

Art. 5º. Fica criado o tratamento Tributário Especial de ICMS com o objetivo de proporcionar destinação ambientalmente apropriada às embarcações, plataformas, sistemas marítimos e equipamentos de apoio descomissionados.

§ 1º. As empresas que exerçam as atividades econômicas referidas no *caput* do artigo 1º desta lei farão *ius* aos benefícios fiscais previstos na Lei nº 4.178/2003, bem como ao diferimento do ICMS sobre a aquisição de equipamentos, peças, partes, acessórios, componentes e materiais destinados à reutilização das embarcações, plataformas ou demais atividades descritas no artigo 2º desta Lei para eventual saída desses bens.

§ 2º. O disposto no artigo 1º da Lei nº 7.634/2017 não se aplica às atividades econômicas relacionadas ao descomissionamento, desmantelamento, reciclagem de embarcações, navios e plataformas, instalações marítimas, equipamentos de apoio, e demais ativos marítimos *offshore* e gestão dos materiais delas provenientes, dada a sua complexidade.

§ 3º. O Poder Executivo regulamentará o tratamento tributário instituído nesta lei.

Art. 6º. Os projetos e investimentos em atividades socioeducativas e econômicas relacionadas ao APL - Arranjo Produtivo Local de reciclagem de embarcações do Estado do Rio de Janeiro, serão submetidos a regime de tramitação prioritária para prover celeridade por parte dos órgãos ambientais na análise e concessão das respectivas licenças de sua competência, fixando meta de até 90 (noventa) dias para a sua conclusão, a contar da data do protocolo de requerimento do licenciamento ambiental.

§ 1º. Decorridos os 90 (noventa) dias do pedido, e não havendo pendências por parte do peticionário, a licença será considerada concedida de forma tácita, até a conclusão da análise do pleito.

§ 2º. Para efeitos de enquadramento das atividades junto ao Sistema Estadual de Licenciamento e demais Procedimentos de Controle Ambiental - SELCA, o licenciamento para a reparação e manutenção de embarcações poderá ser estendido às atividades de reciclagem de embarcações, desde que sejam cumpridas as certificações para a realização destas.

§ 3º. O licenciamento para a reparação e manutenção de embarcações (CNAE 3317-1/01) se estenderá à atividade de reciclagem de embarcações (CNAE 3831-9/99), desde que sejam cumpridas as certificações para a realização daquela atividade. Dessa forma, os estaleiros fluminenses e instalações industriais que já possuam Licença Ambiental de Operação (LO) para atividade de construção, reparação e manutenção de embarcações estarão tacitamente autorizados para executar o desmantelamento de embarcações, bastando apresentar ao Instituto Estadual do Ambiente (INEA), a solicitação de inclusão da atividade de desmantelamento em sua Licença Ambiental de Operação (LO) acompanhada do respectivo Plano da Instalação para a Reciclagem de Embarcações.

§ 4º. O plano de que trata o parágrafo anterior deve estabelecer as condições físicas e operacionais, específicas do estaleiro ou da instalação industrial, descrevendo o processo geral de desmantelamento das estruturas navais com identificação da área destinada a segregação de materiais perigosos retirados dessas estruturas, contemplando as áreas de segregação de sucata ferrosa e não-ferrosa, oficinas de recuperação e testes de equipamentos para posterior comercialização, além da localização da central de resíduos, escritório do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO), posto médico, bem como centro de treinamento e capacitação dos trabalhadores.

§ 5º. As instalações destinadas à reciclagem de embarcações estarão igualmente autorizadas a executar essa atividade, conforme o disposto no *caput* deste artigo, após submeter para aprovação o "Plano da Instalação para a Reciclagem de Embarcações" ou o ShipRecycling Facility Plan, somado a certificação internacional, quando disponível.

§ 6º. Todas as instalações destinadas à execução ou que venham a executar atividades de reciclagem de embarcações, deverão apresentar compromisso de adoção de uma política de gestão de responsabilidade e sustentabilidade socioambiental aderente às melhores práticas aplicáveis à indústria naval.

§ 7º. As empresas enquadradas no *caput* deverão atender aos requisitos técnicos do "sistema de gestão empresarial" baseado nos princípios da norma ISO 9002; sistema de gestão ambiental baseado nos princípios da norma ISO 14000 e firmar compromisso de atendimento fiel da legislação brasileira e, em particular, da Norma Regulamentadora (NR) 34 - Condições e Meio Ambiente na Indústria da Construção, Reparação e Desmonte Naval.

