CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.199-A, DE 2020

(Do Poder Executivo)

URGÊNCIA - ART.64, §1º, CF (Mensagem nº 443/2020)
OF nº 460/2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004; tendo parecer proferido em plenário da Comissão especial, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa; pela adequação financeira e orçamentária deste, e das Emendas de Plenário apresentadas de nºs 1 a 112, e, no mérito, pela aprovação do projeto, e das emendas de nºs 21, 26, 27, 35, 40, 41, 42, 48, 53, 54, 56, 62, 70, 72, 75, 86, 87, 92, 96, 97 e 98, na forma do Substitutivo apresentado, e pela rejeição das demais emendas (relator: DEP. GURGEL). **EMENDAS DE PLENÁRIO DE Nºs 113 a 127**; tendo parecer proferido em Plenário pela Comissão Especial, pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e adequação financeira e orçamentária e, no mérito, pela aprovação da Emenda de nº 124 de Plenário e pela rejeição das demais, na forma da subemenda substitutiva global (relator: DEP. GURGEL).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
MINAS E ENERGIA;
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;
TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).
EM RAZÃO DA DISTRIBUIÇÃO A MAIS DE TRÊS COMISSÕES DE MÉRITO, DETERMINO A CRIAÇÃO DE COMISSÃO ESPECIAL PARA ANALISAR A MATÉRIA, CONFORME O INCISO II DO ART. 34 DO RICD.

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Emendas de Plenário (112)

III - Parecer proferido em Plenário pelo relator designado da Comissão Especial
- Substitutivo oferecido pelo relator

IV - Emendas de Plenário (15)

V - Parecer proferido em Plenário pelo relator designado da Comissão Especial, às Emenda de Plenário
- Emenda Substitutiva Global apresentado pelo relator

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituído o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar, com os seguintes objetivos:

I - ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem;

II - incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem;

III - ampliar a disponibilidade de frota no território nacional;

IV - incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais;

V - estimular o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira;

VI - revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem das políticas de construção naval;

VII - incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos delas decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existente ou consolidado na cabotagem brasileira; e

VIII - otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM.

§ 1º Ato do Poder Executivo federal disporá sobre a implementação do BR do Mar.

§ 2º Caberá ao Ministério da Infraestrutura monitorar e avaliar o BR do Mar, além de estabelecer os critérios a serem observados em seu monitoramento e sua avaliação.

Art. 2º São diretrizes do BR do Mar:

I - segurança nacional;

II - estabilidade regulatória;

III - regularidade da prestação das operações de transporte;

IV - otimização do uso de embarcações afretadas;

V - equilíbrio da matriz logística brasileira;

VI - incentivo ao investimento privado;

VII - promoção da livre concorrência;

VIII - otimização do emprego de recursos públicos;

IX - contratação e qualificação profissional de marítimos nacionais;

X - inovação, desenvolvimento científico e tecnológico;

XI - desenvolvimento sustentável; e

XII - transparência e integridade.

Art. 3º Para fins de habilitação no BR do Mar, a empresa interessada deverá cumprir os seguintes requisitos:

I - estar autorizada a operar como empresa brasileira de navegação no transporte de cargas por cabotagem;

II - comprovar situação regular em relação aos tributos federais; e

III - assinar termo de compromisso que a obrigará a apresentar, periodicamente, informações relativas às seguintes diretrizes:

a) expansão, modernização e otimização das suas atividades e da sua frota operante no País;

b) melhora na qualidade e na eficiência do transporte por cabotagem em relação à experiência do usuário;

c) aumento na oferta para o usuário do transporte por cabotagem;

d) criação e manutenção de operação de transporte de cargas regular;

e) valorização do emprego e qualificação da tripulação brasileira contratada;

f) desenvolvimento das atividades da cadeia de valor da navegação de cabotagem nas operações realizadas no País;

g) inovação e desenvolvimento científico e tecnológico que promovam o desenvolvimento econômico do transporte por cabotagem;

h) segurança no transporte dos bens transportados;

i) desenvolvimento sustentável;

j) transparência quanto aos valores do frete;

k) práticas concorrenciais saudáveis, que garantam a competitividade e a condução dos negócios de forma eticamente responsável; e

l) promoção à integridade.

§ 1º A autorização de que trata o inciso I do **caput** poderá ser outorgada a empresa brasileira que esteja amparada em quaisquer das hipóteses de afretamento previstas nesta Lei.

§ 2º A forma de concessão da autorização de que trata o § 1º será disciplinada em regulamento.

Art. 4º Ato do Ministro de Estado da Infraestrutura concederá à empresa a habilitação no BR do Mar.

§ 1º O descumprimento das condições estabelecidas no art. 3º acarretará a perda de habilitação da empresa no BR do Mar.

§ 2º A empresa que perder a sua habilitação nos termos do disposto no § 1º não terá direito à obtenção de nova habilitação pelo prazo de dois anos.

§ 3º A forma de concessão da habilitação de que trata este artigo será disciplinada em regulamento.

CAPÍTULO II
DO AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES

Seção I
Das hipóteses de afretamento

Art. 5º A empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar por tempo embarcações de sua subsidiária integral estrangeira, desde que tais embarcações estejam:

I - em sua propriedade; ou

II - em sua posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco nu.

§ 1º O afretamento de que trata o **caput** poderá ser realizado nas seguintes hipóteses:

I - ampliação da tonelagem de porte bruto das embarcações próprias efetivamente operantes, registradas em nome do grupo econômico a que pertença a empresa afretadora, de acordo com a proporção a ser definida em ato do Poder Executivo federal;

II - substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no País, na proporção de até duzentos por cento da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de seis meses, prorrogável por igual período, até o limite de trinta e seis meses;

III - substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no exterior, na proporção de até cem por cento da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de seis meses, prorrogável por igual período, até o limite de trinta e seis meses;

IV - substituição de embarcação de tipo semelhante, própria ou afretada, em jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, no País ou no exterior, na proporção de até cem por cento da sua tonelagem de porte bruto, nos termos do disposto em ato do Poder Executivo federal;

V - atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo, nos termos do disposto em ato do Poder Executivo federal; e

VI - prestação de operações especiais de cabotagem, pelo prazo de trinta e seis meses, prorrogável por até doze meses, nos termos do disposto em ato do Poder Executivo federal.

§ 2º Para fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - embarcação em construção - aquela cujo pagamento inicial já tenha sido efetuado pelo proprietário da embarcação ao estaleiro construtor até a assinatura do termo de entrega e aceitação pelas partes; e

II - operações especiais de cabotagem - aquelas consideradas regulares para o transporte de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existente ou consolidado.

§ 3º Para todos os fins legais, o afretamento de que trata este artigo será considerado de interesse público relevante, nos termos do disposto no inciso II do **caput** do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de novembro de 1997.

Art. 6º As embarcações afretadas na forma prevista no inciso II do § 1º do art. 5º poderão permanecer no País pelo período de trinta e seis meses, ainda que a sua construção no País tenha sido concluída anteriormente ao término do prazo.

Parágrafo único. O disposto no **caput** é complementar às disposições de afretamento em substituição à construção de que tratam o inciso III do **caput** do art. 9º e o inciso III do **caput** do art. 10 da Lei nº 9.432, de 1997.

Art. 7º Na hipótese prevista no inciso V do § 1º do art. 5º, o Ministério da Infraestrutura estabelecerá:

I - as cláusulas essenciais dos contratos de transporte de longo prazo; e

II - os tipos de cargas que poderão ser transportadas.

§ 1º Ato do Poder Executivo federal poderá estabelecer a quantidade máxima de embarcações afretadas, como proporção em relação à tonelagem de porte bruto das embarcações efetivamente operantes que arvorem bandeira brasileira, sobre as quais a empresa brasileira de navegação tenha domínio.

§ 2º As embarcações afretadas na forma prevista no **caput** não poderão ser utilizadas para comprovar existência ou disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para fins do disposto no inciso I do **caput** do art. 9º da Lei nº 9.432, de 1997.

Art. 8º A capacidade e o porte das embarcações afretadas na forma prevista no inciso VI do § 1º do art. 5º observarão a proporcionalidade em relação à demanda da operação especial de cabotagem proposta.

Parágrafo único. O afretamento de embarcações de que trata o **caput** será permitido apenas enquanto a operação especial de cabotagem estiver em funcionamento.

Seção II
Dos direitos e deveres aplicáveis às embarcações afretadas

Art. 9º Ficam as embarcações afretadas na forma prevista nesta Lei obrigadas a:

I - submeter-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras;

II - ter tripulação composta de, no mínimo, dois terços de brasileiros em cada nível técnico do oficialato, incluídos os graduados ou subalternos, e em cada ramo de atividade, incluídos o convés e as máquinas, de caráter contínuo;

III - ter, obrigatoriamente, comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas brasileiros; e

IV - ter as operações de cabotagem amparadas em contrato de seguro marítimo, por meio do qual o segurador ficará obrigado a indenizar as perdas e os danos decorrentes de quaisquer fatos ou atos da navegação objeto do contrato.

§ 1º Em relação ao quantitativo de brasileiros a que se refere o inciso II do **caput**, na hipótese de o cálculo resultar em fração igual ou maior que cinco décimos, o quantitativo será arredondado para o número inteiro subsequente.

§ 2º Para efeito do cálculo do quantitativo de brasileiros em atividade de

caráter contínuo, a que se refere o inciso II do **caput**, os marítimos das seções de câmara e saúde, no nível técnico de subalterno, serão considerados conjuntamente à atividade de convés e separadamente da seção de máquinas.

Art. 10. O descumprimento das obrigações estabelecidas no art. 9º ou a perda da habilitação da empresa no BR do Mar implicará a perda do direito de permanência da embarcação estrangeira no País.

Art. 11. São direitos das embarcações estrangeiras afretadas na forma prevista nesta Lei:

I - a destinação do produto da arrecadação do AFRMM e o ressarcimento de que trata o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004;

II - a observância às mesmas condições comerciais para a prestação dos serviços de praticagem e dos serviços de apoio portuário; e

III - a possibilidade de identificação como embarcação de bandeira brasileira para comprovação de existência ou disponibilidade nos termos do disposto no inciso I do **caput** do art. 9º da Lei nº 9.432, de 1997, exceto na hipótese prevista no inciso V do § 1º do art. 5º desta Lei.

Art. 12. Aos contratos de trabalho dos tripulantes que operem em embarcação estrangeira afretada na forma prevista nesta Lei serão aplicáveis as normas de seu pavilhão, observadas as regras internacionais estabelecidas por organismos internacionais devidamente reconhecidos, referentes à proteção das condições de trabalho, à segurança e ao meio ambiente a bordo de embarcações, e pela Constituição.

Art. 13. As embarcações afretadas autorizadas a operar no transporte por cabotagem serão automaticamente submetidas ao regime de admissão temporária, sem registro de declaração de importação, com suspensão total do pagamento dos seguintes tributos federais:

I - Imposto de Importação - II, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966;

II - Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI-Importação, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 1966;

III - Contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidentes sobre a importação de produtos estrangeiros ou serviços - PIS/Pasep-Importação, ou contribuições sociais ou imposto incidente sobre a importação que venha a sucedê-las;

IV - Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior - Cofins-Importação, conforme disposto no art. 14 da Lei nº 10.865, de 2004;

V - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - Combustíveis - Cide-Combustíveis, conforme disposto no art. 298 do Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009; e

VI - AFRMM, conforme disposto na alínea “c” do inciso V do **caput** do art. 14 e no art. 15 da Lei nº 10.893, de 2004.

Seção III
Das regras gerais aplicáveis ao afretamento

Art. 14. Para fins do disposto nesta Lei, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq definirá, no prazo de noventa dias, contado da data de entrada em vigor desta Lei, os critérios para o enquadramento da embarcação como:

I - efetivamente operante; e

II - pertencente a um mesmo grupo econômico.

Art. 15. Ato do Poder Executivo federal disporá sobre:

I - as normas e os critérios para contratação e apresentação de garantias de execução da construção da embarcação no exterior e para fiscalização, acompanhamento e comprovação de sua evolução; e

II - as normas, os critérios e as competências para estabelecimento dos limites máximos de tolerância para identificação da equivalência de tonelagem de porte das embarcações.

Parágrafo único. As normas de que trata o inciso II do **caput** observarão o direito ao afretamento de, no mínimo, uma embarcação de porte equivalente.

CAPÍTULO III
DA AUTORIZAÇÃO PARA USO TEMPORÁRIO DE ÁREAS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS EM OPERAÇÕES ESPECIAIS DE CABOTAGEM

Art. 16. Para a viabilização do estabelecimento tempestivo de operações especiais de cabotagem a que se refere o inciso VI do § 1º do art. 5º, a administração do porto organizado poderá pactuar com interessados na movimentação de cargas, pelo prazo improrrogável de até quarenta e oito meses, o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado.

§ 1º A utilização da área implicará o pagamento das tarifas portuárias pertinentes e será adicionada parcela relativa ao custo de oportunidade de ocupação da área definido pela autoridade portuária competente.

§ 2º Na hipótese de haver mais de um interessado na utilização de áreas e instalações portuárias e inexistir disponibilidade física para alocar todos os interessados concomitantemente, a administração do porto organizado promoverá processo seletivo simplificado para a escolha do projeto que melhor atenda ao interesse público e do porto, assegurados os princípios da isonomia e da impessoalidade na realização do certame.

§ 3º A área de influência de outras instalações portuárias em que a carga já seja atendida deverá ser considerada para fins de utilização de áreas e instalações portuárias.

§ 4º A administração do porto organizado dará publicidade às tarifas e aos preços destinados a remunerar o uso temporário de áreas e instalações portuárias.

§ 5º O contratado deverá preservar as condições das áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado e utilizar equipamentos e instalações de fácil desmobilização, que possibilitem a sua desocupação no prazo de até noventa dias após

o término do contrato.

§ 6º Os investimentos vinculados ao contrato de uso temporário ocorrerão exclusivamente às expensas do interessado, com a anuência da administração do porto organizado, sem direito a indenização de qualquer natureza.

§ 7º O contrato de uso temporário será regido pelas normas de extinção contratual comuns ao ordenamento jurídico, conferido ao titular o direito de realocar os bens removíveis de sua titularidade, e os demais bens serão desmobilizados às expensas do contratado ou transferidos ao patrimônio do porto sem direito a indenização.

§ 8º O alfandegamento das áreas e das instalações portuárias afetadas ao uso temporário perante a Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia poderá estar sob a responsabilidade da administração do porto organizado alfandegado ou do titular da instalação portuária.

§ 9º É permitida a transferência da titularidade do contrato de uso temporário, nos termos, nos prazos e nas condições previstos em regulamento.

§ 10. Após vinte e quatro meses de eficácia do uso temporário da área e da instalação portuária, ou, em prazo inferior, por solicitação do contratado, verificada a viabilidade do uso da área e da instalação em finalidade compatível com a operação especial de cabotagem, a administração do porto organizado adotará as medidas necessárias ao encaminhamento de proposta de licitação da área e das instalações existentes.

§ 11. A Antaq disporá sobre os termos, os prazos e as condições para o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado.

CAPÍTULO IV
DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 17. Com vistas a reduzir a complexidade e o custo das operações em relação àquelas praticadas no comércio exterior, os órgãos e as entidades que atuam em portos e instalações portuárias adotarão procedimentos e rotinas de trabalho que considerem as especificidades do transporte por cabotagem, inclusive quanto à fiscalização e à liberação e bens e produtos.

Art. 18. O Ministério da Infraestrutura e a Antaq ficam autorizados a obter acesso a dados e informações para possibilitar a formulação de políticas públicas, fiscalização e regulação do setor de transporte aquaviário, ressalvados os dados protegidos por sigilo fiscal e observado o disposto na Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, e na Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018, conforme disposto em regulamento.

Art. 19. Para fins do disposto no inciso II do **caput** do art. 9º da Lei nº 9.432, de 1997, ato do Ministro de Estado da Infraestrutura poderá estabelecer as hipóteses de afretamento de embarcação estrangeira consideradas de interesse público.

Art. 20. A Lei nº 5.474, de 1968, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 15. .....

.....

II - .....

.....

b) esteja acompanhada de documento hábil comprobatório da entrega e do recebimento da mercadoria, permitida a sua comprovação por meio eletrônico;

.....

§ 3º A comprovação por meio eletrônico de que trata a alínea "b" do inciso II do **caput** poderá ser disciplinada em ato do Poder Executivo federal." (NR)

Art. 21. A Lei nº 9.432, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 2º .....

.....

V - empresa brasileira de navegação - pessoa jurídica constituída de acordo com o disposto nas leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente com embarcações próprias ou afretadas;

VI - embarcação brasileira - aquela que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira, independentemente do local onde tenha sido construída ou da forma como tenha sido incorporada à frota do operador;

.....

XV - empresa brasileira de investimento na navegação - aquela que tem por objeto fretamento de embarcações para empresas brasileiras ou estrangeiras de navegação." (NR)

"Art. 4º-A É obrigatória a disponibilização de vagas para praticantes brasileiros do oficialato nas embarcações brasileiras e estrangeiras afretadas a casco nu, com ou sem suspensão de bandeira, e nas afretadas por tempo.

Parágrafo único. Ato do Poder Executivo federal poderá dispor sobre quantitativos mínimos de vagas para praticantes para cada tipo de embarcação e operação, de modo a considerar as possibilidades técnicas e os impactos econômicos desses quantitativos." (NR)

"Art. 10. .....

.....

§ 1º Sem prejuízo do disposto no inciso III do **caput**, fica autorizado o afretamento de uma embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para navegação de cabotagem, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira.

§ 2º O limite de afretamento de que trata o § 1º será ampliado:

I - em 1º de janeiro de 2021, para duas embarcações; e

II - em 1º de janeiro de 2022, para três embarcações.

§ 3º O afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, será livre a partir de 1º de janeiro de 2023, observadas as condições de segurança definidas em regulamento.

§ 4º As empresas brasileiras de navegação poderão operar na navegação de cabotagem, com embarcações afretadas de acordo com o disposto nos § 1º ao § 3º, hipótese em que não será necessário ter frota própria ou ter contratado a construção de embarcações.

§ 5º As embarcações afretadas a casco nu de acordo com o disposto nos § 1º ao § 3º não poderão ser utilizadas para verificação e comprovação de existência ou disponibilidade, nos termos do disposto no inciso I do **caput** do art. 9º." (NR)

"Art. 11. .....

.....

§ 13. Poderão ser pré-registradas e registradas no REB e usufruir de todas as garantias legais e fiscais decorrentes desses registros as embarcações:

I - que componham a frota da empresa brasileira de investimento na navegação; e

II - que tenham sido produzidas por estaleiros brasileiros, ainda que não possuam contrato prévio assinado com empresa brasileira de navegação.

§ 14. Os direitos de tonelagem oriundos das embarcações fretadas pela empresa brasileira de investimento na navegação serão transferidos para a empresa brasileira de navegação afretadora da embarcação.

"Art. 14-A. Serão consideradas novas as embarcações importadas para uso na navegação de cabotagem ou de longo curso, ainda que, em sua viagem de vinda ao País, sejam utilizadas para transporte remunerado.

§ 1º O enquadramento da embarcação como nova somente será permitido se o transporte remunerado a que se refere o **caput** tiver sido o único que a embarcação tenha executado até a sua chegada ao País.

§ 2º Na hipótese prevista no **caput**, será recolhido o AFRMM correspondente e destinado à empresa brasileira de navegação cinquenta por cento do produto da arrecadação, que será depositado em sua conta vinculada." (NR)

Art. 22. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 53. As Diretorias da ANTT e da Antaq serão compostas por um Diretor-Geral e quatro Diretores.

....." (NR)

"Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do

Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério da Infraestrutura, constituída de:

.....

III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal; e

V - instalações portuárias.” (NR)

“Art. 82. .....

.....

XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento;

XIX - propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento; e

XX - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados pelo Orçamento Geral da União.” (NR)

“Art. 85-A. Integrarão a estrutura organizacional do DNIT:

I - uma Procuradoria Federal;

II - uma Ouvidoria;

III - uma Corregedoria;

IV - uma Auditoria; e

V - o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias.” (NR)

Art. 23. A Lei nº 10.893, de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 17. .....

I - .....

.....

b) 100% (cem por cento) do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação afretada de registro estrangeiro, na navegação de longo curso;

.....

II - a empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria, afretada com registro brasileiro, ou afretada por tempo, de subsidiária integral da empresa brasileira de navegação:

.....

§ 8º Os Fundos de que tratam os § 2º e § 3º divulgarão, trimestralmente, na internet, os valores recebidos do FMM e destinados aos seus programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico e ao ensino

profissional marítimo, na forma prevista em lei.” (NR)

“Art. 19. .....

I - .....

a) para construção ou aquisição de embarcações novas, produzidas em estaleiros brasileiros;

b) para jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos, nacionais ou importados, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

.....

g) para manutenção, inclusive preventiva, realizada por estaleiro brasileiro ou por empresa especializada, em embarcação própria ou afretada;

h) como garantia à construção de embarcação em estaleiro brasileiro; e

i) para reembolso anual dos valores pagos a título de prêmio e encargos de seguro e resseguro contratados para cobertura de cascos e máquinas de embarcações próprias ou afretadas; e

.....

§ 5º A liberação dos recursos financeiros da conta vinculada de empresa brasileira de navegação, nas hipóteses previstas nos incisos I e II do **caput**, somente poderá ocorrer para aplicação, pela empresa beneficiária dos recursos, exclusivamente, em embarcação a ser utilizada no mesmo tipo de navegação de cabotagem, longo curso e interior geradoras dos recursos do AFRMM para a conta vinculada correspondente.

§ 6º Além da instituição financeira de que trata o **caput**, o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, de que trata o art. 23, poderá habilitar outras instituições financeiras para receber os depósitos em contas vinculadas, na forma prevista em ato do CDFMM.

§ 7º Ato do CDFMM disporá sobre:

I - as diretrizes e os critérios a serem observados pelo agente financeiro do FMM para análise e movimentação dos recursos financeiros das contas vinculadas; e

II - os procedimentos para acompanhamento da destinação dos recursos a que se refere o inciso I.” (NR)

“Art. 26. .....

I - .....

a) .....

.....

2. para jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e instalação de

equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

.....

d) às empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa, até cem por cento do valor do projeto aprovado, para construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo;

.....

f) às empresas brasileiras, até noventa por cento do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, de qualquer tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras;

.....

l) a outras aplicações em investimentos, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção naval brasileiras, cujos projetos obedecerão aos critérios de enquadramento do projeto dentro da política nacional da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras definidos em regulamento; e

m) às empresas estrangeiras, até oitenta por cento do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, de qualquer tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras;

....." (NR)

Art. 24. Ficam transformados, sem aumento de despesas, no âmbito do Poder Executivo federal, em dois Cargos Comissionados de Direção - CD de nível II os seguintes Cargos Comissionados de Gerência Executiva - CGE:

I - um CGE-I; e

II - dois CGE-III.

§ 1º Os CGE a que se referem os incisos I e II do **caput** integram a Estrutura Regimental da Antaq, aprovada pelo Decreto nº 4.122, de 13 de fevereiro de 2002.

§ 2º Os CD a que se refere o **caput** serão destinados à Antaq.

§ 3º Os mandatos dos primeiros ocupantes dos cargos de Diretor de que trata o **caput** durarão até o último dia do mês de fevereiro dos exercícios de 2023 e 2024.

Art. 25. A Tabela IV do Anexo I à Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com as alterações constantes do Anexo a esta Lei.

Art. 26. Até a edição do ato do Conselho Diretor do Fundo da Marinha

Mercante de que trata o § 6º do art. 19 da Lei nº 10.893, de 2004, no prazo de cento e oitenta dias, contado da data de publicação desta Lei, as liberações de recursos da conta vinculada de empresa brasileira de navegação serão efetuadas na forma prevista na legislação em vigor.

Art. 27. Ficam revogados:

I - o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892;

II - o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940;

III - o art. 1º da Lei nº 6.458, de 1º de novembro de 1977, na parte em que altera a alínea "b" do inciso II do **caput** do art. 15 da Lei nº 5.474, de 1968;

IV - o § 1º do art. 11 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;

V - o art. 58 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

VI - o art. 1º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 2001:

a) o inciso I do **caput** do art. 5º;

b) o parágrafo único do art. 7º-A;

c) os incisos IV e V do **caput** do art. 13;

d) a alínea "c" do inciso III e a alínea "a" do inciso IV do **caput** do art. 14;

e) o inciso IX do **caput** do art. 24;

f) os incisos VII, XXII e XXV do **caput** do art. 27;

g) o **caput** do art. 34-A;

h) o § 1º e o § 2º do art. 51-A;

i) o art. 74;

J) o parágrafo único do art. 78-A;

k) o § 2º do art. 82;

l) o art. 85-A;

m) o parágrafo único do art. 88; e

n) o § 1º do art. 118;

VII - o § 4º do art. 19 da Lei nº 10.893, de 2004;

VIII - o art. 3º da Lei nº 11.434, de 28 de dezembro de 2006, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.893, de 2004:

a) o § 1º e o § 2º do art. 7º;

b) o art. 12; e

c) o inciso I do **caput** do art. 35;

IX - o art. 26 da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, na parte em que altera os incisos XVIII e XIX do caput do art. 82 da Lei nº 10.233, de 2001;

X - os seguintes dispositivos da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007:

a) o art. 1º ao art. 3º; e

b) o art. 4º, exceto na parte em que altera o inciso XVII do **caput** do art. 27 da Lei nº 10.233, de 2001;

XI - o art. 1º da Lei nº 12.599, de 23 de março de 2012, na parte em que altera o § 1º do art. 3º da Lei nº 10.893, de 2004;

XII - os seguintes dispositivos da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013:

a) o art. 71, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 2001:

1. o art. 67;

2. o art. 78; e

3. o inciso III do **caput** do art. 81; e

b) o art. 72; e

XIII - o art. 43 da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, na parte em que altera o **caput** do art. 53 da Lei nº 10.233, de 2001.

Art. 28. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília,

ANEXO

(Anexo I à Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001)

"TABELA IV
Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq
Quadro de Cargos Comissionados

1 - CARGOS COMISSIONADOS DE DIREÇÃO	
CD I	1
CD II	4
SUBTOTAL	5
2 - CARGOS COMISSIONADOS DE GERÊNCIA EXECUTIVA	
CGE I	1
CGE II	7
CGE III	19
SUBTOTAL	27
.....	
TOTAL GERAL	142

" (NR)

EMI nº 00016/2020 MINFRA ME SG-PR

Brasília, 10 de agosto de 2020

Senhor Presidente da República,

1. Submetemos à consideração de Vossa Senhoria, a anexa proposta de Projeto de Lei de iniciativa do Presidente da República que institui o Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem - BR do MAR e altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, com o objetivo de incrementar a oferta e a qualidade do transporte por cabotagem no país, aumentar a competitividade das empresas brasileiras de navegação, reduzir o custo logístico para o usuário do serviço e estimular o desenvolvimento da indústria naval nacional para a construção, jumborização, conversão, modernização, docagem e reparação embarcações de cabotagem e para a criação de dois cargos de Diretores ao quadro da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq e para a modificação das competências e estrutura do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

2. A cabotagem é a navegação marítima realizada entre portos ou pontos localizados no território nacional território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores para o transporte de cargas. Embora o Brasil seja um país continental com quase 8 mil km de costa, a movimentação de carga nacional por este modo de transporte aquaviário representa apenas 11% de participação da matriz logística do país.

3. O transporte de cargas entre um ponto e outro do Brasil possui uma essência histórica majoritariamente rodoviarista, pois utiliza de forma expressiva o modal rodoviário para o transporte de cargas, perigosas ou não, por curtas ou longas distâncias, representando aproximadamente 65% do total das cargas transportadas no Brasil.

4. É cediço, entretanto, que o uso excessivo do modal rodoviário em longas distâncias implica em baixa produtividade no transporte de cargas, aumento nos custos de frete, super utilização desnecessária da infraestrutura rodoviária, gerando gastos expressivos para a União com manutenção das vias e viabilização de novas rotas, além de trazer consigo estatísticas negativas decorrentes dos altos índices de acidentes e mortes no trânsito causados por caminhões e índices também elevados na emissão de poluentes.

5. Diferentemente, o transporte aquaviário de cargas é comparativamente mais eficiente e de menor custo que o modal rodoviário ou ferroviário, pois possui como característica natural a desnecessidade de aportes de recursos públicos para viabilização da via, além de proporcionar maior segurança para o usuário do serviço, para a carga transportada e menor impacto ambiental.

6. Destaca-se que o modo de transporte aquaviário, em especial o transporte realizado por cabotagem, já vem crescendo nos últimos anos e atendendo à parcela das necessidades logísticas do país. Entre os anos de 2010 e 2018 foi registrado crescimento de 39,5% em toneladas, com destaque para o seguimento de carga conteinerizada, que apresentou expansão de 146% em número de unidades transportadas nesse mesmo período, segundo os dados estatísticos publicados pela Antaq.

7. Não obstante ao crescimento já registrado, vale observar que ainda há grande potencial de expansão para o transporte de cargas por cabotagem no Brasil.

8. Levantamento realizado pelo Ministério da Infraestrutura, no ano de 2019, permitiu a elaboração da seguinte visão geral da navegação de cabotagem brasileira: (***figura***

anexa)

9. Boas práticas internacionais demonstram que uma participação eficiente da cabotagem na matriz logística de um país é alcançada com a adoção de medidas governamentais que garantam: i) eficácia da aplicação de normas locais para os operadores do comércio marítimo, ante a ausência de normas internacionais que previnam práticas anticoncorrenciais e predatórias ao comércio internacional; e ii) o distanciamento das condições de volatilidade dos preços dos fretes praticados no mercado internacional e da volatilidade da disponibilidade de embarcações/frota desse mercado para o mercado interno.

10. Essas garantias promovem segurança regulatória aos investidores privados para que constituam frota mercante, nacional ou estrangeira, atrelada ao país, de modo que esta frota esteja sempre disponível para proporcionar segurança ao usuário do serviço de transporte quanto à regularidade, estabilidade e previsibilidade de preços para o escoamento da sua carga, o que traz confiabilidade ao usuário na eficiência do modal aquaviário, fatores que, ressalta-se, o mercado internacional não consegue proporcionar ao embarcador e usuário do serviço nacional.

11. Deste modo, para incrementar a participação da cabotagem na matriz logística do Brasil e, consequentemente, para otimização do escoamento das cargas que abastecem o mercado interno brasileiro, de forma equilibrada e eficiente, é imprescindível a criação de uma política específica para o transporte de cargas por cabotagem, que garanta segurança regulatória para o transportador e confira confiabilidade ao usuário na eficiência do modal aquaviário.

12. Assim, para a formulação dessa política específica voltada a atender, de forma eficiente e equilibrada, a todos os intervenientes e interessados no serviço de transporte de cargas pela cabotagem brasileira, realizou-se diversas reuniões e debates contando com a participação e contribuições dos usuários dos serviços, dos transportadores, de representantes do poder público e privado, de entidades representativas dos trabalhadores, da Indústria Naval, do Poder Legislativo, entre outros.

13. Como resultado dessas reuniões e debates e a partir da análise de propostas parlamentares em tramitação e estudos técnicos e econômicos existentes sobre este mercado, foram delineadas as diretrizes e o presente Projeto de Lei, que propõe ajustes na legislação atual para aprimorar a ordenação do transporte aquaviário e para conferir eficácia à instrumentos normativos já disponibilizados pelo legislador ordinário no que se refere à participação de embarcações estrangeiras no transporte de cargas pela cabotagem brasileira.

14. A utilização dessas embarcações por empresas brasileiras de navegação - EBNs de maneira mais perene e com segurança jurídica, permitirá que essas empresas possam valer-se de uma estrutura de custos mais adequada e viável para atender aos anseios do mercado, ao mesmo tempo que contribuirá para a manutenção do compromisso da existência de um serviço de transporte sempre disponível e atrelado às demandas logísticas locais.

15. Ressalta-se que o incremento de embarcações estrangeiras operadas por empresas constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no Brasil, para o transporte de cabotagem, é imprescindível para afastar do mercado interno a volatilidade do mercado internacional, proporcionando um serviço de transporte interno com regularidade, estabilidade e previsibilidade de preços.

16. Para tanto, as ações de estímulo à cabotagem constantes neste Projeto de Lei de iniciativa do Presidente da República trata-se de uma política pública federal específica para o transporte de cabotagem e foram delineadas dentro de um Programa de Estímulo à Cabotagem, denominado BR do MAR, que tem por diretriz não só promover o equilíbrio da matriz logística do país, aumentando quantitativa e qualitativamente o transporte realizado por cabotagem, mas também:

I. incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem;

II. ampliar a disponibilidade de frota no território nacional;

III. incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais;

IV. estimular o desenvolvimento da indústria naval nacional para a construção, jumborização, conversão, modernização, docagem e reparação embarcações utilizadas na navegação de cabotagem;

V. revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem das políticas de construção naval;

VI. incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira; e

VII. otimizar o uso de recursos advindos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM.

17. Dentre as vastas inovações que o Programa BR do MAR traz para o setor, destaca-se, a permissão para que empresas brasileiras de navegação possam utilizar a frota das suas subsidiárias integrais no exterior para garantir a disponibilidade de frota no Brasil a custos adequados e mais próximos à realidade internacional.

18. Nessa estrutura, é prevista regra específica que determina a aplicação das regras trabalhistas do pavilhão da embarcação estrangeira para a tripulação da embarcação estrangeira afretada nos termos do Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem - BR do MAR. Tal proposta tem como objetivo adequar as regras brasileiras às práticas internacionais, que garantem a aplicação das regras do registro da bandeira da embarcação às questões relacionadas às condições de trabalho, segurança e meio ambiente de trabalho.

19. Com esta regra, pretende-se assegurar maior disponibilidade de navios na costa brasileira para atender a demanda nacional, com baixo custo operacional, o que promoverá maior oferta de trabalho para os marítimos brasileiros e mitigará o problema do grande número de marítimos desempregados em nosso país.

20. Destaca-se que essa proposta tem arrimo em regras contidas em Convenções Internacionais ratificadas pelo Brasil (código de Bustamante) ou em vias de internalização no ordenamento jurídico nacional (Convenção Internacional sobre o Trabalho Marítimo - MLC/CTM-2006, ratificada pelo Decreto Legislativo nº 65 de 17 de dezembro de 2019) e vem trazer maior segurança jurídica para o marítimo contratado para tripular embarcação com

bandeira estrangeira e que está em atividade em águas brasileiras, além de garantir isonomia jurídica entre os tripulantes embarcados em um mesmo navio.

21. Em relação à tal ponto foram considerados os riscos decorrentes da aplicação de legislação nacional para o marítimo brasileiro e da legislação estrangeira para o marítimo estrangeiro, quando embarcados em uma mesma embarcação, optando-se, portanto, por garantir a isonomia jurídica entre eles e mais segurança jurídica ao operador do transporte e aos novos players que pretendem investir no Brasil, eliminando substancialmente a possibilidade de que demandas judiciais trabalhistas venham onerar os custos de operação do transportador.

22. Também permitir-se-á, como estímulo para que novos investidores participem da navegação de cabotagem dentro das regras brasileiras, que uma Empresa Brasileira de Navegação possa ser constituída no país utilizando como lastro de frota uma embarcação estrangeira afretada de acordo com as regras permitidas pelo BR do MAR, uma vez que a utilização dessas embarcações, no Brasil, observadas as condições estabelecidas no Programa, é de interesse público.

23. Paralelamente, por ato infralegal, o Ministério da Infraestrutura encaminhou proposta para a Câmara de Comércio Exterior (Camex) para a redução de alíquota de importação incidente sobre embarcações destinadas ao transporte de mercadorias (NCM - 8901.90.00) dos atuais 14% para 0%, tendo sido aprovada na 164ª Reunião do Comitê-Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior - Camex, na data de 5 de novembro de 2019. Ressalta-se que a redução de alíquota foi feita pela Lista de Exceções à Tarifa Externa Comum (Letec) do Mercosul.

24. Essas medidas ao mesmo tempo que se consubstanciam em estímulo para que novos entrantes venham para o Brasil e já comecem atuar no mercado em condições competitivas razoáveis, garantindo maior competitividade na cabotagem brasileira, também proporcionará o aumento imediato de frota para atender o mercado nacional.

25. Como medida compensatória e de estímulo à indústria de construção e reparação naval brasileira, garante-se a possibilidade de afretamento de embarcação com o dobro da tonelagem de porte bruto da construção contratada em estaleiro nacional, caso a escolha do investidor seja construir no Brasil.

26. Outro estímulo que está sendo criado para a indústria naval local é a possibilidade de utilização dos recursos das contas vinculadas ao Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM para a docagem e manutenção, inclusive preventiva, de embarcações utilizadas na navegação de cabotagem, próprias ou afretadas sem qualquer limitação percentual e também a possibilidade desses recursos serem utilizados como garantia em contratos de financiamento à construção de embarcações.

27. Com essas medidas entende-se que será possível a estruturação de uma carteira de demandas periódicas para que o mercado possa consolidar uma indústria naval brasileira voltada para a docagem e reparação de embarcações de cabotagem no Brasil.

28. Permite-se também, por meio de ajustes na Lei nº 10.893, de 2004, que o Fundo da Marinha Mercante possa ser utilizado para o financiamento de projetos em estaleiros brasileiros, mesmo quando esses projetos forem contratados por empresas estrangeiras, bem

como a utilização desse fundo para a docagem de embarcações estrangeiras afretadas.

29. Outro ajuste relevante para fomentar, de forma mais eficiente, nossa marinha mercante e a indústria naval brasileira, é a criação de novas possibilidades utilização de recursos depositados nas contas vinculadas ao Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, previstas no art. 19 da Lei nº 10.893, de 2004.

30. Os ajustes normativos relacionados à dinâmica de utilização dos recursos da conta vinculada ao AFRMM, autorizará:

I. pagamento da construção de embarcação em estaleiros brasileiros e para a aquisição de embarcações por eles produzidas;

II. docagem e manutenção corretiva ou preventiva das embarcações próprias ou afretadas;

III. garantia à construção de embarcações em estaleiros brasileiros;

IV. reembolso de valores pagos a título de prêmio e encargos de seguro e resseguro contratados para cobertura de cascos e máquinas de embarcações próprias ou afretadas.

31. Ressalta-se ainda que durante a realização dos estudos para a elaboração do texto final do presente Projeto de Lei diferentes atores, entre os quais, o Ministério de Minas e Energia e o Ministério da Economia, encaminharam proposta para ampliação do escopo do Programa “BR do MAR”, de modo que ele passasse a contemplar o transporte de petróleo e seus derivados pela cabotagem.

32. Com isto, considerada a relevância social e econômica que o setor de petróleo e derivados representa para o país e tendo os elementos apresentados pelos diferentes atores, identificou-se a pertinência e a supremacia do interesse público na incorporação do setor em tela no Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem - BR do MAR.

33. Além disso, esta proposta de Projeto de Lei contém outras medidas que estimulam a redução de burocracias e custos que, de uma maneira ou de outra, distanciam o embarcador da carga da navegação de cabotagem por excesso de despesas e complicações que não existem no transporte rodoviário.

34. Por último, é de extrema relevância para a reconfiguração da matriz logística do país e incremento da participação da cabotagem em sua reconfiguração, a proposta que permitirá a concessão de autorização de uso temporário de área portuária, dentro dos portos organizados, para consolidação de operações especiais que tenham como escopo a criação de serviços regulares para o transporte de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira.

