA PROVISÓRIA N° 556, DE 23 DE DEZEMBRO DE 2011**

*(Sem eficácia)*

Altera a Lei nº 10.887, de 18 de junho de 2004, relativa à contribuição do Plano de Seguridade do Servidor Público, prorroga a vigência do Regime Tributário para Incentivo

à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária, de que trata a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º A Lei nº 10.887, de 18 de junho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º .....  
§ 1º .....

VIII - a parcela percebida em decorrência do exercício de cargo em comissão ou de função comissionada ou gratificada;

IX - o abono de permanência de que tratam o § 19º do art. 40 da Constituição, o § 5º do art. 2º e o § 1º do art. 3º da Emenda Constitucional nº 41, de 19 de dezembro de 2003;

X - o adicional de férias;

XI - o adicional noturno;

XII - o adicional por serviço extraordinário;

XIII - a parcela paga a título de assistência à saúde suplementar;

XIV - a parcela paga a título de assistência pré-escolar; e

XV - a parcela paga a servidor público indicado para integrar conselho ou órgão deliberativo, na condição de representante do governo, de órgão ou de entidade da Administração Pública do qual é servidor.

§ 2º O servidor ocupante de cargo efetivo poderá optar pela inclusão, na base de cálculo da contribuição, de parcelas remuneratórias percebidas em decorrência de local de trabalho e do exercício de cargo em comissão ou de função comissionada ou gratificada, e daquelas recebidas a título de adicional noturno ou de adicional por serviço extraordinário, para efeito de cálculo do benefício a ser concedido com fundamento no art. 40 da Constituição e no art. 2º da Emenda Constitucional nº 41, de 2003, respeitada, em qualquer hipótese, a limitação estabelecida no § 2º do art. 40 da Constituição." (NR)"

.....  
.....

## **LEI Nº 12.688, DE 18 DE JULHO DE 2012**

Autoriza a Centrais Elétricas Brasileiras S.A. (Eletrobras) a adquirir o controle acionário da Celg Distribuição S.A. (Celg D); institui o Programa de Estímulo à Reestruturação e ao Fortalecimento das Instituições de Ensino Superior (Proies); altera as Leis nºs 3.890-A, de 25 de abril de 1961, 9.718, de 27 de novembro de 1998, 10.637, de 30 de dezembro

de 2002, 10.887, de 18 de junho de 2004, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 11.033, de 21 de dezembro de 2004, 11.128, de 28 de junho de 2005, 11.651, de 7 de abril de 2008, 12.024, de 27 de agosto de 2009, 12.101, de 27 de novembro de 2009, 12.429, de 20 de junho de 2011, 12.462, de 4 de agosto de 2011, e 12.546, de 14 de dezembro de 2011; e dá outras providências.

## A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**Art. 1º** É a Centrais Elétricas Brasileiras S.A. (Eletrobras) autorizada a adquirir o controle acionário da Celg Distribuição S.A. (Celg D).

**§ 1º** A Eletrobras adquirirá, no mínimo, 51% (cinquenta e um por cento) das ações ordinárias com direito a voto.

**§ 2º** A Eletrobras deverá publicar, em seu sítio oficial, informações relativas ao processo de transação do controle acionário da Celg D, desde que preservadas as regras inerentes à divulgação de fato relevante aos mercados nacional e internacional e ressalvadas as hipóteses legais de sigilo e de segredo industrial decorrentes da exploração direta de atividade econômica pela Eletrobras.

**§ 3º** A Celg D, após a aquisição do seu controle acionário pela Eletrobras, deverá disponibilizar, em seu sítio oficial, prestação de contas das medidas saneadoras aplicadas para sua recuperação financeira, do uso de seus recursos e da realização de seus investimentos, ressalvadas as hipóteses legais de sigilo e de segredo industrial decorrentes da exploração direta de atividade econômica pela Celg D.

**Art. 2º** O art. 15 da Lei nº 3.890-A, de 25 de abril de 1961, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 15. ....

**§ 1º** A Eletrobras, diretamente ou por meio de suas subsidiárias ou controladas, poder-se-á associar, com ou sem aporte de recursos, para constituição de consórcios empresariais ou participação em sociedades, com ou sem poder de controle, no Brasil ou no exterior, que se destinem direta ou indiretamente à exploração da produção, transmissão ou distribuição de energia elétrica.

.....  
**§ 4º** É autorizada a dispensa de procedimento licitatório para a venda à Eletrobras de participação acionária em empresas relacionadas ao seu objeto social." (NR)

**Art. 3º** É instituído o Programa de Estímulo à Reestruturação e ao Fortalecimento das Instituições de Ensino Superior (Proies), com o objetivo de assegurar condições para a continuidade das atividades de entidades mantenedoras de instituições integrantes:

I - do sistema de ensino federal; e

II - (VETADO).

**§ 1º** O programa previsto no *caput* tem por objeto viabilizar:

I - a manutenção dos níveis de matrículas ativas de alunos;

II - a qualidade do ensino, nos termos estabelecidos pelo Ministério da Educação (MEC);

.....  
.....

## **INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 114, DE 31 DE DEZEMBRO DE 2001**

Dispõe sobre a fiscalização aduaneira em Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex).

O SECRETÁRIO DA RECEITA FEDERAL, no uso da atribuição que lhe confere o inciso III do art. 209 do Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal, aprovado pela Portaria MF nº 259, de 24 de agosto de 2001, e tendo em vista o disposto nos arts. 446 e 451 do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto nº 91.030, de 5 de março de 1985, resolve:

Art. 1º O despacho aduaneiro de exportação poderá ser realizado em recinto não-alfandegado de zona secundária, de conformidade com o estabelecido nesta Instrução Normativa.

Art. 2º O recinto não alfandegado de zona secundária, onde se processar o despacho referido no artigo anterior, é denominado Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex).

§ 1º O Redex pode estar localizado no estabelecimento do próprio exportador ou em endereço específico para uso comum de vários exportadores.

§ 2º A prestação de serviços aduaneiros, no Redex, fica condicionada ao cumprimento do disposto nas normas gerais estabelecidas para o despacho aduaneiro de exportação.

.....  
.....

<b>FIM DO DOCUMENTO</b>
-------------------------