Art. 7º. Para cada ativo a ser reciclado, o proprietário deverá elaborar o "Plano específico de Reciclagem da Embarcação", o qual contemplará todo o respectivo planejamento e gestão, desde a sua entrega na IRE - Instalação de Reciclagem de Embarcação até a destinação final de componentes, partes ou resíduos de seu desmantelamento, onde inclui-se o inventário de materiais perigosos, seguindo as condicionantes previstas no "Plano da Instalação para Reciclagem de Embarcações", bem como na legislação brasileira aplicável.

§ 1º. O detalhamento do referido Plano será realizado com base nas características específicas da embarcação a ser desmantelada e será previamente submetido à aprovação da Instalação de Reciclagem de Embarcações (IRE) detentora da Licença Ambiental de Operação (LO), antes do início das operações de desmantelamento propriamente dito.

§ 2º. O conjunto de procedimentos relacionados à gestão de bioincrustação e resíduos nocivos à vida humana, eventualmente relacionados às embarcações, plataformas ou instalações e equipamentos de apoio correlatos, que serão objeto de reciclagem, não sendo à existência deles óbice à essa atividade, deve também constar do Plano específico de Reciclagem da Embarcação citado no *caput* deste artigo.

Art. 8º. As operações destinadas à reciclagem de embarcações devem ser realizadas em condições apropriadas, estando a embarcação a ser desmantelada atracada em cais, provido de barreiras flutuantes de contenção, acomodada em uma carreira ou rampa, colocada em dique seco ou flutuante, transportada por balsa, rebocada ou por máquinas próprias.

Art. 9º. Fica proibida a reciclagem de embarcação, deliberadamente, encaçada na praia (beaching) ou no estuário de rios para tal finalidade, ficando o responsável pela embarcação sujeito à multa, bem como os gestores envolvidos sujeitos às demais penalidades impostas pela legislação civil, criminal e ambiental em vigor.

§ 1º. Os encaixes, decorrentes de dolo ou não dos responsáveis pelas embarcações, terão as despesas relativas a eventuais manobras de refutuação, reboque ou transporte em balsa, indenizadas ao órgão público envolvido na condução dessas manobras.

§ 2º. A definição do órgão que restará competente pela manobra e a indenização de que trata o parágrafo anterior será objeto de regulamentação própria por ato do Poder Executivo Estadual.

Art. 10. As embarcações identificadas como abandonadas em áreas de fundo nas condições apresentadas pelo artigo 3º da Lei nº 9.537/1997 (LESTA) ou enquadradas no artigo 5º da Lei nº 7.542/1986, quando afundadas, submersas, encaçadas ou perdidas, constituindo ou vindo a constituir perigo, obstáculo à navegação ou ameaça de danos a terceiros ou ao meio ambiente, deverão ter acionamento do representante da autoridade marítima ou da autoridade portuária para as medidas cabíveis, para o perdimento imediato desses ativos.

Art. 11. Ao final da vida útil das instalações de bandeira nacional ou estrangeira, o desmantelamento de embarcações, plataformas fixas ou móveis, bem como reciclagem de sistemas marítimos e equipamentos de apoio obsoletos localizados na plataforma continental afeta ao Estado do Rio de Janeiro, preferencialmente ocorrerão em Instalações de Reciclagem de Embarcações (IRE) fluminenses objetivando o fomento da economia local.

Art. 12. Fica criado o Fundo de Emergência para Remoção de Ativos Marítimos - FERAMAR, na superfície ou acomodados no leito de águas abrigadas e reentrâncias da costa fluminense, tais como baías, enseadas, estuários ou mangues, a ser gerido pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro.

§ 1º. Constituem receitas do FERAMAR, para uso exclusivo dos custos e demais despesas envolvidas na refutuação, remoção, transporte, reboque ou outros custos adicionais, envolvidos na atracação em cais ou uso de instalações até que se tenha a destinação apropriada dos ativos contemplados pelo artigo 1º desta lei, incluindo aqueles que não tenham valor significativo para mercado, como os de arqueação bruta da embarcação menor do que 500 (quinhentas) toneladas:

- 30% (trinta por cento) do Fundo Soberano do Estado do Rio de Janeiro;
- Contribuições e doações de entidades públicas e privadas;
- Saldos dos exercícios anteriores do referido fundo;
- Recursos resultantes de leilões;
- Recursos oriundos do Fundo de Marinha Mercante (FMM), quando aplicável;
- Os rendimentos provenientes de aplicações do próprio fundo.

§ 2º. O Fundo poderá, eventualmente, ser empregado nas manobras de remoção, refutuação, transporte, reboque e demais custos citados no parágrafo anterior dos ativos ou bens considerados como "perdidos", quando toda a operação de retirada, deslocamento, armazenamento e posicionamento até o início efetivo da sua reciclagem não se demonstrar economicamente viável.