35. Também é importante frisar que o incremento do transporte de cargas por cabotagem para longas distâncias não se distancia do anseio dos transportadores rodoviários, e sim, alinha-se à demanda desses transportadores. Essas medidas permitirão que o transporte rodoviário de cargas seja reconfigurado para atender transporte de curtas distâncias, cujo frete é mais atrativo e, ainda, proporcionará melhores condições de trabalho

e qualidade de vida aos motoristas.

36. Com essas principais inovações e ajustes normativos trazidos no escopo do Programa de Estímulo à Cabotagem - BR do MAR espera-se, Senhor Presidente, que sejam solucionados os principais entraves que inviabilizam uma maior participação da cabotagem na matriz logística do país e, que, por uma razão ou outra, tem afastado o embarcador e novos investidores no transporte aquaviário de cargas, no Brasil.

37. Por estas razões, Senhor Presidente, acreditando-se na importância do transporte de cabotagem para o desenvolvimento de uma matriz de transportes mais eficiente, para redução dos custos logísticos, otimização dos recursos públicos nos investimentos em infraestrutura e incremento da participação privada nos projetos de infraestrutura logística, o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) deliberou e opinou favoravelmente à qualificação e instituição da política federal de estímulo ao transporte de cabotagem, consubstanciada no programa de estímulo à cabotagem BR do MAR, como estrategicamente prioritária para o país e de relevante interesse público, tendo sido publicada a Resolução nº 70, de 21 de agosto de 2019 no Diário Oficial da União de 30 de agosto de 2019.

38. Destaca-se que o funcionamento e a dinâmica da cabotagem são estruturados quase que exclusivamente com investimentos privados, portanto, eventual demora na tramitação e início da vigência de uma nova estrutura regulatória e uma novo marco legal que trará uma nova reconfiguração do funcionamento do mercado fará com que o investidor suspenda ou cancele projetos e investimentos até que a nova estrutura regulatória seja analisada e aprovada ao longo do processo legislativo ordinário no Congresso Nacional, o que refletirá em paralisação do mercado, com grande probabilidade de desequilíbrio na eficiência logística do país ao longo do transcurso do prazo do processo legislativo.

39. Nessa linha, sugerimos que este Projeto de Lei de iniciativa do Presidente da República seja encaminhado para o Congresso Nacional com pedido de urgência constitucional em sua tramitação, amparada no § 1º do art. 64 da Constituição Federal, pois está evidenciada e justificada a relevância e a urgência da proposta.

40. Destaca-se ainda que esta política já vem sendo elaborada pelo Ministério da Infraestrutura desde o primeiro trimestre de 2019, no entanto, por ter encontrado dificuldade no amadurecimento de parte das propostas iniciais e até que se chegasse a um alinhamento entre os Ministérios de proposta de transição gradual de políticas, que permitirá, de forma gradual e condicionada, o afretamento de embarcações estrangeiras a casco nu, com suspensão de bandeira, sem lastro em embarcações próprias, a sua tramitação se prolongou no tempo e o setor já vem sofrendo as consequências dessa demora.

41. Nesse sentido, ressalta-se a importância de que a nova política federal de estímulo à cabotagem, consubstanciada no Programa BR do MAR, seja aprovada e publicada, em sua integralidade, por meio de Projeto de Lei de iniciativa do Presidente da República, com pedido de tramitação com urgência constitucional, assegurando aos investidores e usuários desse serviço de segurança e estabilidade necessárias para a continuidade do crescimento deste serviço estratégico à economia nacional na matriz logística do país.

42. A respeito da alteração da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 se faz necessária a fim de repassar ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT a

responsabilidade por executar, direta ou indiretamente, obras portuárias, especialmente dragagens. A extinta Secretaria de Portos foi criada em 2007 em um contexto de necessidade do Governo Federal de retomar investimentos públicos nos Portos Brasileiros. Isso serviu de base para justificar que a Secretaria ficasse responsável por essa competência de natureza operacional. Esse esforço tem sido historicamente responsável por onerar o Ministério com atividades que não aquela que é a razão de ser desta instituição: a formulação e acompanhamento das políticas públicas.

43. A percepção atual é que esse formato é uma distorção que não se observa em outros setores de transporte sob a gestão do Ministério da Infraestrutura, os quais possuem as atribuições executórias sob gestão de autarquias especializadas: DNIT, Valec e Infraero.

44. Portanto, faz-se mister corrigir tal distorção, buscando imediata realocação das citadas competências em órgão com expertise para tal atividade: o DNIT. A modificação em questão é premente justifica-se considerando as enormes demandas da infraestrutura de transportes nacional, que precisa de um Ministério que se concentre na formulação de políticas públicas que orientarão a expansão de seus setores tutelados.

45. Outrossim, destaca-se o papel do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias - INPH – no desenvolvimento de estudos hidráulicos e apoio técnico nas decisões dos gestores que trabalham com projetos relacionados a obras portuárias e dragagens. Nesse sentido, uma vez estas atividades sendo de competência do DNIT, entende-se pertinente que àquele Instituto passe a ser vinculado ao DNIT.

46. Propõe-se também o acréscimo de dois cargos de Diretores ao quadro da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq, com o objetivo de fortalecer o processo decisório do ente regulador, de forma a proporcionar maior segurança jurídica ao setor, viabilizando investimentos no setor portuário e maior celeridade na tramitação processual.

47. Por fim, na presente oportunidade, em atendimento aos ditames de organização legislativa promovida pelo Governo Federal, foi realizado pela Secretaria-Geral da Presidência da República o levantamento e a análise de diversos dispositivos normativos, com pertinência temática à presente proposta, considerados implicitamente revogados ou cuja eficácia ou validade encontram-se prejudicadas com as novas proposições. Dessa forma, referido trabalho de consolidação normativa resultou na proposta de revogação expressa, total ou parcial, de treze atos normativos, constantes na cláusula de revogação do Projeto de Lei, em cumprimento ao art. 9º, bem como ao inciso I do **caput**, c/c inciso I do §3º do art. 14 da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, disciplinados pelo Decreto nº 9.191, de 1º de novembro de 2017.

48. Essas, Senhor Presidente, são as razões que justificam a elaboração do Projeto de Lei que submetemos à sua elevada apreciação e que sugerimos seja encaminhada às Casas Legislativas com pedido de urgência constitucional em sua tramitação.

Respeitosamente,

Assinado por: Tarcísio Gomes de Freitas, Paulo Roberto Nunes Guedes, Jorge Antônio de Oliveira Francisco

MENSAGEM Nº 443

PL. 4199/2020

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do § 1º do art. 64 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto do projeto de lei que "Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004".

Brasília, 11 de agosto de 2020.

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

TÍTULO IV
DA ORGANIZAÇÃO DOS PODERES

CAPÍTULO I
DO PODER LEGISLATIVO

.....

Seção VIII
Do Processo Legislativo

.....

Subseção III
Das Leis

.....

Art. 64. A discussão e votação dos projetos de lei de iniciativa do Presidente da República, do Supremo Tribunal Federal e dos Tribunais Superiores terão início na Câmara dos Deputados.

§ 1º O Presidente da República poderá solicitar urgência para apreciação de projetos de sua iniciativa.

§ 2º Se, no caso do § 1º, a Câmara dos Deputados e o Senado Federal não se manifestarem sobre a proposição, cada qual sucessivamente, em até quarenta e cinco dias, sobrestar-se-ão todas as demais deliberações legislativas da respectiva Casa, com exceção das que tenham prazo constitucional determinado, até que se ultime a votação. *(Parágrafo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)*

§ 3º A apreciação das emendas do Senado Federal pela Câmara dos Deputados far-se-á no prazo de dez dias, observado quanto ao mais o disposto no parágrafo anterior.

§ 4º Os prazos do § 2º não correm nos períodos de recesso do Congresso Nacional, nem se aplicam aos projetos de código.

Art. 65. O projeto de lei aprovado por uma Casa será revisto pela outra, em um só turno de discussão e votação, e enviado à sanção ou promulgação, se a Casa revisora o aprovar,

ou arquivado, se o rejeitar.

Parágrafo único. Sendo o projeto emendado, voltará à Casa iniciadora.

.....

.....

LEI Nº 9.432, DE 8 DE JANEIRO DE 1997

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I
DO ÂMBITO DA APLICAÇÃO

Art. 1º Esta Lei se aplica:

I - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações brasileiras;

II - às embarcações estrangeiras afretadas por armadores brasileiros;

III - aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações estrangeiras, quando amparados por acordos firmados pela União.

Parágrafo único. Excetuam-se do disposto neste artigo:

I - os navios de guerra e de Estado que não sejam empregados em atividades comerciais;

II - as embarcações de esporte e recreio;

III - as embarcações de turismo;

IV - as embarcações de pesca;

V - as embarcações de pesquisa.

CAPÍTULO II
DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, são estabelecidas as seguintes definições:

I - afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação;

II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado;

III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;

IV - armador brasileiro: pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial;

V - empresa brasileira de navegação: pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente;

VI - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira;

VII - navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias;

VIII - navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;

IX - navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;

X - navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;

XI - navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

XII - suspensão provisória de bandeira: ato pelo qual o proprietário da embarcação suspende temporariamente o uso da bandeira de origem, a fim de que a embarcação seja inscrita em registro de outro país;

XIII - frete aquaviário internacional: mercadoria invisível do intercâmbio comercial internacional, produzida por embarcação.

XIV - navegação de travessia: aquela realizada:

a) transversalmente aos cursos dos rios e canais;

b) entre 2 (dois) pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas;

c) entre ilhas e margens de rios, de lagos, de lagoas, de baías, de angras e de enseadas, numa extensão inferior a 11 (onze) milhas náuticas;

d) entre 2 (dois) pontos de uma mesma rodovia ou ferrovia interceptada por corpo de água. *(Inciso acrescido pela Lei nº 12.379, de 6/1/2011)*

CAPÍTULO III
DA BANDEIRA DAS EMBARCAÇÕES

Art. 3º Terão o direito de arvorar a bandeira brasileira as embarcações:

I - inscritas no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de pessoa física residente e domiciliada no País ou de empresa brasileira;

II - sob contrato de afretamento a casco nu, por empresa brasileira de navegação, condicionando à suspensão provisória de bandeira no país de origem.

CAPÍTULO IV
DA TRIPULAÇÃO

Art. 4º Nas embarcações de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o comandante, o chefe de máquinas e dois terços da tripulação.

CAPÍTULO V
DOS REGIMES DA NAVEGAÇÃO

Art. 5º A operação ou exploração do transporte de mercadorias na navegação de longo curso é aberta aos armadores, às empresas de navegação e às embarcações de todos os países, observados os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

§ 1º As disposições do Decreto-Lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, só se aplicam às cargas de importação brasileira de países que pratiquem, diretamente ou por intermédio de qualquer benefício, subsídio, favor governamental ou prescrição de cargas em favor de navio de sua bandeira.

§ 2º Para os efeitos previstos no parágrafo anterior, o Poder Executivo manterá, em caráter permanente, a relação dos países que estabelecem proteção às suas bandeiras.

§ 3º O Poder Executivo poderá suspender a aplicação das disposições do Decreto-Lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, quando comprovada a inexistência ou indisponibilidade de embarcações operadas por empresas brasileiras de navegação, do tipo e porte adequados ao transporte pretendido, ou quando estas não oferecerem condições de preço

e prazo compatíveis com o mercado internacional.

Art. 6º A operação ou exploração da navegação interior de percurso internacional é aberta às empresas de navegação e embarcações de todos os países, exclusivamente na forma dos acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Art. 7º As embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadorias na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação, observado o disposto nos arts. 9º e 10.

Parágrafo único. O governo brasileiro poderá celebrar acordos internacionais que permitam a participação de embarcações estrangeiras nas navegações referidas neste artigo, mesmo quando não afretadas por empresas brasileiras de navegação, desde que idêntico privilégio seja conferido à bandeira brasileira nos outros Estados contratantes.

CAPÍTULO VI
DOS AFRETAMENTOS DE EMBARCAÇÕES

Art. 8º A empresa brasileira de navegação poderá afretar embarcações brasileiras e estrangeiras por viagem, por tempo e a casco nu.

Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo, bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

I - quando verificada inexistência ou indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados para o transporte ou apoio pretendido;

II - quando verificado interesse público, devidamente justificado;

III - quando em substituição a embarcações em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, enquanto durar a construção, por período máximo de trinta e seis meses, até o limite:

a) da tonelagem de porte bruto contratada, para embarcações de carga;

b) da arqueação bruta contratada, para embarcações destinadas ao apoio.

Parágrafo único. A autorização de que trata este artigo também se aplica ao caso de afretamento de embarcação estrangeira para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional, quando o mesmo se realizar em virtude da aplicação do art. 5º, § 3º.

Art. 10. Independe de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira para a navegação de longo curso, interior, interior de percurso internacional, cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo;

II - estrangeira, quando não aplicáveis as disposições do Decreto-Lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo, limitado ao dobro da tonelagem de porte bruto das embarcações, de tipo semelhante, por ela encomendadas a estaleiro brasileiro instalado no País, com contrato de construção em eficácia, adicionado de metade da tonelagem de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente.

CAPÍTULO VII
DO APOIO AO DESENVOLVIMENTO DA MARINHA MERCANTE

Art. 11. É instituído o Registro Especial Brasileiro - REB, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas brasileiras de navegação.

§ 1º O financiamento oficial à empresa brasileira de navegação, para construção, conversão, modernização e reparação de embarcação pré-registrada no REB, contará com taxa de juros semelhante à da embarcação para exportação, a ser equalizada pelo Fundo da Marinha Mercante.

§ 2º É assegurada às empresas brasileiras de navegação a contratação, no mercado internacional, da cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil para suas embarcações registradas no REB, desde que o mercado interno não ofereça tais coberturas ou preços compatíveis com o mercado internacional.

§ 3º *(Revogado pela Medida Provisória nº 2.158-35, de 24/8/2001)*

§ 4º (VETADO)

§ 5º Deverão ser celebrados novas convenções e acordos coletivos de trabalho para as tripulações das embarcações registradas no REB, os quais terão por objetivo preservar condições de competitividade com o mercado internacional.

§ 6º Nas embarcações registradas no REB serão necessariamente brasileiros apenas o comandante e o chefe de máquinas.

§ 7º *(Revogado pela Lei nº 10.206, de 23/3/2001)*

§ 8º As embarcações inscritas no REB são isentas do recolhimento de taxa para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo.

§ 9º A construção, a conservação, a modernização e o reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB serão, para todos os efeitos legais e fiscais, equiparadas à operação de exportação.

§10. As empresas brasileiras de navegação, com subsidiárias integrais proprietárias de embarcações construídas no Brasil, transferidas de sua matriz brasileira, são autorizadas a restabelecer o registro brasileiro como de propriedade da mesma empresa nacional, de origem, sem incidência de impostos ou taxas.

§11. A inscrição no REB será feita no Tribunal Marítimo e não suprime, sendo complementar, o registro de propriedade marítima, conforme dispõe a Lei nº 7.652, de 3 de fevereiro de 1988.

§12. Caberá ao Poder Executivo regulamentar o REB, estabelecendo as normas complementares necessárias ao seu funcionamento e as condições para a inscrição de embarcações e seu cancelamento.

Art. 12. São extensivos às embarcações que operam na navegação de cabotagem e nas navegações de apoio portuário e marítimo os preços de combustível cobrados às embarcações de longo curso.

Art. 13. O Poder Executivo destinará, por meio de regulamento, um percentual do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, para manutenção do Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, a título de compensação pela perda de receita imposta pelo art. 11, § 8º.

Art. 14. Será destinado ao Fundo da Marinha Mercante - FMM 100% (cem por cento) do produto da arrecadação do AFRMM recolhido por empresa brasileira de navegação, operando embarcação estrangeira afretada a casco nu.

Parágrafo único. O AFRMM terá, por um período máximo de trinta e seis meses, contado da data da assinatura do contrato de construção ou reparo, a mesma destinação do produzido por embarcação de registro brasileiro, quando gerado por embarcação estrangeira afretada a casco nu em substituição a embarcação de tipo e porte semelhante em construção ou reparo em estaleiro brasileiro.

CAPÍTULO VIII

DAS INFRAÇÕES E SANÇÕES

Art. 15. A inobservância do disposto nesta Lei sujeita o infrator às seguintes sanções:

I - multa, no valor de até R$10.00 (dez reais) por tonelada de arqueação bruta da embarcação;

II - suspensão da autorização para operar, por prazo de até seis meses.

.....

.....

LEI Nº 10.893, DE 13 DE JULHO DE 2004

Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

.....

Art. 14. Ficam isentas do pagamento do AFRMM as cargas:

I - definidas como bagagem, mala postal, amostra sem valor comercial e unidades de carga, inclusive quando do reposicionamento para reutilização, nos termos e condições da legislação específica;

II - de livros, jornais e periódicos, bem como o papel destinado a sua impressão;

III - transportadas:

a) por embarcações, nacionais ou estrangeiras, quando não empregadas em viagem de caráter comercial; ou

b) nas atividades de explotação e de apoio à explotação de hidrocarbonetos e outros minerais sob a água, desde que na zona econômica exclusiva brasileira;

IV - que consistam em:

a) bens sem interesse comercial, doados a entidades filantrópicas, desde que o donatário os destine, total e exclusivamente, a obras sociais e assistenciais gratuitamente prestadas;

b) bens que ingressem no País especificamente para participar de eventos culturais ou artísticos, promovidos por entidades que se dediquem com exclusividade ao desenvolvimento da cultura e da arte, sem objetivo comercial;

c) bens exportados temporariamente para outro país e condicionados à reimportação em prazo determinado;

d) armamentos, produtos, materiais e equipamentos importados pelo Ministério da Defesa e pelas Forças Armadas, ficando condicionada a isenção, em cada caso, à declaração do titular da Pasta ou do respectivo Comando de que a importação destina-se a fins exclusivamente militares e é de interesse para a segurança nacional; ou

e) bens destinados à pesquisa científica e tecnológica, conforme disposto em lei; *(Alínea com redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)*

V - que consistam em mercadorias:

a) importadas para uso próprio das missões diplomáticas e das repartições consulares de caráter permanente e de seus membros, bem como pelas representações de organismos internacionais, de caráter permanente, de que o Brasil seja membro, e de seus integrantes;

b) importadas em decorrência de atos firmados entre pessoas jurídicas de direito público externo celebrados e aprovados pelo Presidente da República e ratificados pelo Congresso Nacional, que contenham cláusula expressa de isenção de pagamento do AFRMM; *(Alínea com redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)*

c) submetidas a regime aduaneiro especial que retornem ao exterior no mesmo estado ou após processo de industrialização, excetuando- se do atendimento da condição de efetiva exportação as operações realizadas a partir de 5 de outubro de 1990, nos termos do § 2º do art. 1º da Lei nº 8.402, de 8 de janeiro de 1992;

d) importadas pela União, Distrito Federal, Estados e Municípios, ou por intermédio de órgãos da administração direta, autárquica e fundacional;

e) que retornem ao País nas seguintes condições:

1. enviadas em consignação e não vendidas nos prazos autorizados;

2. por defeito técnico que exija sua devolução, para reparo ou substituição;

3. por motivo de modificações na sistemática do país importador;

4. por motivo de guerra ou calamidade pública; ou

5. por quaisquer outros fatores comprovadamente alheios à vontade do exportador brasileiro;

f) importadas em substituição a outras idênticas, em igual quantidade e valor, que tenham sido devolvidas ao exterior após a importação por terem se revelado defeituosas ou imprestáveis para os fins a que se destinavam;

g) que sejam destinadas ao consumo ou industrialização na Amazônia Ocidental, excluídas armas, munições, fumo, bebidas alcoólicas, perfumes, veículos de carga, automóveis de passageiros e granéis líquidos;

h) importadas por permissionários autorizados pelo Ministério da Fazenda para venda, exclusivamente em lojas francas, a passageiros de viagens internacionais;

i) submetidas a transbordo ou baldeação em portos brasileiros, quando destinadas à exportação e provenientes de outros portos nacionais, ou, quando originárias do exterior, tenham como destino outros países;

j) submetidas ao regime aduaneiro especial de depósito franco; ou

l) que estejam expressamente definidas em lei como isentas do AFRMM.

VI - de trigo classificado na posição 10.01 da Tipi; e *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 433, de 27/5/2008, convertida na Lei nº 11.787, de 25/9/2008)*

VII - de farinha de trigo classificada no código 1101.00.10 da Tipi. *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 433, de 27/5/2008, convertida na Lei nº 11.787, de 25/9/2008)*

Parágrafo único. No caso dos incisos VI e VII, o disposto no *caput* deste artigo aplica-se até 31 de dezembro de 2008. *(Parágrafo único acrescido pela Medida Provisória nº 433, de 27/5/2008, convertida na Lei nº 11.787, de 25/9/2008)*

Art. 15. O pagamento do AFRMM incidente sobre o frete relativo ao transporte de mercadoria submetida a regime aduaneiro especial fica suspenso até a data do registro da declaração de importação que inicie o despacho para consumo correspondente. *("Caput" do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)*

§ 1º *(Revogado pela Lei nº 12.599, de 23/3/2012, a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)*

§ 2º Na hipótese de descumprimento do regime, o AFRMM será exigido com os

acréscimos mencionados no art. 16, calculados a partir da data do registro da declaração de importação para admissão da mercadoria no respectivo regime. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)*

Art. 16. Sobre o valor do AFRMM pago em atraso ou não pago, bem como sobre a diferença decorrente do pagamento do AFRMM a menor que o devido, incidirão multa de mora ou de ofício e juros de mora, na forma prevista no § 3º do art. 5º e nos arts. 43, 44 e 61 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996. *(Artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)*

I - *(Revogado pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)*

II - *(Revogado pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012,produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)*

§ 1º *(Revogado pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)*

§ 2º *(Revogado pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)*

Art. 17. O produto da arrecadação do AFRMM será destinado:

I - ao Fundo da Marinha Mercante - FMM:

a) 100% (cem por cento) do AFRMM gerado por empresa estrangeira de navegação;

b) 100% (cem por cento) do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação afretada de registro estrangeiro;

c) 41% (quarenta e um por cento) do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria ou afretada, de registro brasileiro, na navegação de longo curso, não inscrita no Registro Especial Brasileiro - REB, de que trata a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; e

d) 8% (oito por cento) do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação, própria ou afretada, de registro brasileiro, na navegação de longo curso, inscrita no REB, de que trata a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;

II - a empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria ou afretada, de registro brasileiro:

a) 50% (cinqüenta por cento) do AFRMM que tenha gerado na navegação de longo curso, quando a embarcação não estiver inscrita no REB;

b) 83% (oitenta e três por cento) do AFRMM que tenha gerado na navegação de longo curso, quando a embarcação estiver inscrita no REB; e

c) 100% (cem por cento) do AFRMM que tenha gerado nas navegações de cabotagem, fluvial e lacustre;

III - a uma conta especial, 9% (nove por cento) do AFRMM gerado na navegação de longo curso, por empresa brasileira de navegação, operando embarcação, própria ou afretada, de registro brasileiro, inscrita ou não no REB.

§ 1º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, será destinado, anualmente, o percentual de 3% (três por cento) ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FNDCT, criado pelo Decreto-Lei nº 719, de 31 de julho de 1969, e restabelecido pela Lei nº 8.172, de 18 de janeiro de 1991, para o financiamento

de programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico dos setores de transporte aquaviário e de construção naval, os quais serão alocados em categoria de programação específica e administrados conforme o disposto em regulamento.

§ 2º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, será destinado, anualmente, o percentual de 1,5% (um e meio por cento) ao Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, para compensação das perdas decorrentes da isenção de que trata o § 8º do art. 11 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

§ 3º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, será destinado, anualmente, o percentual de 0,40% (quarenta centésimos por cento) ao Fundo Naval, a título de contribuição para pagamento das despesas de representação e estudos técnicos em apoio às posições brasileiras nos diversos elementos componentes da Organização Marítima Internacional - IMO, cujos recursos serão alocados em categoria de programação específica.

§ 4º O AFRMM gerado por embarcação de registro estrangeiro, afretada por empresa brasileira de navegação, poderá ter a destinação prevista no inciso I, alíneas *c* e *d*, e nos incisos II e III do *caput* deste artigo, desde que tal embarcação esteja substituindo outra em construção em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, de tipo semelhante, até o limite de toneladas de porte bruto contratadas.

§ 5º A destinação de que trata o § 4º deste artigo far-se-á enquanto durar a construção, porém nunca por prazo superior a 36 (trinta e seis) meses, contado, de forma ininterrupta, da entrada em eficácia do contrato de construção da embarcação, que ocorre com o início do cumprimento de cronograma físico e financeiro apresentado pela empresa brasileira de navegação e aprovado pelo órgão competente do Ministério dos Transportes.

§ 6º A ocupação de espaços por empresas brasileiras de navegação em embarcações de registro estrangeiro fica enquadrada nas regras deste artigo, desde que essas embarcações estejam integradas a acordos de associação homologados pelo órgão competente do Ministério dos Transportes e regidos pelos princípios da equivalência recíproca da oferta de espaços e da limitação da fruição dos benefícios pela capacidade efetiva de transporte da embarcação de registro brasileiro.

§ 7º Por solicitação da interessada, o FMM poderá utilizar o produto da arrecadação de AFRMM, já classificado pela Secretaria da Receita Federal do Brasil e ainda não depositado na conta vinculada da empresa brasileira de navegação, para compensação do débito relativo às prestações a que se referem as alíneas *c* e *d* do inciso I do *caput* do art. 19, garantido ao agente financeiro o pagamento pelo FMM das comissões incidentes sobre os valores compensados. *(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/201, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)*

Art. 18. As parcelas recolhidas à conta a que se refere o inciso III do *caput* do art. 17 desta Lei, acrescidas das correções resultantes de suas aplicações previstas no art. 20 desta Lei, serão rateadas entre as empresas brasileiras de navegação autorizadas a operar na cabotagem e na navegação fluvial e lacustre, proporcionalmente ao total de fretes por elas gerado no transporte, entre portos brasileiros, de cargas de importação e de exportação do comércio exterior do País.

§ 1º O total de fretes referidos no *caput* deste artigo será obtido quando as empresas mencionadas no *caput* deste artigo estiverem operando embarcações próprias ou afretadas de registro brasileiro, bem como embarcações afretadas de registro estrangeiro no regime de que tratam os §§ 4º e 5º do art. 17 desta Lei, conforme se dispuser em regulamento.

§ 2º O produto do rateio a que se refere este artigo será depositado, conforme se dispuser em regulamento, na conta vinculada das empresas.

Art. 19. O produto da arrecadação do AFRMM destinado a empresa brasileira de

navegação será depositado diretamente, no Banco do Brasil S.A., em conta vinculada em nome da empresa, a qual será movimentada por intermédio do agente financeiro do FMM, nos seguintes casos:

I - por solicitação da interessada:

a) para a aquisição de embarcações novas, para uso próprio, construídas em estaleiros brasileiros;

b) para jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação de embarcação própria, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

c) para pagamento de prestação de principal e encargos de financiamento concedido com recursos do FMM;

d) para pagamento de prestação de principal e encargos de financiamento concedido pelo agente financeiro, com recursos de outras fontes, que tenha por objeto as modalidades de apoio previstas nos itens 1 e 2 da alínea *a* do inciso I do art. 26 desta Lei;

e) para pagamento de prestação de principal e encargos de financiamento obtido na Agência Especial de Financiamento Industrial - FINAME e no Programa Amazônia Integrada - PAI, desde que a interessada esteja adimplente com as obrigações previstas nas alíneas *c* e *d* deste inciso e o pagamento ocorra por intermédio de qualquer estabelecimento bancário autorizado a operar com esses recursos e que tenha por objeto as modalidades de apoio previstas nos itens 1 e 2 da alínea *a* do inciso I do art. 26 desta Lei;

f) para utilização por empresa coligada, controlada ou controladora nos casos previstos nas alíneas deste inciso;

g) *(VETADA na Lei nº 12.973, de 13/5/2014)*

h) *(VETADA na Lei nº 12.973, de 13/5/2014)*

II - prioritária e compulsoriamente, independentemente de autorização judicial, por iniciativa do agente financeiro, na amortização de dívidas vencidas decorrentes de financiamento referido nas alíneas *c*, *d* e *e* do inciso I do *caput* deste artigo.

§ 1º O agente financeiro deverá deduzir do valor dos recursos liberados da conta vinculada em nome da empresa comissão a título de administração das contas vinculadas, que será fixada pelo Conselho Monetário Nacional por proposta do Ministro de Estado dos Transportes.

§ 2º As parcelas do AFRMM previstas nos incisos II e III do *caput* do art. 17 desta Lei, geradas por embarcação financiada com recursos do FMM, poderão, a critério do agente financeiro, consultado o órgão competente do Ministério dos Transportes, ser creditadas na conta vinculada da empresa brasileira contratante inadimplente, até a liquidação do contrato de financiamento, mesmo que a embarcação financiada venha a ser explorada por empresa brasileira de navegação mediante contrato de afretamento, sub-afretamento ou qualquer outra modalidade de cessão de sua utilização nas atividades de navegação mercante.

§ 3º A regra constante do § 2º deste artigo poderá ser aplicada às empresas adimplentes, mediante solicitação justificada das partes, devidamente aprovada pelo Ministério dos Transportes.

§ 4º Poderão ser utilizados até 30% (trinta por cento) dos valores creditados na conta vinculada, anualmente, para pagamento dos serviços de docagem e reparação, em estaleiro brasileiro, de embarcação afretada a casco nu inscrita no REB, devendo esse registro ser mantido por pelo menos 5 (cinco) anos após o término da obra, sob pena de devolução dos recursos ao FMM, com os acréscimos previstos em lei para o não-pagamento do AFRMM.

Art. 20. Os valores depositados nas contas de que tratam o art. 19 desta Lei e o inciso III do *caput* do art. 17 desta Lei poderão ser aplicados pelo agente financeiro em operações de mercado aberto, em títulos públicos federais, em nome do titular, na forma que dispuser o Conselho Monetário Nacional.

Art. 21. A empresa brasileira de navegação decai do direito ao produto do AFRMM no caso de não-utilização dos valores no prazo de 3 (três) anos, contados do seu depósito, transferindo-se esses valores para o FMM.

Art. 22. O FMM é um fundo de natureza contábil, destinado a prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras.

Art. 23. Fica criado o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, órgão colegiado integrante da estrutura do Ministério dos Transportes, cuja competência e composição serão estabelecidas em ato do Poder Executivo, assegurada a participação da Marinha do Brasil, da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e de empresários e trabalhadores dos setores da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007)*

Art. 24. O FMM é administrado pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, por intermédio do CDFMM. *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 13.482, de 20/9/2017)*

Parágrafo único. O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil deverá divulgar trimestralmente, por meio da imprensa oficial e da internet, o quantitativo e a destinação dos valores arrecadados ao FMM. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 13.482, de 20/9/2017)*

Art. 25. São recursos do FMM:

I - a parte que lhe cabe no produto da arrecadação do AFRMM;

II - as dotações orçamentárias que lhe forem atribuídas no Orçamento-Geral da União;

III - os valores e importâncias que lhe forem destinados em lei;

IV - o produto do retorno das operações de financiamento concedido e outras receitas resultantes de aplicações financeiras;

V - *(Revogado pela Lei nº 12.788, de 14/1/2013)*

VI - os provenientes de empréstimos contraídos no País ou no exterior;

VII - as receitas provenientes de multas aplicadas por infrações de leis, normas, regulamentos e resoluções referentes à arrecadação do AFRMM;

VIII - a reversão dos saldos anuais não aplicados; e

IX - os provenientes de outras fontes.

Art. 26. Os recursos do FMM serão aplicados:

I - em apoio financeiro reembolsável mediante concessão de empréstimo:

a) prioritariamente, a empresa brasileira de navegação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado:

1. para a construção de embarcação em estaleiro brasileiro; e

2. para jumborização, conversão, modernização ou reparação de embarcação própria, inclusive para a aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

b) a empresa brasileira de navegação, a estaleiro e outras empresas ou entidades brasileiras, inclusive as representativas de classe dos setores de Marinha Mercante e de construção naval, para projetos de pesquisa e desenvolvimento científico ou tecnológico e formação e aperfeiçoamento de recursos humanos voltados para os setores da Marinha Mercante, construção ou reparo naval, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

c) a estaleiro brasileiro para financiamento à produção de embarcação:

1. destinada a empresa brasileira de navegação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

2. destinada à exportação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

d) à Marinha do Brasil, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado, para construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas, e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional;

e) às entidades públicas, instituições de pesquisa e a outros órgãos, inclusive os representativos de classe dos setores de Marinha Mercante e de construção naval, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado, para a construção de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, em estaleiros brasileiros;

f) às empresas brasileiras, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, de qualquer tipo de embarcação própria, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval;

g) aos estaleiros brasileiros, para financiamento de reparo de embarcações, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

h) aos estaleiros, arsenais e bases navais brasileiros, para expansão e modernização de suas instalações ou para construção de novas instalações, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

i) a empresa de navegação ou estaleiro brasileiros, no apoio financeiro à construção ou produção de embarcações destinadas ao transporte fluvial de passageiros de elevado interesse social, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado;

j) a empresa de navegação ou estaleiro brasileiros no apoio financeiro à construção ou produção de embarcações destinadas à pesca, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado; e

l) para outras aplicações em investimentos, no interesse da Marinha Mercante e da indústria de construção naval brasileiras;

II - no pagamento ao agente financeiro:

a) de valor correspondente à diferença apurada entre o custo de captação de recursos para o agente financeiro e o custo do financiamento contratado com o beneficiário, sempre que o agente financeiro for o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES;

b) das comissões devidas pela concessão de financiamentos realizados com recursos do FMM e de outras fontes, a título de administração ou risco das operações contratadas até a publicação desta Lei; e

c) de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - SELIC, para títulos federais, incidentes sobre os adiantamentos de recursos realizados pelo agente financeiro com recursos de outras fontes, destinados ao pagamento das comissões de risco devidas em operações de repasse de recursos do FMM;

III - no financiamento da diferença entre o custo interno efetivo de construção de embarcações e o valor das operações contratadas, com recursos do FMM e de outras fontes, limitada a 10% (dez por cento) do valor do contrato de construção de embarcação destinada ao mercado interno;

IV - em crédito reserva, até o limite de 20% (vinte por cento) do valor do contrato de financiamento concedido com recursos do FMM e de outras fontes à produção de embarcação destinada à exportação, visando a assegurar o término da obra, no caso de descumprimento da correspondente obrigação de fazer por parte do estaleiro;

V - em programas especiais direcionados à pesca artesanal ou ao transporte de passageiros, considerados atividades prioritárias e de relevante interesse social, com redução de encargos financeiros referentes a juros e atualização monetária, conforme dispuser o

Conselho Monetário Nacional, por proposta do Ministro de Estado dos Transportes; e

VI - em despesas relativas à arrecadação, gestão e utilização dos recursos do FMM.

Parágrafo único. As comissões de que trata a alínea *b* do inciso II deste artigo continuarão a ser reguladas pelas regras do Conselho Monetário Nacional vigentes na data da publicação desta Lei, e poderão ser pagas ao agente financeiro, mediante retenção nas prestações recebidas dos mutuários.

Art. 27. O financiamento concedido com recursos do FMM, destinado à construção, jumborização, conversão, modernização ou reparação de embarcação, poderá ter como garantias a alienação fiduciária, a hipoteca da embarcação financiada ou de outras embarcações, a fiança bancária, a cessão de direitos creditórios e aquelas emitidas pelo Fundo de Garantia para a Indústria Naval - FGIN.

.....

Art. 52. O *caput* do art. 7º da Lei nº 10.849, de 23 de março de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

> "Art. 7º É a União autorizada a equalizar as taxas dos financiamentos realizados no âmbito do Profrota Pesqueira, tendo como parâmetro de remuneração dos Fundos a Taxa de Juros de Longo Prazo - TJLP ou índice oficial que vier a substituí-la.
>
> ....." (NR)

Art. 52-A. A Secretaria da Receita Federal do Brasil processará e viabilizará, mediante recursos decorrentes da arrecadação do AFRMM que cabem ao Fundo da Marinha Mercante - FMM, o ressarcimento às empresas brasileiras de navegação das parcelas previstas nos incisos II e III do caput do art. 17 que deixarem de ser recolhidas em razão da não incidência de que trata o *caput* do art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. *(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, com redação dada pela Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)*

Art. 52-B. O disposto no art. 74 da Lei no 9.430, de 27 de dezembro de 1996, não se aplica ao AFRMM e à Taxa de Utilização do Mercante. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.788, de 14/1/2013)*

Art. 52-C. Ficam a cargo do Departamento do Fundo da Marinha Mercante a análise do direito creditório, a decisão e o pagamento dos processos de restituição e de ressarcimento referentes ao AFRMM e à Taxa de Utilização do Mercante relacionados a pedidos ocorridos até a data da vigência do ato do Poder Executivo de que trata o inciso I do art. 25 da Lei nº 12.599, de 23 de março de 2012. *(Artigo acrescido pela Lei nº 12.788, de 14/1/2013)*

Art. 53. O Poder Executivo regulamentará o disposto nesta Lei.

Art. 54. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 55. Ficam revogados:

I - os arts. 2º a 6º e 8º a 33 do Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987;

II - o Decreto-Lei nº 2.414, de 12 de fevereiro de 1988;

III - os arts. 7º e 9º da Lei nº 9.365, de 16 de dezembro de 1996;

IV - (VETADO); e

V - a Lei nº 10.206, de 23 de março de 2001.

Brasília, 13 de julho de 2004; 183º da Independência e 116º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Antonio Palocci Filho
Alfredo Nascimento

Luiz Fernando Furlan
José Dirceu de Oliveira e Silva

DECRETO-LEI Nº 37, DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966

Dispõe sobre o Imposto de Importação, reorganiza os serviços aduaneiros e dá outras providências.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 31, parágrafo único, do Ato Institucional nº 2, de 27 de outubro de 1965,

DECRETA:

.....

TÍTULO III
REGIMES ADUANEIROS ESPECIAIS

.....

CAPÍTULO III
IMPORTAÇÕES VINCULADAS À EXPORTAÇÃO

Art. 75. Poderá ser concedida na forma e condições do regulamento, suspensão dos tributos que incidam sobre a importação de bens que devam permanecer no país durante prazo fixado. *(Retificado no DOU de 21/11/1966)*

§ 1º A aplicação do regime de admissão temporária ficará sujeita ao cumprimento das seguintes condições básicas:

I - Garantia de tributos e gravames devidos, mediante depósito ou termo de responsabilidade;

II - Utilização dos bens dentro do prazo da concessão e exclusivamente nos fins previstos;

III - Identificação dos bens.

§ 2º A admissão temporária de automóveis, motocicletas e outros veículos será concedida na forma deste artigo ou de atos internacionais subscritos pelo Governo brasileiro e, no caso de aeronave, na conformidade, ainda, de normas fixadas pelo Ministério da Aeronáutica.

§ 3º A disposição do parágrafo anterior somente se aplica aos bens de pessoa que entrar no país em caráter temporário.

§ 4º A Secretaria da Receita Federal do Brasil disporá sobre os casos em que poderá ser dispensada a garantia a que se refere o inciso I do § 1º. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 497, de 27/7/2010, convertida na Lei nº 12.350, de 20/12/2010)*

Art. 76. O Departamento de Rendas Aduaneiras poderá disciplinar, com a adoção das cautelas que forem necessárias, a entrada dos bens a que se refere o § 2º do artigo anterior, quando importados por brasileiro domiciliado ou residente no exterior, que entre no país em viagem temporária.

.....

.....