§ 3º. Eventuais recursos obtidos com o leilão desses ativos serão revertidos ao próprio Fundo.

§ 4º. O Fundo poderá, eventualmente, ser empregado em ações socioeducativas e de prevenção para as situações previstas no presente artigo, podendo ser aplicado em projetos em parceria com a Autoridade Marítima.

§ 5º. O Poder Executivo Estadual definirá por ato próprio o órgão gestor do referido Fundo, bem como suas competências, incluindo a judicialização para que o proprietário do ativo retorne ao fundo os recursos despendidos nas operações decorrentes dos custos e demais despesas mencionadas no § 1º deste artigo.

Art. 13. Aplica-se ao desmantelamento de embarcações, além do previsto nesta lei, o disposto nas Leis nº 9.537/1997; nº 9.432/1997; nº 9.966/2000, e, nº 12.305/2010, entre outras normas estabelecidas.

Art. 14. O Poder Executivo Estadual regulamentará a presente Lei, no que couber.

Art. 15. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Rio de Janeiro, 08 de dezembro de 2022.  
Deputada CÉLIA JORDÃO

#### JUSTIFICATIVA

A presente proposta se insere na Política Estadual intitulada "Economia do Mar no Estado do Rio de Janeiro", e foi objeto de análise conjuntural e holística do setor marítimo fluminense, a partir do mapeamento de oportunidades apresentadas por entidades acadêmicas, setoriais, de classe, empresariais, públicas e privadas.

Trata-se objetivamente de priorizar a mobilização e engajamento de expressivo contingente de mão de obra no estímulo da Cadeia de Valor associada às atividades de reciclagem de embarcações, do reaproveitamento de equipamentos e materiais, da coleta e tratamento ambientalmente seguro de resíduos sólidos e líquidos, oriundos do desmantelamento de embarcações obsoletas abandonadas ou cascos perdidos em águas abrigadas ou reentrâncias da costa fluminense, incluindo os sistemas submarinos removidos por ocasião do término de produção dos poços de óleo e gás.

As oportunidades oferecidas a partir do descomissionamento de embarcações localizadas em águas jurisdicionais brasileiras, já movimentam expressivo mercado de leilão de ativos em final de vida útil, alavancados pelo elevado valor de mercado dos commodities metálicos nela empregados. Tais oportunidades representam demanda contínua e permanente de diversos serviços e equipamentos, requeridos pelos armadores e operadores do setor marítimo, com grande capacidade de geração de emprego, renda e tributos para o Estado.

Estima-se em R\$ 50 bilhões os investimentos entre 2020-2040, no descomissionamento de ativos *offshore*, considerando-se 100 plataformas e 1.000 Poços *offshore*. A revisão da Resolução ANP nº 27/2006, com a participação do IBAMA, da Marinha do Brasil e do IBP (Instituto Brasileiro do Petróleo), resultando na Resolução nº 817/2020, definiu os procedimentos a serem adotados para a desativação de instalações, devolução de áreas, alienação e reversão de bens e o conteúdo do Programa e do relatório final de desativação de instalações.

Assim, o objetivo na nova resolução é maximizar a recuperação dos reservatórios e evitar o descomissionamento prematuro, fomentar negócios entre futuro a atual operador, desenvolver novos mercados e conferir previsibilidade e simplificação regulatória. A Petrobras iniciou licitações para descomissionamento de vários ativos, tendo atualmente oito projetos (10 plataformas) a serem executados nos próximos anos.

A partir desses ativos descomissionados, incluindo os eventuais sistemas submarinos associados, os quais sejam decididos pelo fim definitivo de seus ciclos operativos e destinados para a reciclagem, espera-se que parte desses recursos investidos nos respectivos descomissionamentos revertam-se para os seus proprietários.

Tal iniciativa permitirá proporcionar não apenas uma destinação ambientalmente apropriada, mas também implementar o conceito de Economia Circular na íntegra, onde esses recursos retornam em parte para os proprietários desses ativos, gerando efeitos multiplicadores na Economia, com geração de empregos diretos e indiretos.

Esse efeito na Economia também gera mais qualidade de vida para a população, com incremento na renda, mas também pelo retorno para a Sociedade, por meio de tributos gerados para o Estado, a partir dos seus investimentos.

Através do incentivo fiscal previsto na MP 897/19, o Congresso Nacional demonstra a sua intenção de estimular uma economia de baixo carbono e em honrar os compromissos assumidos pelo Brasil no Acordo de Paris.

Assim, na questão de Créditos de Descarboxinação (CBIOS) cumpre observar que o Brasil assumiu o compromisso de ampliar a participação dos biocombustíveis na matriz energética brasileira até 2030, bem como de implementar ações para que as emissões totais de CO2 dos combustíveis consumidos no Brasil sejam reduzidas.

Este benefício se aplica também a qualquer entidade que negocie os CBIOS no mercado. Atualmente existem 7 milhões de Créditos de Descarboxinação (CBIOS) disponíveis na Bolsa de Valores de São Paulo (B3), que podem ser adquiridos e negociados por qualquer pessoa física ou jurídica.

De acordo com a Lei 13.576/17, que institui a Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), os distribuidores de combustíveis fósseis possuirão metas individuais compulsórias de redução de emissão de gases causadores do efeito estufa, de acordo com a participação de mercado na comercialização de combustíveis fósseis no ano anterior.

Para atender estas metas, os distribuidores de combustíveis fósseis são obrigados a adquirir CBIOS, sendo que o não atendimento à respectiva meta é passível de multa, proporcional aos CBIOS que não foram adquiridos, que pode variar entre R\$ 100.000,00 e R\$ 50.000.000,00.

Por outro lado, aqueles que produzem ou importem biocombustíveis, os chamados emissores primários, podem solicitar a emissão de CBIOS, em quantidade proporcional ao volume de biocombustível produzido ou importado e comercializado.

Portanto, os distribuidores de combustíveis fósseis deverão pagar pelo fato de comercializarem combustíveis que causam emissão de gases efeito estufa, ao passo que os produtores ou importadores de biocombustíveis irão receber pelo fato de comercializarem combustíveis não poluentes.

Assim, os CBIOS são ativos financeiros ambientais que deverão ser escriturados por um banco ou instituição financeira e poderão ser livremente negociados em bolsa. Trata-se de um incentivo fiscal relevante, semelhante àquele concedido às debêntures de infraestrutura previstas no artigo 2º da Lei 12.431/11, uma vez que, normalmente, referidas receitas deveriam ser incluídas na apuração do lucro real ou presumido e tributadas à alíquota de 25%. Eventuais perdas na negociação dos CBIOS's, no entanto, não poderão ser deduzidas, assim como ocorre com as perdas na negociação de debêntures de infraestrutura.

É importante salientar que este benefício se aplica não somente aos emissores primários dos CBIOS, mas também a qualquer pessoa física ou jurídica que negocie os CBIOS's no mercado secundário. O artigo 15-A da Lei 13.576/17 determina ainda que as despesas administrativas e financeiras necessárias à emissão, registro e negociação dos CBIOS poderão ser deduzidas na apuração do lucro real.

O incentivo à cadeia de valor da reciclagem de embarcações e reutilização de materiais e equipamentos, oriundos das atividades especializadas de descomissionamento, resulta de ações integradas por parte de empresas públicas e privadas, entidades setoriais e de classe, instituições acadêmicas e de pesquisa, bem como de órgãos de governo em todos os níveis, que podem resultar em financiamento para Tecnologia e Inovação, categorizados como "apoio direto", ou seja, incentivos financeiros ao desenvolvimento tecnológico, sendo divididos em dois grandes grupos:

a) Os recursos "reembolsáveis" são empréstimos fornecidos por agências como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Caixa Econômica Federal (CEF), Banco do Brasil (BB), Agência Estadual de Fomento (AGERIO) e Financiadora de Produtos e Projetos (FINEP). Eles não têm qualquer restrição de tempo para requerimento e apresentam taxas mais baixas de juros e maiores prazos; e

b) Os recursos "não reembolsáveis" são aqueles disponibilizados a partir de editais muitas vezes denominados "subvenção econômica". Muitos editais de recursos não reembolsáveis pedem uma contrapartida, não necessariamente financeira, da empresa vencedora.

O "Apoio Indireto" são os incentivos fiscais com base na "Rota 2030" (Lei 13.755/18) e na "Lei do Bem (Lei 11.196/05).

A implantação de metodologia de acompanhamento de melhoria contínua nos processos produtivos dos empreendedores engajados na cadeia de valor, em todas as etapas de processo de transformação, desde a reciclagem das embarcações (CNAE 3831-9/99) até a recuperação de materiais metálicos (CNAE 3831-9). Essa recuperação de materiais metálicos, particularmente no que se refere ao aço "sucata" (scrap), ao ser processado nas siderúrgicas passam pelo processo realizado por forno arco elétrico (EAF), reduzindo significativamente a emissão de gases de efeito estufa na produção do aço, a partir de materiais processados.