LEI Nº 10.865, DE 30 DE ABRIL DE 2004

Dispõe sobre a Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social incidentes sobre a importação de bens e serviços e dá outras

providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO VIII
DOS REGIMES ADUANEIROS ESPECIAIS

Art. 14. As normas relativas à suspensão do pagamento do imposto de importação ou do IPI vinculado à importação, relativas aos regimes aduaneiros especiais, aplicam-se também às contribuições de que trata o art. 1º desta Lei.

§ 1º O disposto no *caput* deste artigo aplica-se também às importações, efetuadas por empresas localizadas na Zona Franca de Manaus, de bens a serem empregados na elaboração de matérias-primas, produtos intermediários e materiais de embalagem destinados a emprego em processo de industrialização por estabelecimentos ali instalados, consoante projeto aprovado pelo Conselho de Administração da Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA, de que trata o art. 5ºA da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002.

§ 2º A Secretaria da Receita Federal estabelecerá os requisitos necessários para a suspensão de que trata o § 1º deste artigo.

Art. 14-A. Fica suspensa a exigência das contribuições de que trata o art. 1º desta Lei nas importações efetuadas por empresas localizadas na Zona Franca de Manaus de matérias-primas, produtos intermediários e materiais de embalagem para emprego em processo de industrialização por estabelecimentos industriais instalados na Zona Franca de Manaus e consoante projetos aprovados pelo Conselho de Administração da Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA. *(Artigo acrescido pela Lei nº 10.925, de 23/7/2004)*

CAPÍTULO IX
DO CRÉDITO

Art. 15. As pessoas jurídicas sujeitas à apuração da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, nos termos dos arts. 2º e 3º das Leis nºs 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e 10.833, de 29 de dezembro de 2003, poderão descontar crédito, para fins de determinação dessas contribuições, em relação às importações sujeitas ao pagamento das contribuições de que trata o art. 1º desta Lei, nas seguintes hipóteses:

I - bens adquiridos para revenda;

II - bens e serviços utilizados como insumo na prestação de serviços e na produção ou fabricação de bens ou produtos destinados à venda, inclusive combustível e lubrificantes;

.....

.....

DECRETO Nº 6.759, DE 5 DE FEVEREIRO DE 2009

Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição,

DECRETA:

.....

LIVRO III

DOS DEMAIS IMPOSTOS, E DAS TAXAS E CONTRIBUIÇÕES,
DEVIDOS NA IMPORTAÇÃO

.....

TÍTULO IV
DA CONTRIBUIÇÃO DE INTERVENÇÃO NO
DOMÍNIO ECONÔMICO - COMBUSTÍVEIS

CAPÍTULO I
DA INCIDÊNCIA E DO FATO GERADOR

Art. 298. A Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível - CIDE-Combustíveis incide sobre a importação de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, art. 1º, *caput*).

Art. 299. A CIDE-Combustíveis tem como fato gerador as operações de importação de (Lei nº 10.336, de 2001, art. 3º, *caput*):

I - gasolinas e suas correntes;

II - diesel e suas correntes;

III - querosene de aviação e outros querosenes;

IV - óleos combustíveis (fuel-oil);

V - gás liqüefeito de petróleo, inclusive o derivado de gás natural e de nafta; e

VI - álcool etílico combustível.

Parágrafo único. Para os efeitos dos incisos I e II, consideram-se correntes os hidrocarbonetos líquidos derivados de petróleo e os hidrocarbonetos líquidos derivados de gás natural utilizados em mistura mecânica para a produção de gasolinas ou de diesel, de conformidade com as normas estabelecidas pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (Lei nº 10.336, de 2001, art. 3º, § 1º).

.....

.....

LEI Nº 12.527, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2011

Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990; revoga a Lei nº 11.111, de 5 de maio de 2005, e dispositivos da Lei nº 8.159, de 8 de janeiro de 1991; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre os procedimentos a serem observados pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios, com o fim de garantir o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Subordinam-se ao regime desta Lei:

I - os órgãos públicos integrantes da administração direta dos Poderes Executivo, Legislativo, incluindo as Cortes de Contas, e Judiciário e do Ministério Público;

II - as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Art. 2º Aplicam-se as disposições desta Lei, no que couber, às entidades privadas sem fins lucrativos que recebam, para realização de ações de interesse público, recursos públicos diretamente do orçamento ou mediante subvenções sociais, contrato de gestão, termo de parceria, convênios, acordo, ajustes ou outros instrumentos congêneres.

Parágrafo único. A publicidade a que estão submetidas as entidades citadas no caput refere-se à parcela dos recursos públicos recebidos e à sua destinação, sem prejuízo das prestações de contas a que estejam legalmente obrigadas.

.....

.....

LEI Nº 13.709, DE 14 DE AGOSTO DE 2018

Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD) *(Ementa com redação dada pela Lei nº 13.853, de 8/7/2019)*

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o tratamento de dados pessoais, inclusive nos meios digitais, por pessoa natural ou por pessoa jurídica de direito público ou privado, com o objetivo de proteger os direitos fundamentais de liberdade e de privacidade e o livre desenvolvimento da personalidade da pessoa natural.

Parágrafo único. As normas gerais contidas nesta Lei são de interesse nacional e devem ser observadas pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios. *(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 13.853, de 8/7/2019)*

Art. 2º A disciplina da proteção de dados pessoais tem como fundamentos:

I - o respeito à privacidade;

II - a autodeterminação informativa;

III - a liberdade de expressão, de informação, de comunicação e de opinião;

IV - a inviolabilidade da intimidade, da honra e da imagem;

V - o desenvolvimento econômico e tecnológico e a inovação;

VI - a livre iniciativa, a livre concorrência e a defesa do consumidor; e

VII - os direitos humanos, o livre desenvolvimento da personalidade, a dignidade e o exercício da cidadania pelas pessoas naturais.

.....

.....

LEI Nº 5.474, DE 18 DE JULHO DE 1968

Dispõe sobre as Duplicatas, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO V

(Redação dada pela Lei nº 6.458, de 1/11/1977)

DO PROCESSO PARA COBRANÇA DA DUPLICATA

Art. 15. A cobrança judicial de duplicata ou triplicata será efetuada de conformidade com o processo aplicável aos títulos executivos extrajudiciais, de que cogita o Livro II do Código de Processo Civil, quando se tratar:

I - de duplicata ou triplicata aceita, protestada ou não;

II - de duplicata ou triplicata não aceita, contanto que, cumulativamente:

a) haja sido protestada;

b) esteja acompanhada de documento hábil comprobatório da entrega e recebimento da mercadoria; e

c) o sacado não tenha, comprovadamente, recusado o aceite, no prazo, nas condições e pelos motivos previstos nos arts. 7º e 8º desta Lei.

§ 1º Contra o sacador, os endossantes e respectivos avalistas caberá o processo de execução referido neste artigo, quaisquer que sejam a forma e as condições do protesto.

§ 2º Processar-se-á também da mesma maneira a execução de duplicata ou triplicata não aceita e não devolvida, desde que haja sido protestada mediante indicações do credor ou do apresentante do título, nos termos do art. 14, preenchidas as condições do inciso II deste artigo. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 6.458, de 1/11/1977)*

Art. 16. Aplica-se o procedimento ordinário previsto no Código de Processo Civil à ação do credor contra o devedor, por duplicata ou triplicata que não preencha os requisitos do art. 15, incisos I e II, e §§ 1º e 2º, bem como à ação para ilidir as razões invocadas pelo devedor para o não aceite do título, nos casos previstos no art. 8º. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 6.458, de 1/11/1977)*

.....

.....

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO VI

DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

.....

Seção V

Da Estrutura Organizacional das Agências

Art. 52. A ANTT e a Antaq terão como órgãos de deliberação máxima as Diretorias Colegiadas e terão em suas estruturas organizacionais uma Procuradoria, uma Ouvidoria e uma

Corregedoria. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 13.848, de 25/6/2019, publicada no DOU de 26/6/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*

Art. 53. A Diretoria Colegiada da ANTT será composta de 1 (um) Diretor-Geral e 4 (quatro) Diretores, e a Diretoria Colegiada da Antaq será composta de 1 (um) Diretor-Geral e 2 (dois) Diretores.

§ 1º Os membros das Diretorias Colegiadas serão brasileiros, terão reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de especialidade dos cargos a serem exercidos e serão nomeados pelo Presidente da República, após aprovação pelo Senado Federal, nos termos da alínea "f" do inciso III do art. 52 da Constituição Federal, observado o disposto na Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000.

§ 2º Os Diretores-Gerais da ANTT e da Antaq serão nomeados pelo Presidente da República e investidos na função pelo prazo de 5 (cinco) anos, vedada a recondução, observado o disposto na Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 13.848, de 25/6/2019, publicada no DOU de 26/6/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*

Art. 54. Os membros das Diretorias Colegiadas cumprirão mandatos de 5 (cinco) anos, não coincidentes, vedada a recondução, observado o disposto na Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000. *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 13.848, de 25/6/2019, publicada no DOU de 26/6/2019, em vigor 90 dias após a publicação)*

Parágrafo único. Em caso de vacância no curso do mandato, este será completado pelo sucessor investido na forma prevista no § 1º do art. 53.

.....

Art. 58. Está impedida de exercer cargo de direção na ANTT e na ANTAQ a pessoa que mantenha, ou tenha mantido, nos doze meses anteriores à data de início do mandato, um dos seguintes vínculos com empresa que explore qualquer das atividades reguladas pela respectiva Agência:

I - participação direta como acionista ou sócio;

II - administrador, gerente ou membro do Conselho Fiscal;

III - empregado, ainda que com contrato de trabalho suspenso inclusive de sua instituição controladora, eu de fundação de previdência de que a empresa ou sua controladora seja patrocinadora ou custeadora.

Parágrafo único. Também está impedido de exercer cargo de direção o membro de conselho ou diretoria de associação, regional ou nacional, representativa de interesses patronais ou trabalhistas ligados às atividades reguladas pela respectiva Agência.

Art. 59. Até um ano após deixar o cargo, é vedado ao ex-Diretor representar qualquer pessoa ou interesse perante a Agência de cuja Diretoria tiver participado.

Parágrafo único. É vedado, ainda, ao ex-Diretor utilizar informações privilegiadas, obtidas em decorrência do cargo exercido, sob pena de incorrer em improbidade administrativa.

.....

CAPÍTULO VII

DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT

Seção I

Da Instituição, dos Objetivos e das Atribuições

.....

Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infra-estrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério dos Transportes, constituída de:

I - vias navegáveis, inclusive eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.081, de 2/1/2015)*

II - ferrovias e rodovias federais;

III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal, exceto as portuárias. *(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

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

Art. 82. São atribuições do DNT, em sua esfera de atuação:

I - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas de segurança operacional, sinalização, manutenção ou conservação, restauração ou reposição de vias, terminais e instalações;

II - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias;

III - fornecer ao Ministério dos Transportes informações e dados para subsidiar a formulação dos planos gerais de outorga e de delegação dos segmentos da infraestrutura viária;

IV - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água de domínio da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.081, de 2/1/2015)*

V - gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, em hidrovias situadas em corpos de água da União, e instalações portuárias públicas de pequeno porte, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo orçamento geral da União; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.081, de 2/1/2015)*

VI - participar de negociações de empréstimos com entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais, para financiamento de programas, projetos e obras de sua competência, sob a coordenação do Ministério dos Transportes;

VII - realizar programas de pesquisa e de desenvolvimento tecnológico, promovendo a cooperação técnica com entidades públicas e privadas;

VIII - firmar convênios, acordos, contratos e demais instrumentos legais, no exercício de suas atribuições;

IX - declarar a utilidade pública de bens e propriedades a serem desapropriados para implantação do Sistema Federal de Viação;

X - elaborar o seu orçamento e proceder à execução financeira;

XI - adquirir e alienar bens, adotando os procedimentos legais adequados para efetuar sua incorporação e desincorporação;

XII - administrar pessoal, patrimônio, material e serviços gerais.

XIII - desenvolver estudos sobre transporte ferroviário ou multimodal envolvendo estradas de ferro; *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

XIV - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras relativas a transporte ferroviário ou multimodal, envolvendo estradas de ferro do Sistema Federal de Viação, excetuadas aquelas relacionadas com os arrendamentos já existentes; *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

XV - estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias relativas às estradas de ferro do Sistema Federal de Viação; *(Inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

XVI - aprovar projetos de engenharia cuja execução modifique a estrutura do Sistema Federal de Viação, observado o disposto no inciso IX do *caput* deste artigo. *(Inciso*

acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)

XVII - exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme disposto no art. 25, inciso IV desta Lei, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos; *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 353, de 22/1/2007, convertida na Lei nº 11.483, de 31/5/2007)*

XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento; e *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 353, de 22/1/2007 convertida na Lei nº 11.483, de 31/5/2007)*

XIX - propor ao Ministério dos Transportes, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento. *(Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 353, de 22/1/2007 convertida na Lei nº 11.483, de 31/5/2007)*

§ 1º As atribuições a que se refere o *caput* não se aplicam aos elementos da infra-estrutura concedidos ou arrendados pela ANTT e pela ANTAQ. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 10.561, 13/11/2002)*

§ 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis, o DNIT observará as prerrogativas específicas da autoridade marítima. *(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)*

§ 3º É, ainda, atribuição do DNIT, em sua esfera de atuação, exercer, diretamente ou mediante convênio, as competências expressas no art. 21 da Lei nº 9.503, de 1997, observado o disposto no inciso XVII do art. 24 desta Lei. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 68, de 4/9/2002 convertida na Lei nº 10.561, 13/11/2002)*

§ 4º O DNIT e a ANTT celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução das atribuições de que trata o inciso XVII do *caput* deste artigo, cabendo à ANTT a responsabilidade concorrente pela execução do controle patrimonial e contábil dos bens operacionais recebidos pelo DNIT, vinculados aos contratos de arrendamento referidos nos incisos II e IV do *caput* do art. 25. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 353, de 22/1/2007 convertida na Lei nº 11.483, de 31/5/2007)*

Seção II
Das Contratações e do Controle

Art. 83. Na contratação de programas, projetos e obras decorrentes do exercício direto das atribuições de que trata o art. 82, o DNIT deverá zelar pelo cumprimento das boas normas de concorrência, fazendo com que os procedimentos de divulgação de editais, julgamento de licitações e celebração de contratos se processem em fiel obediência aos preceitos da legislação vigente, revelando transparência e fomentando a competição, em defesa do interesse público. *("Caput" do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

Parágrafo único. O DNTT fiscalizará o cumprimento das condições contratuais, quanto às especificações técnicas, aos preços e seus reajustamentos, aos prazos e cronogramas, para o controle da qualidade, dos custos e do retorno econômico dos investimentos.

Art. 84. No exercício das atribuições previstas nos incisos IV e V do art. 82, o DNIT poderá firmar convênios de delegação ou cooperação com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, buscando a descentralização e a gerência eficiente dos programas e projetos.

§ 1º Os convênios deverão conter compromisso de cumprimento, por parte das

entidades delegatárias, dos princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei, particularmente quanto aos preceitos do art. 83.

§ 2º O DNIT supervisionará os convênios de delegação, podendo denunciá-los ao verificar o descumprimento de seus objetivos e preceitos. *(Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

Seção III
Da Estrutura Organizacional do DNIT

Art. 85. O DNIT será dirigido por um Conselho de Administração e uma Diretoria composta por um Diretor-Geral e quatro Diretores. *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

Parágrafo único. (VETADO)

§ 2º Às Diretorias compete: *("Caput" do parágrafo acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

I - Diretoria Executiva: *("Caput" do inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

a) orientar, coordenar e supervisionar as atividades das Diretorias setoriais e dos órgãos regionais; e *(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

b) assegurar o funcionamento eficiente e harmônico do DNIT; *(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

II - Diretoria de Infra-Estrutura Ferroviária: *("Caput" do inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

a) administrar e gerenciar a execução de programas e projetos de construção, manutenção, operação e restauração da infraestrutura ferroviária; *(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

b) gerenciar a revisão de projetos de engenharia na fase de execução de obras; e *(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

c) exercer o poder normativo relativo à utilização da infraestrutura de transporte ferroviário, observado o disposto no art. 82 desta Lei; *(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

III - Diretoria de Infra-Estrutura Rodoviária: *("Caput" do inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

a) administrar e gerenciar a execução de programas e projetos de construção, operação, manutenção e restauração da infraestrutura rodoviária; *(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

b) gerenciar a revisão de projetos de engenharia na fase de execução de obras; *(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

c) exercer o poder normativo relativo à utilização da infraestrutura de transporte rodoviário, observado o disposto no art. 82 desta Lei; *(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

IV - Diretoria de Administração e Finanças: planejar, administrar, orientar e controlar a execução das atividades relacionadas com os Sistemas Federais de Orçamento, de Administração Financeira, de Contabilidade, de Organização e Modernização Administrativa, de Recursos Humanos e Serviços Gerais; *("Caput" do inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

V - Diretoria de Planejamento e Pesquisa: *("Caput" do inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

a) planejar, coordenar, supervisionar e executar ações relativas à gestão e à programação de investimentos anual e plurianual para a infra-estrutura do Sistema Federal de

Viação; *(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

b) promover pesquisas e estudos nas áreas de engenharia de infra-estrutura de transportes, considerando, inclusive, os aspectos relativos ao meio ambiente; e *(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

c) coordenar o processo de planejamento estratégico do DNIT; *(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

VI - Diretoria de Infra-Estrutura Aquaviária: *("Caput" do inciso acrescido pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

a) administrar e gerenciar a execução de programas e projetos de construção, operação, manutenção e restauração da infraestrutura aquaviária; *(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

b) gerenciar a revisão de projetos de engenharia na fase de execução e obras; e *(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

c) exercer o poder normativo relativo à utilização da infraestrutura de transporte aquaviário *(Alínea acrescida pela Lei nº 11.314, de 3/7/2006)*

Art. 85-A. Integrará a estrutura organizacional do DNIT uma Procuradoria-Geral, uma Ouvidoria, uma Corregedoria e uma Auditoria. *(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

Art. 85-B. Integrará a estrutura organizacional do DNIT uma Procuradoria-Geral, uma Ouvidoria, uma Corregedoria, uma Auditoria e o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias - INPH. *(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

Art. 85-C. À Auditoria do DNIT compete fiscalizar a gestão orçamentária, financeira e patrimonial da autarquia.

Parágrafo único. O auditor do DNIT será indicado pelo Ministro de Estado dos Transportes e nomeado pelo Presidente da República. *(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

Art. 85-D. À Ouvidoria do DNIT compete:

I - receber pedidos de informações, esclarecimentos e reclamações afetos à autarquia e responder diretamente aos interessados;

II - produzir, semestralmente e quando julgar oportuno, relatório circunstanciado de suas atividades e encaminhá-lo à Diretoria-Geral e ao Ministério dos Transportes. *(Artigo acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

Art. 86. Compete ao Conselho de Administração:

I - aprovar o regimento interno do DNIT;

II - definir parâmetros e critérios para elaboração dos planos e programas de trabalho e de investimentos do DNIT, em conformidade com as diretrizes e prioridades estabelecidas; *(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)*

III - aprovar e supervisionar a execução dos planos e programas a que se refere o inciso anterior.

Parágrafo único. (VETADO)

.....

ANEXO I

.....

TABELA IV

Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ

Quadro de Cargos Comissionados

1 – CARGOS COMISSIONADOS DE DIREÇÃO	
CD I	1

CD II	2
SUBTOTAL	3
2 – CARGOS COMISSIONADOS DE GERÊNCIA EXECUTIVA	
CGE I	2
CGE II	7
CGE III	21
SUBTOTAL	30
3 – CARGOS COMISSIONADOS DE ASSESSORIA	
CA I	7
CA II	4
CA III	2
SUBTOTAL	13
4 – CARGOS COMISSIONADOS DE ASSISTÊNCIA	
CAS I	15
CAS II	6
SUBTOTAL	21
5 – CARGOS COMISSIONADOS TÉCNICOS	
CCT I	24
CCT II	20
CCT III	15
CCT IV	10
CCT V	7
SUBTOTAL	76
TOTAL GERAL	143

.....
.....