Para atender aos compromissos assumidos pelo país na 26ª Conferência das Partes (COP26) da ONU, devem ser estabelecidos critérios de medição e de acompanhamento visando atingir a "meta zero", até o ano de 2050, nas emissões de gases de efeito estufa, bem como implantar ações de remoção de emissões remanescentes de gases de efeito estufa através de "créditos de carbono" os quais serão monetizados e convertidos em novos investimentos.

Dessa forma, o critério de aferição de "crédito de carbono" será aquele padronizado pela norma ISO 14.064. Essas ações de sustentabilidade serão objetos de incentivos fiscais (estaduais e municipais) concedidos em função do desempenho e meritocracia, avaliados anualmente, aos empreendedores (pequenos, médios e grandes), formalmente identificados na cadeia de valor da reciclagem de embarcações.

O mercado de créditos de carbono surgiu a partir do Protocolo de Quioto, acordo internacional que estabeleceu que países desenvolvidos deveriam reduzir as emissões de gases de efeito estufa. Com isso, foi criado o Mecanismo de Desenvolvimento Limpo que prevê a redução certificada das emissões. Empresas que têm essa certificação tem direito a créditos de carbono para comercializar.

No Brasil, o sistema de mercados de créditos de carbono é feito por um sistema de "cap & trade", que permite que as empresas que são grandes emissoras de gases comprem os créditos excedentes das que emitem menos. Esse comércio é feito por meio de leilões via internet promovidos pela BM&FBovespa.

Nesse diapasão, o incentivo à inovação e ao desenvolvimento tecnológico nacional permite a busca por soluções no país ou até no exterior que resultem em redução de riscos aos trabalhadores ou ao meio ambiente, que são inerentes à atividade de reciclagem de embarcações.

Transversalmente, os resultados na preservação do meio ambiente são múltiplos, que vão muito além de uma destinação mais apropriada dos ativos marítimos. Os estímulos tributários ou de fundos específicos para a retirada de ativos em áreas de interesse ambiental, como a Baía de Guanabara ou outras baías, estuários ou enseadas, podem se reverter em retorno para o turismo e na própria imagem do país no exterior.

A criação de fundo específico para a retirada de ativos afundados ou encaçados permitirá que a operação de remoção, refutuação e reboque sejam mais eficientes, de modo que seja financeiramente viável, mas que possa retornar esses recursos ao respectivo fundo, após o retorno realizado pelo responsável ou proprietário desses ativos, sempre que possível.

A Norma regulamentadora 34 do Ministério do Trabalho e Previdência Social já incorporou o desmonte naval às demais atividades da Indústria Naval, como a construção e a reparação naval, implementando o conceito de Gestão de Ciclo de Vida (GCV). Dessa forma, o alinhamento de políticas e tendências de gestão ambiental no país e no mundo representam uma janela de oportunidades única para a alavancagem dessa atividade no Estado do Rio de Janeiro, que possui diversas vantagens competitivas singulares.

Assim sendo, solicito apoio dos nobres colegas Deputados para aprovação do presente Projeto de Lei.

#### PROJETO DE LEI Nº 6514/2022

ESTABELECE MEDIDAS DE PROTEÇÃO AO IDOSO QUANDO DA CONTRATAÇÃO DE EMPRÉSTIMOS E DEMAIS LINHAS DE CRÉDITO.

Autor: Deputado ANDERSON MORAES

#### DESPACHO:

A imprimir e às Comissões de Constituição e Justiça; de Assuntos da Criança do Adolescente e do Idoso; de Defesa do Consumidor; de Economia, Indústria e Comércio

Em 08.12.2022

DEPUTADO ANDRÉ CECILIANO, PRESIDENTE

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO RESOLVE:

Art. 1º - As instituições financeiras ficam obrigadas a creditarem o empréstimo contratado em conta salário aberta pelo contratante em agência física.

§1º. A operação só deverá ser finalizada após a instituição financeira entrar em contato com o titular da conta e obter sua expressa confirmação, gerando o respectivo protocolo.

§2º. A Instituição financeira deverá utilizar mecanismos digitais de segurança para verificação da identidade do consumidor, com a finalidade de aperfeiçoar a confirmação do contratante.

Art. 2º - As instituições financeiras devem informar, através de canal digital a ser criado pela Secretaria de Estado de Polícia Civil, a incidência de estelionato ocorrido no escopo do negócio jurídico firmado com seus clientes, descrevendo o delito às autoridades e os possíveis suspeitos que causarem o dano a pessoa idosa.

Parágrafo único - A ausência de comunicação ensejará a inscrição da instituição financeira em um cadastro de prestadores de serviços não indicados à população.