DECRETO Nº 4.122, DE 13 DE FEVEREIRO DE 2002

Aprova o Regulamento e o Quadro Demonstrativo dos Cargos Comissionados e dos Cargos Comissionados Técnicos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001,

DECRETA:

Art. 1º Ficam aprovados o Regulamento e o Quadro Demonstrativo dos Cargos Comissionados e dos Cargos Comissionados Técnicos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, na forma dos Anexos I e II a este Decreto.

Art. 2º O regimento interno da ANTAQ será aprovado pela Diretoria e publicado no Diário Oficial da União, no prazo de até noventa dias, contado da data de publicação deste Decreto.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 13 de fevereiro de 2002; 181º da Independência e 114º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Alderico Lima

Guilherme Gomes Dias

ANEXO I

REGULAMENTO DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ

CAPÍTULO I
DA NATUREZA, SEDE, FINALIDADE E COMPETÊNCIA

Art. 1º A Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, tem sede e foro no Distrito Federal, com personalidade jurídica de direito público, submetida ao regime autárquico especial e vinculada ao Ministério dos Transportes, com a qualidade de órgão regulador das atividades portuária e de transporte aquaviário.

Art. 2º A ANTAQ tem por finalidade:

I - implementar, em sua esfera de atuação, as políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes e pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte - CONIT, segundo os princípios e as diretrizes estabelecidos na Lei nº 10.233, de 2001; e

II - regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infra-estrutura portuária e aquaviária, exercidas por terceiros, com vistas a:

a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;

b) harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, preservado o interesse público; e

c) arbitrar conflitos de interesses e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica.

.....
.....

DECRETO Nº 123, DE 11 DE NOVEMBRO DE 1892

Regula a navegação de cabotagem.

O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sancciono a lei seguinte:

Art. 1º A navegação de cabotagem só póde ser feita por navios nacionaes.

Art. 2º Entende-se por navegação de cabotagem a que tem por fim a communicação e o commercio directo entre os portos da Republica, dentro das aguas destes e dos rios que percorram o seu territorio.

Art. 3º Para um navio ser considerado nacional exige-se:

1) que seja propriedade de cidadão brazileiro ou de sociedade ou empreza com séde no Brazil, gerida exclusivamente por cidadãos brazileiros;

2) que seja navegado por capitão ou mestre brazileiro;

3) que pelo menos dous terços da equipagem sejam de brazileiros.

.....
.....

DECRETO-LEI Nº 2.784, DE 20 DE NOVEMBRO DE 1940

Dispõe sobre as empresas de navegação de cabotagem.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º São nacionais, para o efeito de realizar a navegação de cabotagem, de acordo com os arts. 16, n. XII, e 149, da Constituição, e observado o disposto quanto aos comandantes e à tripulação, os navios:

a) que sejam propriedade de brasileiros natos;

b) que pertençam a sociedades constituidas no Brasil, desde que mais de metade do capital pertença a brasileiros natos.

Art. 2º Em qualquer caso, a administração da empresa deverá ser constituida com maioria de brasileiros natos, ou a brasileiros natos deverão ser delegados todos os poderes de gerência.

Art. 3º Nas sociedades por ações, estas serão nominativas, e preferenciais as de estrangeiros.

Parágrafo único. Dentro do limite dos estatutos, e respeitada a restrição do art. 1º, letra b, as ações poderão ser subscritas ou adquiridas por brasileiros naturalizados e por estrangeiros com permanência legal no Brasil.

Art. 4º A transmissão de ações, ou de quotas, inter vivos ou causa mortis, efetuar-se-á de modo que não seja excedido o limite fixado nesta lei à participação de estrangeiros e brasileiros naturalizados no capital da sociedade, devendo ser vendidas, na forma da lei, aquelas de cuja transmissão a herdeiros e legatários resultaria o excesso.

Art. 5º O funcionamento das sociedades a que se refere esta lei depende de autorização do Governo, que será processada no Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio.

Art. 6º O Ministro do Trabalho, Indústria e Comércio baixará as instruções que forem necessárias para a execução desta lei.

Rio de Janeiro, 20 de novembro de 1940; 119º da Independência e 52º da República.

GETULIO VARGAS
Francisco Campos
Henrique A. Guilhem
João de Mendonça Lima
Waldemar Falcão

LEI Nº 6.458, DE 1º DE NOVEMBRO DE 1977

Adapta ao Código de Processo Civil a Lei n° 5.474, de 18 de julho de 1968, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º O § 2º do art. 7º, o Capítulo V (arts. 15 a 18) e o § 4º do art. 22 da lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art.7º.....

.....

§ 2º A comunicação de que trata o parágrafo anterior substituirá, quando

necessário, no ato do protesto ou na execução judicial, a duplicata a que se refere.

CAPÍTULO V
DO PROCESSO PARA COBRANÇA DA DUPLICATA

Art. 15. A cobrança judicial de duplicata ou triplicata será efetuada de conformidade com o processo aplicável aos títulos executivos extrajudiciais, de que cogita o Livro II do Código de Processo Civil, quando se tratar:
I - de duplicata ou triplicata aceita, protestada ou não;
II - de duplicata ou triplicata não aceita, contanto que, cumulativamente:
a) haja sido protestada;
b) esteja acompanhada de documento hábil comprobatório da entrega e recebimento da mercadoria; e
c) o sacado não tenha, comprovadamente, recusado o aceite, no prazo, nas condições e pelos motivos previstos nos arts. 7º e 8º desta Lei.
§ 1º Contra o sacador, os endossantes e respectivos avalistas caberá o processo de execução referido neste artigo, quaisquer que sejam a forma e as condições do protesto.
§ 2º Processar-se-á também da mesma maneira a execução de duplicata ou triplicata não aceita e não devolvida, desde que haja sido protestada mediante indicações do credor ou do apresentante do título, nos termos do art. 14, preenchidas as condições do inciso II deste artigo.
Art. 16. Aplica-se o procedimento ordinário previsto no Código de Processo Civil à ação do credor contra o devedor, por duplicata ou triplicata que não preencha os requisitos do art. 15, incisos I e II, e §§ 1º e 2º, bem como à ação para ilidir as razões invocadas pelo devedor para o não aceite do título, nos casos previstos no art. 8º.
Art. 17. O foro competente para a cobrança judicial da duplicata ou da triplicata é o da praça de pagamento constante do título, ou outra de domicílio do comprador e, no caso de ação regressiva, a dos sacadores, dos endossantes e respectivos avalistas.
Art. 18. A pretensão à execução da duplicata prescreve:
I - contra o sacado e respectivos avalistas, em 3(três) anos, contados da data do vencimento do título;
II- contra endossante e seus avalistas, em 1 (um) ano, contado da data do protesto;
III - de qualquer dos coobrigados contra os demais, em 1 (um) ano, contado da data em que haja sido efetuado o pagamento do título.
§ 1º A cobrança judicial poderá ser proposta contra um ou contra todos os coobrigados, sem observância da ordem em que figurem no título.
§ 2º Os coobrigados da duplicata respondem solidariamente pelo aceite e pelo pagamento.
.....
Art.22.....
.....
§ 4º O instrumento do protesto, elaborado com as cautelas do art. 14, discriminando a fatura ou conta original ou a certidão do Cartório de Títulos e Documentos, autorizará o ajuizamento do competente processo de execução

na forma prescrita nesta Lei."

Art. 2º Para os efeitos do art. 586 do Código de Processo Civil, considera-se título líquido, certo e exigível a duplicata ou a triplicata que, nos termos da Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, com as alterações introduzidas por esta Lei, legitimar a processo de execução.

.....

.....

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 2.217-3, DE 4 DE SETEMBRO DE 2001

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , no uso das atribuições que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 5º .....

I - as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbano, de defesa nacional, de meio ambiente e de segurança das populações, formuladas pelas diversas esferas de governo;

....." (NR)

"Art. 7º-A. O CONIT será presidido pelo Ministro de Estado dos Transportes e terá como membros os Ministros de Estado da Defesa, da Justiça, da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e o Secretário Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República.

Parágrafo único. O Poder Executivo disporá sobre o funcionamento do CONIT." (NR)

"Art. 13. .....

.....

IV - permissão, quando se tratar de prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros desvinculados da exploração da infra-estrutura;

V - autorização, quando se tratar de prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, de prestação de serviço de transporte aquaviário, ou de exploração de infra-estrutura de uso privativo." (NR)

"Art. 14. .....

.....

III - .....

.....

c) a construção e operação de terminais de uso privativo, conforme disposto na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;

.....

e) o transporte aquaviário;
IV - depende de permissão:
a) o transporte rodoviário coletivo regular de passageiros;
b) o transporte ferroviário de passageiros não associado à infra-estrutura.
.....
§ 4º Os procedimentos para as diferentes formas de outorga a que se refere este artigo são disciplinados pelo disposto nos arts. 28 a 51-A." (NR)
"Art. 14-A. O exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, depende de inscrição do transportador no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga - RNTRC.
Parágrafo único. O transportador a que se refere o caput terá o prazo de um ano, a contar da instalação da ANTT, para efetuar sua inscrição." (NR)
"Art. 23. .....
.....
V - a exploração da infra-estrutura aquaviária federal.
....." (NR)
"Art. 24. .....
.....
IX - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes, se for o caso, propostas de declaração de utilidade pública;
.....
XVI - representar o Brasil junto aos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados na sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais.
Parágrafo único. .....
.....
III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais." (NR)
"Art. 27. .....
.....
VII - aprovar as propostas de revisão e de reajuste de tarifas encaminhadas pelas Administrações Portuárias, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;
.....
XVII - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes, se for o caso, propostas de declaração de utilidade pública;
.....
XXI - fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre;
XXII - autorizar a construção e a exploração de terminais portuários de uso privativo, conforme previsto na Lei nº 8.630, de 1993;
XXIII - adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas;
XXIV - autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de

cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;
XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos.
§ 1º .....
.....
III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais.
....." (NR)
"Art. 28. .....
.....
II - .....
.....
d) prazos contratuais." (NR)
"Art. 30. É permitida a transferência da titularidade das outorgas de concessão ou permissão, preservando-se seu objeto e as condições contratuais, desde que o novo titular atenda aos requisitos a que se refere o art. 29.
.....
§ 2º Para o cumprimento do disposto no caput e no § 1º, serão também consideradas como transferência de titularidade as transformações societárias decorrentes de cisão, fusão, incorporação e formação de consórcio de empresas concessionárias ou permissionárias." (NR)
"Art. 32. .....
§ 1º Para os fins do disposto no caput , a Agência poderá solicitar esclarecimentos e informações e, ainda, notificar os agentes e representantes legais dos operadores que estejam sob análise.
....." (NR)
"Art. 34-A. As concessões a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ para a exploração de infra-estrutura, precedidas ou não de obra pública, ou para prestação de serviços de transporte ferroviário associado à exploração de infra-estrutura, terão caráter de exclusividade quanto a seu objeto e serão precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência e no respectivo edital.
§ 1º As condições básicas do edital de licitação serão submetidas à prévia consulta pública.
§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente:
I - o objeto da concessão, o prazo estimado para sua vigência, as condições para sua prorrogação, os programas de trabalho, os investimentos mínimos e as condições relativas à reversibilidade dos bens e às responsabilidades pelos ônus das desapropriações;
II - os requisitos exigidos dos concorrentes, nos termos do art. 29, e os critérios de pré-qualificação, quando este procedimento for adotado;
III - a relação dos documentos exigidos e os critérios a serem seguidos para aferição da capacidade técnica, da idoneidade financeira e da regularidade jurídica dos interessados, bem como para a análise técnica e econômico-financeira da proposta;
IV - os critérios para o julgamento da licitação, assegurando a prestação de serviços adequados, e considerando, isolada ou conjugadamente, a menor

tarifa e a melhor oferta pela outorga;
V - as exigências quanto à participação de empresas em consórcio." (NR)
"Art. 38. .....
§ 1º O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1º e dos incisos II a V do § 2º do art. 34-A.
....." (NR)
"Art. 44. .....
.....
V - sanções pecuniárias." (NR)
"Art. 51-A. Fica atribuída à ANTAQ a competência de supervisão e de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas Administrações Portuárias nos portos organizados, respeitados os termos da Lei nº 8.630, de 1993.
§ 1º Na atribuição citada no caput deste artigo incluem-se as administrações dos portos objeto de convênios de delegação celebrados pelo Ministério dos Transportes nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.
§ 2º A ANTAQ prestará ao Ministério dos Transportes todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação." (NR)
"Art. 74. Os Cargos Comissionados Técnicos a que se refere o inciso V do art. 70 são de ocupação privativa de empregados do Quadro de Pessoal Efetivo e dos Quadros de Pessoal Específico e em Extinção de que tratam os arts. 113 e 114-A e de requisitados de outros órgãos e entidades da Administração Pública.
....." (NR)
"Art. 77. .....
I - dotações que forem consignadas no Orçamento Geral da União para cada Agência, créditos especiais, transferências e repasses;
.....
III - os produtos das arrecadações de taxas de fiscalização da prestação de serviços e de exploração de infra-estrutura atribuídas a cada Agência.
....." (NR)
Seção IX
Das Sanções
Art. 78-A. A infração a esta Lei e o descumprimento dos deveres estabelecidos no contrato de concessão, no termo de permissão e na autorização sujeitará o responsável às seguintes sanções, aplicáveis pela ANTT e pela ANTAQ, sem prejuízo das de natureza civil e penal:
I - advertência;
II - multa;
III - suspensão
IV - cassação
V - declaração de inidoneidade.
Parágrafo único. Na aplicação das sanções referidas no caput , a ANTAQ observará o disposto na Lei nº 8.630, de 1993, inclusive no que diz respeito às atribuições da Administração Portuária e do Conselho de Autoridade Portuária.
Art. 78-B. O processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades será circunstanciado e permanecerá em sigilo até decisão final.
Art. 78-C. No processo administrativo de que trata o art. 78-B, serão assegurados o contraditório e a ampla defesa, permitida a adoção de medidas

cautelares de necessária urgência.
Art. 78-D. Na aplicação de sanções serão consideradas a natureza e a gravidade da infração, os danos dela resultantes para o serviço e para os usuários, a vantagem auferida pelo infrator, as circunstâncias agravantes e atenuantes, os antecedentes do infrator e a reincidência genérica ou específica.
Parágrafo único. Entende-se por reincidência específica a repetição de falta de igual natureza.
Art. 78-E. Nas infrações praticadas por pessoa jurídica, também serão punidos com sanção de multa seus administradores ou controladores, quando tiverem agido com dolo ou culpa.
Art. 78-F. A multa poderá ser imposta isoladamente ou em conjunto com outra sanção e não deve ser superior a R$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais).
§ 1º O valor das multas será fixado em regulamento aprovado pela Diretoria de cada Agência, e em sua aplicação será considerado o princípio da proporcionalidade entre a gravidade da falta e a intensidade da sanção.
§ 2º A imposição, ao prestador de serviço de transporte, de multa decorrente de infração à ordem econômica observará os limites previstos na legislação específica.
Art. 78-G. A suspensão, que não terá prazo superior a cento e oitenta dias, será imposta em caso de infração grave cujas circunstâncias não justifiquem a cassação.
Art. 78-H. Na ocorrência de infração grave, apurada em processo regular instaurado na forma do regulamento, a ANTT e a ANTAQ poderão cassar a autorização.
Art. 78-I. A declaração de inidoneidade será aplicada a quem tenha praticado atos ilícitos visando frustrar os objetivos de licitação ou a execução de contrato.
Parágrafo único. O prazo de vigência da declaração de inidoneidade não será superior a cinco anos.
Art. 78-J. Não poderá participar de licitação ou receber outorga de concessão ou permissão, e bem assim ter deferida autorização, a empresa proibida de licitar ou contratar com o Poder Público, que tenha sido declarada inidônea ou tenha sido punida nos cinco anos anteriores com a pena de cassação ou, ainda, que tenha sido titular de concessão ou permissão objeto de caducidade no mesmo período." (NR)
"Art. 82.....
.....
V - gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção, recuperação e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União;
.....
§ 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis e instalações portuárias, o DNIT observará as prerrogativas específicas da Autoridade Marítima." (NR)
"Art. 83. Na contratação de programas, projetos e obras decorrentes do exercício direto das atribuições de que trata o art. 82, o DNIT deverá zelar

pelo cumprimento das boas normas de concorrência, fazendo com que os procedimentos de divulgação de editais, julgamento de licitações e celebração de contratos se processem em fiel obediência aos preceitos da legislação vigente, revelando transparência e fomentando a competição, em defesa do interesse público.
....." (NR)
"Art. 84. .....
.....
§ 2º O DNIT supervisionará os convênios de delegação, podendo denunciá-los ao verificar o descumprimento de seus objetivos e preceitos." (NR)
"Art. 85-A. Integrará a estrutura organizacional do DNIT uma Procuradoria-Geral, uma Ouvidoria, uma Corregedoria e uma Auditoria." (NR)
"Art. 85-B. À Procuradoria-Geral do DNIT compete exercer a representação judicial da autarquia." (NR)
"Art. 85-C. À Auditoria do DNIT compete fiscalizar a gestão orçamentária, financeira e patrimonial da autarquia.
Parágrafo único. O auditor do DNIT será indicado pelo Ministro de Estado dos Transportes e nomeado pelo Presidente da República." (NR)
"Art. 85-D. À Ouvidoria do DNIT compete:
I - receber pedidos de informações, esclarecimentos e reclamações afetos à autarquia e responder diretamente aos interessados;
II - produzir, semestralmente e quando julgar oportuno, relatório circunstanciado de suas atividades e encaminhá-lo à Diretoria-Geral e ao Ministério dos Transportes." (NR)
"Art. 86. .....
.....
II - definir parâmetros e critérios para elaboração dos planos e programas de trabalho e de investimentos do DNIT, em conformidade com as diretrizes e prioridades estabelecidas;
....." (NR)
"Art. 88. .....
Parágrafo único. As nomeações dos Diretores do DNIT serão precedidas, individualmente, de aprovação pelo Senado Federal, nos termos da alínea "f" do inciso III do art. 52 da Constituição." (NR)
"Art. 89. .....
.....
VII - submeter à aprovação do Conselho de Administração as propostas de modificação do regimento interno do DNIT.
....." (NR)
"Art. 100. Fica o Poder Executivo autorizado a realizar as despesas e os investimentos necessários à implantação e ao funcionamento da ANTT, da ANTAQ e do DNIT, podendo remanejar, transpor, transferir ou utilizar as dotações orçamentárias aprovadas na Lei nº 10.171, de 5 de janeiro de 2001, consignadas em favor do Ministério dos Transportes e suas Unidades Orçamentárias vinculadas, cujas atribuições tenham sido transferidas ou absorvidas pelo Ministério dos Transportes ou pelas entidades criadas por esta Lei, mantida a mesma classificação orçamentária, expressa por categoria de programação em seu menor nível, conforme definida no § 2º do art. 3º da Lei nº 9.995, de 25 de julho de 2000, assim como o respectivo detalhamento por

esfera orçamentária, grupos de despesa, fontes de recursos, modalidades de aplicação e identificadores de uso e da situação primária ou financeira da despesa." (NR)

"Art. 102-A. Instaladas a ANTT, a ANTAQ e o DNIT, ficam extintos a Comissão Federal de Transportes Ferroviários - COFER e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER e dissolvida a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT.

§ 1º A dissolução e liquidação do GEIPOT observarão, no que couber, o disposto na Lei nº 8.029, de 12 de abril de 1990.

§ 2º Decreto do Presidente da República disciplinará a transferência e a incorporação dos direitos, das obrigações e dos bens móveis e imóveis do DNER.

§ 3º Caberá ao inventariante do DNER adotar as providências cabíveis para o cumprimento do decreto a que se refere o § 2º.

§ 4º Decreto do Presidente da República disciplinará o processo de liquidação do GEIPOT e a transferência do pessoal a que se refere o art. 114-A." (NR)

"Art. 103-A. Para efetivação do processo de descentralização dos transportes ferroviários urbanos e metropolitanos de passageiros, a União destinará à CBTU os recursos necessários ao atendimento dos projetos constantes dos respectivos convênios de transferência desses serviços, podendo a CBTU:

I - executar diretamente os projetos;

II - transferir para os Estados e Municípios, ou para sociedades por eles constituídas, os recursos necessários para a implementação do processo de descentralização.

Parágrafo único. Para o disposto neste artigo, o processo de descentralização compreende a transferência, a implantação, a modernização, a ampliação e a recuperação dos serviços." (NR)

"Art. 103-B. Após a descentralização dos transportes ferroviários urbanos e metropolitanos de passageiros, a União destinará à CBTU, para repasse ao Estado de Minas Gerais, por intermédio da empresa Trem Metropolitano de Belo Horizonte S.A., os recursos necessários ao pagamento das despesas com a folha de pessoal, encargos sociais, benefícios e contribuição à Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER, dos empregados transferidos, por sucessão trabalhista, na data da transferência do Sistema de Trens Urbanos de Belo Horizonte para o Estado de Minas Gerais, Município de Belo Horizonte e Município de Contagem, de acordo com a Lei nº 8.693, de 3 de agosto de 1993.

§ 1º Os recursos serão repassados mensalmente a partir da data da efetiva assunção do Sistema de Trens Urbanos de Belo Horizonte até 30 de junho de 2003, devendo ser aplicados exclusivamente nas despesas referenciadas neste artigo.

§ 2º A autorização de que trata este artigo fica limitada ao montante das despesas acima referidas, corrigidas de acordo com os reajustes salariais praticados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU correndo à conta de sua dotação orçamentária." (NR)

"Art. 103-C. As datas limites a que se referem o § 1º do art. 1º da Lei nº 9.600, de 19 de janeiro de 1998, e o § 1º do art. 1º da Lei nº 9.603, de 22 de janeiro de 1998, passam, respectivamente, para 30 de junho de 2003 e 31 de dezembro de 2005." (NR)

"Art. 103-D. Caberá à CBTU analisar, acompanhar e fiscalizar, em nome da

União, a utilização dos recursos supramencionados, de acordo com o disposto nesta Lei e na legislação vigente." (NR)

"Art. 113-A. O ingresso nos cargos de que trata o art. 113 será feito por redistribuição do cargo, na forma do disposto na Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000.

Parágrafo único. Em caso de demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do servidor, fica extinto o cargo por ele ocupado." (NR)

"Art. 114-A. Ficam criados os Quadros de Pessoal em Extinção na ANTT, na ANTAQ e no DNIT, com a finalidade exclusiva de absorver, a critério do Poder Executivo, empregados regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho dos quadros de pessoal do Ministério dos Transportes, da RFFSA, do GEIPOT, das Administrações Hidroviárias e da Companhia de Docas do Rio de Janeiro - CDRJ, lotados no Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias - INPH, na data de publicação desta Lei.

§ 1º O ingresso de pessoal no quadro de que trata o caput será feito por sucessão trabalhista, não caracterizando rescisão contratual.

§ 2º Em caso de demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do funcionário, fica extinto o emprego por ele ocupado.

§ 3º Os empregados absorvidos terão seus valores remuneratórios inalterados e seu desenvolvimento na carreira estabelecido pelo plano de cargos e salários em que estejam enquadrados em seus órgãos ou entidades de origem." (NR)

"Art. 115. Os Quadros de Pessoal Específico e em Extinção, de que tratam os arts. 113 e 114-A, acrescidos dos quantitativos de servidores ou empregados requisitados, não poderão ultrapassar os quadros gerais de pessoal efetivo da ANTT, da ANTAQ e do DNIT.

....." (NR)

"Art. 116-A. Fica o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão autorizado a aprovar a realização de programa de desligamento voluntário para os empregados da Rede Ferroviária Federal S.A., em liquidação." (NR)

"Art. 118. .....

.....

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II terá como referência os valores remuneratórios percebidos pelos empregados da RFFSA que vierem a ser absorvidos pela ANTT, conforme estabelece o art. 114-A.

....." (NR)

"Art. 119. Ficam a ANTT, a ANTAQ e o DNIT autorizados a atuarem como patrocinadores do Instituto GEIPREV de Seguridade Social, da Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER e do Portus - Instituto de Seguridade Social, na condição de sucessoras das entidades às quais estavam vinculados os empregados que absorverem, nos termos do art. 114-A, observada a exigência de paridade entre a contribuição da patrocinadora e a contribuição do participante.

....." (NR)

Art 2º São em número de trinta os Cargos Comissionados Técnicos, nível V, da ANTT, constante da Tabela II do Anexo I à Lei nº 10.233, de 2001.

.....

.....

LEI Nº 11.434, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2006

Acresce art. 18-A à Lei nº 8.177, de 1º de março de 1991, que estabelece regras para a desindexação da economia; altera as Leis nºs 10.893, de 13 de julho de 2004, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, e 11.322, de 13 de julho de 2006; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

Art. 3º Os arts. 7º, 12 e 35 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 7º .....

§ 1º Deverão também ser disponibilizados ao Ministério dos Transportes, por intermédio do responsável pelo transporte aquaviário, os dados referentes à:

I - exportação na navegação de longo curso, inclusive na navegação fluvial e lacustre de percurso internacional, após o término da operação de carregamento da embarcação; e

II - navegação interior de percurso nacional, quando não ocorrer a incidência do AFRMM, no porto de descarregamento da embarcação.

§ 2º Nos casos enquadrados no *caput* deste artigo em que o tempo de travessia marítima ou fluvial for igual ou menor a 5 (cinco) dias, o prazo será de 1 (um) dia útil após o início da operação de descarregamento da embarcação." (NR)

"Art. 12. A Secretaria da Receita Federal somente desembaraçará mercadoria de qualquer natureza ou autorizará a sua saída da zona primária aduaneira ou a sua inclusão nos regimes aduaneiros especiais mediante a informação do pagamento do AFRMM, de sua suspensão ou isenção, disponibilizada pelo Ministério dos Transportes.

Parágrafo único. O disposto no *caput* deste artigo não se aplica às mercadorias de importação transportadas na navegação de longo curso cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País, enquanto estiver em vigor a não incidência do AFRMM de que trata o art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997." (NR)

"Art. 35. Os recursos do FMM destinados a financiamentos liberados durante a fase de construção, bem como os respectivos saldos devedores, poderão, de comum acordo entre o tomador e o agente financeiro:

I - ter a Taxa de Juros de Longo Prazo - TJLP do respectivo período como remuneração nominal; ou

II - ser referenciados pelo contravalor, em moeda nacional, da cotação do dólar norte-americano, divulgada pelo Banco Central do Brasil; ou

III - ter a combinação dos critérios referidos nos incisos I e II do *caput* deste artigo, na proporção a ser definida pelo tomador.

§ 1º (Revogado).

§ 2º (Revogado).

§ 3º Após a contratação do financiamento, a alteração do critério escolhido pelo tomador dependerá do consenso das partes."(NR)

Art. 4º Para obtenção do ressarcimento de que trata o art. 52- A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, a empresa brasileira de navegação deverá apresentar o Conhecimento de Embarque ou o Conhecimento de Transporte Aquaviário de Carga que comprove que a origem ou o destino da carga transportada seja porto localizado na região Norte ou Nordeste do

País. *(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)*

.....

.....

LEI Nº 11.483, DE 31 DE MAIO DE 2007

Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

Art. 26. Os arts. 14, 77, 82 e 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 14. .....

.....

IV - .....

.....

b) o transporte ferroviário regular de passageiros não associado à infra-estrutura.

.....

"Art. 77. .....

.....

II - recursos provenientes dos instrumentos de outorga e arrendamento administrados pela respectiva Agência, excetuados os provenientes dos contratos de arrendamento originários da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA não adquiridos pelo Tesouro Nacional com base na autorização contida na Medida Provisória nº 2.181-45, de 24 de agosto de 2001;

....."

"Art. 82. .....

.....

XVII - exercer o controle patrimonial e contábil dos bens operacionais na atividade ferroviária, sobre os quais será exercida a fiscalização pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, conforme disposto no inciso IV do art. 25 desta Lei, bem como dos bens não-operacionais que lhe forem transferidos;

XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento; e

XIX - propor ao Ministério dos Transportes, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento.

.....

§ 4º O DNIT e a ANTT celebrarão, obrigatoriamente, instrumento para execução das atribuições de que trata o inciso XVII do *caput* deste artigo, cabendo à ANTT a responsabilidade concorrente pela execução do controle patrimonial e contábil dos bens operacionais recebidos pelo DNIT vinculados aos contratos de arrendamento referidos nos incisos II e IV do *caput* do art. 25 desta Lei.

"Art. 118. Ficam transferidas da extinta RFFSA para o Ministério do

Planejamento, Orçamento e Gestão:

I - a gestão da complementação de aposentadoria instituída pelas Leis nºs 8.186, de 21 de maio de 1991, e 10.478, de 28 de junho de 2002; e

II - a responsabilidade pelo pagamento da parcela sob o encargo da União relativa aos proventos de inatividade e demais direitos de que tratam a Lei nº 2.061, de 13 de abril de 1953, do Estado do Rio Grande do Sul, e o Termo de Acordo sobre as condições de reversão da Viação Férrea do Rio Grande do Sul à União, aprovado pela Lei nº 3.887, de 8 de fevereiro de 1961.

§ 1º A paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do *caput* deste artigo terá como referência os valores previstos no plano de cargos e salários da extinta RFFSA, aplicados aos empregados cujos contratos de trabalho foram transferidos para quadro de pessoal especial da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., com a respectiva gratificação adicional por tempo de serviço.

§ 2º O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão poderá, mediante celebração de convênio, utilizar as unidades regionais do DNIT e da Inventariança da extinta RFFSA para adoção das medidas administrativas decorrentes do disposto no *caput* deste artigo.

Art. 27. A partir do momento em que não houver mais integrantes no quadro de pessoal especial de que trata a alínea a do inciso I do *caput* do art. 17 desta Lei, em virtude de desligamento por demissão, dispensa, aposentadoria ou falecimento do último empregado ativo oriundo da extinta RFFSA, os valores previstos no respectivo plano de cargos e salários passarão a ser reajustados pelos mesmos índices e com a mesma periodicidade que os benefícios do Regime Geral da Previdência Social - RGPS, continuando a servir de referência para a paridade de remuneração prevista na legislação citada nos incisos I e II do *caput* do art. 118 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

.....

.....

LEI Nº 11.518, DE 5 DE SETEMBRO DE 2007

Acresce e altera dispositivos das Leis nºs 10.683, de 28 de maio de 2003, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, 5.917, de 10 de setembro de 1973, 11.457, de 16 de março de 2007, e 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para criar a Secretaria Especial de Portos, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º O § 3º do art. 1º da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso VII:

"Art.1º .....

.....

§ 3º .....

.....

VII - a Secretaria Especial de Portos." (NR)

Art. 2º As alíneas *b* e *c* do inciso XXII do *caput* do art. 27 da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 27. .....

.....
XXII - .....
.....
b) marinha mercante, vias navegáveis e portos fluviais e lacustres, excetuados os outorgados às companhias docas;
c) participação na coordenação dos transportes aeroviários e serviços portuários;
..... " (NR)

Art. 3º A Seção II do Capítulo I da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 24-A:

"Art. 24-A. À Secretaria Especial de Portos compete assessorar direta e imediatamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários marítimos e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infra-estrutura e da superestrutura dos portos e terminais portuários marítimos, bem como dos outorgados às companhias docas.
§ 1º A Secretaria Especial de Portos tem como estrutura básica o Gabinete, o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias - INPH e até 2 (duas) Subsecretarias.
§ 2º As competências atribuídas no *caput* deste artigo à Secretaria Especial de Portos compreendem:
I - a formulação, coordenação e supervisão das políticas nacionais;
II - a participação no planejamento estratégico, o estabelecimento de diretrizes para sua implementação e a definição das prioridades dos programas de investimentos;
III - a aprovação dos planos de outorgas;
IV - o estabelecimento de diretrizes para a representação do Brasil nos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados referentes às competências mencionadas no *caput* deste artigo; e
V - o desenvolvimento da infra-estrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e terminais portuários sob sua esfera de atuação, visando à segurança e à eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros.
§ 3º No exercício das competências previstas no *caput* deste artigo, a Secretaria Especial de Portos observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha.
§ 4º (VETADO)"

Art. 4º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 5º .....
.....
V - a necessidade da coordenação de atividades pertinentes ao Sistema Federal de Viação e atribuídas pela legislação vigente aos Ministérios dos Transportes, da Defesa, da Justiça, das Cidades e à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República." (NR)
"Art. 6º .....
.....
II - definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados pelos órgãos reguladores dos transportes terrestre e

aquaviário vinculados ao Ministério dos Transportes, conforme estabelece esta Lei, pela Secretaria Especial de Portos e pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC;
....." (NR)
"Art. 7º-A O Conit será presidido pelo Ministro de Estado dos Transportes e terá como membros os Ministros de Estado da Justiça, da Defesa, da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, das Cidades e o Secretário Especial de Portos da Presidência da República.
....." (NR)
"Art. 14. .....
.....
III - .....
.....
g) a construção e exploração de Estações de Transbordo de Cargas;
h) a construção e exploração de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte;
..... "
(NR)
"Art. 23. .....
.....
II - os portos organizados e as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte;
III - os terminais portuários privativos e as Estações de Transbordo de Cargas;
....." (NR)
"Art. 27. .....
.....
III - propor:
a) ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária fluvial e lacustre, excluídos os portos outorgados às companhias docas, e de prestação de serviços de transporte aquaviário; e
b) à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República o plano geral de outorgas de exploração da infra-estrutura e da superestrutura dos portos e terminais portuários marítimos, bem como dos outorgados às companhias docas;
.....
XVII - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Secretário Especial de Portos, conforme o caso, propostas de declaração de utilidade pública;
.....
XXVI - celebrar atos de outorga de autorização para construção e exploração de Estação de Transbordo de Carga;
XXVII - celebrar atos de outorga de autorização para construção e exploração de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte.
....." (NR)
"Art. 81. .....
.....
IV - instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às

companhias docas." (NR)

"Art. 82. .....

.....

IV - administrar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, os programas de operação, manutenção, conservação, restauração e reposição de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas;

V - gerenciar, diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, projetos e obras de construção e ampliação de rodovias, ferrovias, vias navegáveis, terminais e instalações portuárias fluviais e lacustres, excetuadas as outorgadas às companhias docas, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério dos Transportes e autorizados pelo Orçamento Geral da União;

....." (NR)

Art. 5º O art. 23 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 23. Fica criado o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, órgão colegiado integrante da estrutura do Ministério dos Transportes, cuja competência e composição serão estabelecidas em ato do Poder Executivo, assegurada a participação da Marinha do Brasil, da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e de empresários e trabalhadores dos setores da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval." (NR)

.....

.....

LEI Nº 12.599, DE 23 DE MARÇO DE 2012

Altera as Leis nºs 10.893, de 13 de julho de 2004, que dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, 11.434, de 28 de dezembro de 2006, 11.196, de 21 de novembro de 2005, 10.865, de 30 de abril de 2004, 8.685, de 20 de julho de 1993, 12.249, de 11 de junho de 2010, 11.775, de 17 de setembro de 2008, e 11.491, de 20 de junho de 2007, e a Medida Provisória nº 2.228-1, de 6 de setembro de 2001; revoga dispositivos das Leis nºs 9.432, de 8 de janeiro de 1997, e 10.925, de 23 de junho de 2004; altera a incidência da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS na cadeia produtiva do café; institui o Programa Cinema Perto de Você; 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 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 3º .....

§ 1º Compete à Secretaria da Receita Federal do Brasil a administração das atividades relativas a cobrança, fiscalização, arrecadação, rateio, restituição e concessão de incentivos do AFRMM.

§ 2º O AFRMM sujeita-se às normas relativas ao processo administrativo fiscal de determinação e exigência do crédito tributário e de consulta, de que tratam o Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972, e os arts. 48 a 50 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996.

§ 3º A Secretaria da Receita Federal do Brasil expedirá os atos necessários ao exercício da competência a que se refere o § 1º." (NR)

"Art. 7º O responsável pelo transporte aquaviário deverá, na forma e nos prazos estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, disponibilizar os dados necessários ao controle da arrecadação do AFRMM, oriundos do conhecimento de embarque ou da declaração de que trata o § 2º do art. 6º, referentes às mercadorias a serem desembarcadas no porto de descarregamento, independentemente do local previsto para a sua nacionalização, inclusive aquelas em trânsito para o exterior.

§ 1º Deverão também ser disponibilizados à Secretaria da Receita Federal do Brasil os dados referentes às mercadorias objeto:

I - de exportação, inclusive por meio de navegação fluvial e lacustre de percurso internacional; e

II - de transporte em navegação interior, quando não ocorrer a incidência do AFRMM.

§ 2º (Revogado)." (NR)

"Art. 8º A constatação de incompatibilidade do valor da remuneração do transporte aquaviário, constante do conhecimento de embarque ou da declaração de que trata o § 2º do art. 6º, com o praticado nas condições de mercado ensejará a sua retificação, de acordo com as normas estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, sem prejuízo das cominações previstas nesta Lei." (NR)

"Art. 11. O pagamento do AFRMM, acrescido da Taxa de Utilização do Sistema de Controle de Arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - MERCANTE, será efetuado pelo contribuinte antes da autorização de entrega da mercadoria correspondente pela Secretaria da Receita Federal do Brasil." (NR)

"Art. 13. O contribuinte deverá manter em arquivo, pelo prazo de 5 (cinco) anos, contado da data do efetivo descarregamento da embarcação, os conhecimentos de embarque e demais documentos pertinentes ao transporte, para apresentação à fiscalização, quando solicitados." (NR)

"Art. 14. .....

.....

IV - .....

.....

e) bens destinados à pesquisa científica e tecnológica, conforme disposto em lei;

V - .....

.....

b) importadas em decorrência de atos firmados entre pessoas jurídicas de direito público externo celebrados e aprovados pelo Presidente da República e ratificados pelo Congresso Nacional, que contenham cláusula expressa de isenção de pagamento do AFRMM;

....." (NR)

"Art. 15. O pagamento do AFRMM incidente sobre o frete relativo ao transporte de mercadoria submetida a regime aduaneiro especial fica suspenso até a data do registro da declaração de importação que inicie o despacho para consumo correspondente.

§ 1º (Revogado).

§ 2º Na hipótese de descumprimento do regime, o AFRMM será exigido com os acréscimos mencionados no art. 16, calculados a partir da data do registro da declaração de importação para admissão da mercadoria no respectivo regime." (NR)

"Art. 16. Sobre o valor do AFRMM pago em atraso ou não pago, bem como sobre a diferença decorrente do pagamento do AFRMM a menor que o devido, incidirão multa de mora ou de ofício e juros de mora, na forma prevista no § 3º do art. 5º e nos arts. 43, 44 e 61 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996.

I - (revogado);

II - (revogado).

§ 1º (Revogado).

§ 2º (Revogado)." (NR)

"Art. 17. .....

.....

§ 7º Por solicitação da interessada, o FMM poderá utilizar o produto da arrecadação de AFRMM, já classificado pela Secretaria da Receita Federal do Brasil e ainda não depositado na conta vinculada da empresa brasileira de navegação, para compensação do débito relativo às prestações a que se referem as alíneas c e d do inciso I do *caput* do art. 19, garantido ao agente financeiro o pagamento pelo FMM das comissões incidentes sobre os valores compensados." (NR)

"Art. 37. .....

.....

§ 3º A taxa de que trata o *caput* não incide sobre:

I - as cargas destinadas ao exterior; e

II - as cargas isentas do pagamento do AFRMM, conforme previsto no art. 14.

§ 4º O produto da arrecadação da taxa de que trata o *caput* fica vinculado ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização - FUNDAF, instituído pelo art. 6º do Decreto-Lei nº 1.437, de 17 de dezembro de 1975." (NR)

"Art. 38. .....

.....

§ 3º O depósito do crédito na conta vinculada será processado e efetuado pela Secretaria do Tesouro Nacional, na forma prevista no *caput*." (NR)

Art. 2º A Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 52-A:

"Art. 52-A. A Secretaria da Receita Federal do Brasil processará e viabilizará,

mediante recursos decorrentes da arrecadação do AFRMM que cabem ao Fundo da Marinha Mercante - FMM, o ressarcimento às empresas brasileiras de navegação das parcelas previstas nos incisos II e III do *caput* do art. 17 que deixarem de ser recolhidas em razão da não incidência de que trata o *caput* do art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997."

.....

.....

LEI Nº 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 IX
DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

.....

Art. 71. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 13. Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do *caput* do art. 12 serão realizadas sob a forma de:

....." (NR)

"Art. 14. Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes:

.....

III - depende de autorização:

.....

c) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....

g) (revogada);

h) (revogada);

..... " (NR)

"Art. 20. .....

I - implementar, nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei;

....." (NR)

"Art. 21. Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, entidades integrantes da administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas, respectivamente, ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, nos termos desta Lei.

....." (NR)

"Art. 23. Constituem a esfera de atuação da Antaq:

.....

II - os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;

III - as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....

§ 1º A Antaq articular-se-á com órgãos e entidades da administração, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

....." (NR)

"Art. 27. .....

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias;

.....

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;

a) (revogada);

b) (revogada);

.....

VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda;

.....

XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

XV - elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

XVI - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do *caput* do art. 5º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....
XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;
.....
XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;
XXVI - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;
XXVII - (revogado).
§ 1º .....
.....
II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e
.....
§ 3º (Revogado).
§ 4º (Revogado)." (NR)
"Art. 33. Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão editados e celebrados pela ANTT e pela Antaq obedecerão ao disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nas Subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares editadas pelas Agências." (NR)
"Art. 34-A. .....
.....
§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica:
....." (NR)
"Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a:
....." (NR)
"Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:
....." (NR)
"Art. 44. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será disciplinada em regulamento próprio e será outorgada mediante termo que indicará:
....." (NR)
"Art. 51-A. Fica atribuída à Antaq a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizatárias de instalações portuárias, observado o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.
§ 1º Na atribuição citada no *caput* incluem-se as administrações dos portos objeto de convênios de delegação celebrados nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.

§ 2º A Antaq prestará ao Ministério dos Transportes ou à Secretaria de Portos da Presidência da República todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação." (NR)

"Art. 56. .....

Parágrafo único. Cabe ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme o caso, instaurar o processo administrativo disciplinar, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir o julgamento." (NR)

"Art. 67. As decisões das Diretorias serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Diretor-Geral o voto de qualidade, e serão registradas em atas.

Parágrafo único. As datas, as pautas e as atas das reuniões de Diretoria, assim como os documentos que as instruam, deverão ser objeto de ampla publicidade, inclusive por meio da internet, na forma do regulamento." (NR)

"Art. 78. A ANTT e a Antaq submeterão ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, respectivamente, suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor.

....." (NR)

"Art. 78-A. .....

§ 1º Na aplicação das sanções referidas no *caput*, a Antaq observará o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.

§ 2º A aplicação da sanção prevista no inciso IV do *caput*, quando se tratar de concessão de porto organizado ou arrendamento e autorização de instalação portuária, caberá ao poder concedente, mediante proposta da Antaq." (NR)

"Art. 81. .....

.....

III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal, exceto as portuárias;

IV - (revogado)." (NR)

"Art. 82. .....

.....

§ 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis, o DNIT observará as prerrogativas específicas da autoridade marítima.

....." (NR)

Art. 72. A Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 24-A. À Secretaria de Portos compete assessorar direta e imediatamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres.

.....

§ 2º .....

.....
III - a elaboração dos planos gerais de outorgas;
.....
V - o desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e instalações portuárias sob sua esfera de atuação, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros.
....." (NR)
"Art. 27. .....
.....
XXII - .....
a) política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário;
b) marinha mercante e vias navegáveis; e
c) participação na coordenação dos transportes aeroviários;
....." (NR)

.....
.....

LEI Nº 13.848, DE 25 DE JUNHO DE 2019

Dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras, altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, a Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.782, de 26 de janeiro de 1999, a Lei nº 9.961, de 28 de janeiro de 2000, a Lei nº 9.984, de 17 de julho de 2000, a Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a Medida Provisória nº 2.228-1, de 6 de setembro de 2001, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e a Lei nº 10.180, de 6 de fevereiro de 2001.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

Art. 43. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 52. A ANTT e a Antaq terão como órgãos de deliberação máxima as Diretorias Colegiadas e terão em suas estruturas organizacionais uma Procuradoria, uma Ouvidoria e uma Corregedoria." (NR)
"Art. 53. A Diretoria Colegiada da ANTT será composta de 1 (um) Diretor-Geral e 4 (quatro) Diretores, e a Diretoria Colegiada da Antaq será composta de 1 (um) Diretor-Geral e 2 (dois) Diretores.
§ 1º Os membros das Diretorias Colegiadas serão brasileiros, terão reputação ilibada, formação universitária e elevado conceito no campo de especialidade dos cargos a serem exercidos e serão nomeados pelo Presidente da República, após aprovação pelo Senado Federal, nos termos da alínea "f" do inciso III do art. 52 da Constituição Federal, observado o disposto na Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000.
§ 2º Os Diretores-Gerais da ANTT e da Antaq serão nomeados pelo

Presidente da República e investidos na função pelo prazo de 5 (cinco) anos, vedada a recondução, observado o disposto na Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000." (NR)

"Art. 54. Os membros das Diretorias Colegiadas cumprirão mandatos de 5 (cinco) anos, não coincidentes, vedada a recondução, observado o disposto na Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000.

....." (NR)

"Art. 56. Os membros das Diretorias Colegiadas perderão o mandato em virtude de renúncia, condenação judicial transitada em julgado ou condenação em processo administrativo disciplinar

....." (NR)

"Art. 60. Compete às Diretorias Colegiadas exercer as atribuições e cumprir os deveres estabelecidos por esta Lei para as respectivas Agências.

Parágrafo único. As Diretorias Colegiadas aprovarão os regimentos internos das respectivas Agências." (NR)

"Art. 61. Cabem aos respectivos Diretores-Gerais a representação das Agências, o comando hierárquico sobre pessoal e serviços, a coordenação das competências administrativas e a presidência das reuniões das Diretorias Colegiadas." (NR)

"Art. 63. O Ouvidor será nomeado pelo Presidente da República para mandato de 3 (três) anos, vedada a recondução.

Parágrafo único. (Revogado)." (NR)

"Art. 67. As decisões das Diretorias Colegiadas serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo aos respectivos Diretores-Gerais o voto de qualidade, e serão registradas em atas.

Parágrafo único. As datas, as pautas e as atas das reuniões das Diretorias Colegiadas, assim como os documentos que as instruem, deverão ser objeto de ampla publicidade, inclusive por meio da internet, conforme regulamento." (NR)

"Art. 68. As iniciativas de projetos de lei, as alterações de normas administrativas e as decisões das Diretorias Colegiadas para resolução de pendências que afetem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transporte serão precedidas de audiência pública.

....." (NR)

Art. 44. A Medida Provisória nº 2.228-1, de 6 de setembro de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 8º A Ancine será dirigida por Diretoria Colegiada composta de 1 (um) Diretor-Presidente e 3 (três) Diretores, com mandatos não coincidentes de 5 (cinco) anos, vedada a recondução, nos termos da Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000.

.....

.....

Faço saber que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Davi Alcolumbre, Presidente do Senado Federal, nos termos do parágrafo único do art. 52 do Regimento Comum e do inciso XXVIII do art. 48 do Regimento Interno do Senado Federal, promulgo o seguinte

DECRETO LEGISLATIVO Nº 65, DE 2019

Aprova o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, aprovado durante a 94ª

Conferência Internacional do Trabalho, assinado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006, conforme as Emendas à Convenção sobre Trabalho Marítimo aprovadas durante a 103ª Conferência Internacional do Trabalho, em Genebra, em 11 de junho de 2014.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, aprovado durante a 94ª Conferência Internacional do Trabalho, assinado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006, conforme as Emendas à Convenção sobre Trabalho Marítimo aprovadas durante a 103ª Conferência Internacional do Trabalho, em Genebra, em 11 de junho de 2014.

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do caput do art. 49 da Constituição Federal, ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão da Convenção, com as Emendas referidas no caput deste artigo, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 17 de dezembro de 2019

Senador DAVI ALCOLUMBRE
Presidente do Senado Federal

CONVENÇÃO SOBRE TRABALHO MARÍTIMO - CTM, 2006

Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006 (Observação: Data de entrada em vigor)
Convenção: CTM
Local: Genebra
Sessão da Conferência: 94
Data de adoção: 07/02/2006
Classificação por assunto: Dispositivos Especiais por Setor de Atividade Econômica
Assunto: Gente do Mar
A Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho,
Convocada pelo Conselho de Administração da Organização Internacional do Trabalho, para reunirse em Genebra em sua Nonagésima Quarta Sessão em 7 de fevereiro de 2006;
Desejando criar um documento único e coerente que incorporasse tanto quanto possível todas as normas atualizadas das Convenções e Recomendações internacionais existentes sobre Trabalho Marítimo, bem como princípios fundamentais de outras Convenções internacionais sobre trabalho,
particularmente nas seguintes:
- Convenção sobre o Trabalho Forçado, 1930 (Nº 29),
- Convenção sobre a Liberdade Sindical e a Proteção do Direito Sindical, 1948 (Nº 87),
- Convenção sobre o Direito de Sindicalização e de Negociação Coletiva, 1949 (Nº 98),
- Convenção sobre Igualdade de Remuneração, 1951 (Nº 100),
- Convenção sobre a Abolição do Trabalho Forçado, 1957 (Nº 105),
- Convenção sobre a Discriminação (Emprego e Profissão), 1958 (Nº 111)
- Convenção sobre a Idade Mínima, 1973 (Nº 138),
- Convenção sobre as Piores Formas de Trabalho Infantil, 1999 (Nº 182); e

Tendo em mente o mandato fundamental da Organização, que é promover condições de trabalho
decentes; e
Recordando a Declaração da OIT sobre os Princípios Fundamentais e Direitos no Trabalho, 1998;
Tendo também presente que a gente do mar está amparada pelas disposições de outros instrumentos da OIT e tem outros direitos reconhecidos como direitos e liberdades fundamentais aplicáveis a todas as pessoas;
Considerando que, dada a natureza global da indústria de navegação, a gente do mar precisa de proteção especial;
Relembrando ainda que os padrões internacionais referentes a segurança em navios, segurança humana e qualidade da gestão de embarcações, estipulados na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, revisada; a Convenção sobre o Regulamen1
Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972, revisada; e os requisitos de formação competência de marítimos, estipulados na Convenção Internacional de Treinamento, Certificação
Serviço de Quarto e Certificação para Marítimos, 1978, revisada;
Relembrando que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982, estabelece um marco jurídico dentro do qual todas as atividades nos mares e oceanos devem ser empreendidas e que é de importância estratégica como base para a ação nacional, regional e global e para a cooperação no setor marítimo, e cuja integridade deve ser mantida;
Relembrando que o Artigo 94 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982, estabelece os deveres e obrigações do país da bandeira com relação, dentre outras coisas, às condições de trabalho, tripulação e questões sociais em navios que arvoram a bandeira do país;
Relembrando o parágrafo 8° do Artigo 19 da Constituição da Organização Internacional do Trabalho, que determina que, de modo algum a adoção de qualquer Convenção ou Recomendação pela Conferência ou a ratificação de qualquer Convenção por qualquer Membro poderá afetar lei, decisão, costume ou acordo que assegure condições mais favoráveis aos trabalhadores do que as condições previstas pela Convenção ou Recomendação;
Determinou que este novo instrumento fosse concebido de forma a assegurar a mais ampla aceitação possível entre os governos, armadores, e gente do mar comprometidos com os princípios de trabalho decente, fosse de fácil atualização e se prestasse a uma efetiva implementação e controle da aplicação;
Havendo decidido a favor da adoção de certas propostas para a execução deste instrumento, que constitui o único tópico da agenda da sessão;
Havendo determinado que as ditas propostas assumirão a forma de uma Convenção internacional;
Adota, neste vigésimo terceiro dia de fevereiro do ano de dois mil e seis, a seguinte Convenção, a que se poderá referir como Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006.

OBRIGAÇÕES GERAIS
Artigo I

1. Todo Membro que ratificar esta Convenção se compromete a conferir pleno efeito a suas disposições na forma estipulada no Artigo VI, a fim de assegurar o direito de toda a gente do mar a um emprego decente.
2. Os Membros cooperarão entre si com vistas a assegurar a efetiva implementação e controle da aplicação desta Convenção.
.....

.....

DECRETO Nº 8.950, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2016

Aprova a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, caput, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto nos incisos I e II do art. 4º do Decreto-Lei nº 1.199, de 27 de dezembro de 1971, no Decreto nº 2.376, de 12 de novembro de 1997, no inciso XIX do art. 2º do Decreto nº 4.732, de 10 de junho de 2003,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovada a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI, anexa a este Decreto.

Art. 2º A TIPI tem por base a Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM.

.....

ANEXO

.....

CAPÍTULO 89

EMBARCAÇÕES E ESTRUTURAS FLUTUANTES

Nota.

1.- As embarcações incompletas ou por acabar e os cascos de embarcações, mesmo desmontados ou por montar, bem como as embarcações completas, desmontadas ou por montar, classificam-se, em caso de dúvida sobre a natureza das embarcações a que dizem respeito, na posição 89.06.

Nota Complementar (NC) da TIPI

NC (89-1) Ficam reduzidas a zero as alíquotas dos barcos e embarcações dos códigos 8903.91.00 e 8903.92.00 quando adquiridos por empresas de turismo e incorporadas ao seu ativo imobilizado e destinados ao emprego nos serviços turísticos da empresa.

NCM	DESCRIÇÃO	ALÍQUOTA (%)
89.01	**Transatlânticos, barcos de excursão, *ferryboats*, cargueiros, chatas e embarcações semelhantes, para o transporte de pessoas ou de mercadorias.**	
8901.10.00	- Transatlânticos, barcos de excursão e embarcações semelhantes principalmente concebidas para o transporte de pessoas; *ferryboats*	0
8901.20.00	- Navios-tanque	0
8901.30.00	- Barcos frigoríficos, exceto os da subposição 8901.20	0
8901.90.00	- Outras embarcações para o transporte de mercadorias ou para o transporte de pessoas e de mercadorias	0
8902.00	**Barcos de pesca; navios-fábricas e outras embarcações para o tratamento ou conservação de produtos da pesca.**	
8902.00.10	De comprimento, de proa a popa, igual ou superior a 35 m	0
8902.00.90	Outros	0
89.03	**Iates e outros barcos e embarcações de recreio ou de esporte; barcos a remos e canoas.**	
8903.10.00	- Barcos infláveis	10
8903.9	- Outros:	
8903.91.00	-- Barcos à vela, mesmo com motor auxiliar	10

8903.92.00	-- Barcos a motor, exceto com motor fora-de-borda	10
8903.99.00	-- Outros	10
8904.00.00	**Rebocadores e barcos concebidos para empurrar outras embarcações.**	0
89.05	**Barcos-faróis, barcos-bombas, dragas, guindastes flutuantes e outras embarcações em que a navegação é acessória da função principal; docas flutuantes; plataformas de perfuração ou de exploração, flutuantes ou submersíveis.**	
8905.10.00	- Dragas	0
8905.20.00	- Plataformas de perfuração ou de exploração, flutuantes ou submersíveis	0
8905.90.00	- Outros	0
	Ex 01 - Docas flutuantes	5
89.06	**Outras embarcações, incluindo os navios de guerra e os barcos salva-vidas, exceto os barcos a remos.**	
8906.10.00	- Navios de guerra	0
8906.90.00	- Outras	0
89.07	**Outras estruturas flutuantes (por exemplo, balsas, reservatórios, caixões, boias de amarração, boias de sinalização e semelhantes).**	
8907.10.00	- Balsas infláveis	5
8907.90.00	- Outras	5
8908.00.00	**Embarcações e outras estruturas flutuantes, para desmantelar.**	NT
	Ex 01 - Estruturas flutuantes	0

.....

.....

RESOLUÇÃO Nº 70, DE 21 DE AGOSTO DE 2019

Opina favoravelmente à instituição da política federal de estímulo ao transporte de cabotagem, consubstanciada no programa de estímulo à cabotagem BR do MAR.

O CONSELHO DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 7º, caput, inciso l e tendo em vista o disposto no art. 4º, I, todos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016.

Considerando que o transporte aquaviário de cargas é comparativamente mais eficiente, seguro e apresenta menores custos e impactos ambientais que o modal rodoviário ou ferroviário;

Considerando que uma maior participação do modal aquaviário, especialmente o transporte por cabotagem, na matriz logística do país é a medida mais eficaz e célere para equilibrar os dispêndios excessivos da União, dos Estados, Distrito Federal e Municípios em projetos de infraestrutura rodoviária e ferroviária;

Considerando a necessidade de destinar áreas localizadas dentro de portos organizados para uso temporário e viabilização de investimentos para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou ainda não consolidados na cabotagem brasileira, vistos como imprescindíveis para a reconfiguração da matriz logística do país;

Considerando que a viabilização da política de estímulo à cabotagem abrange medidas que otimizam a utilização das receitas da União advindas da arrecadação do Adicional

ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, inclusive para assegurar investimentos em segurança da navegação costeira pela Marinha do Brasil;

Considerando que as ações e demais medidas de estímulo à cabotagem, em especial as que permitem maior participação de embarcações estrangeiras na cabotagem brasileira, serão consideradas de relevante interesse público e estrategicamente prioritárias para todos os fins legais;

Considerando as competências atribuídas à Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos para fortalecimento de políticas nacionais de integração dos diferentes modais de transporte de pessoas e bens, em conformidade com as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbano, de defesa nacional, de meio ambiente e de segurança das populações, formuladas pelas diversas esferas de governo, e

Considerando o disposto na Nota Informativa nº 23/2019/SCT/SPPI/SEGOV-PR.

RESOLVE

Art. 1º Opinar favoravelmente e submeter à deliberação do Presidente da República proposta de qualificação, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República – PPI, da política federal de estímulo ao transporte de cabotagem, consubstanciada no programa de estímulo à cabotagem BR do MAR.

Art. 2º A política a que se refere o art. 1º deverá ser regulamentada considerando, entre outros, os seguintes elementos:

I – diretrizes;

II – objetivos e setores priorizados inicialmente;

III – medidas e os instrumentos para sua concretização;

IV – atores envolvidos e suas competências;

V – compromissos do Poder Público e do setor privado;

VI – regras de governança e integridade; e

VII – outras medidas normativas cabíveis.

Art. 3º São objetivos da política a que se refere o art. 1º, dentre outros:

I – incrementar a oferta e a qualidade do transporte por cabotagem;

II – incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem;

III – ampliar a disponibilidade de frota no território nacional;

IV – incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais;

V – estimular o desenvolvimento da indústria naval nacional para a construção, jumborização, conversão, modernização, docagem e reparação embarcações utilizadas na navegação de cabotagem;

VI – revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem das políticas de construção naval;

VII – incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira; e

VIII - otimizar o uso de recursos advindos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM.

Art. 4º São diretrizes para a consecução dos objetivos previstos no art. 3º, dentre outras:

I - permissão de uso de embarcações de bandeira estrangeira para compor parcela da frota das Empresas Brasileiras de Navegação;

II - adoção de marítimos brasileiros para formação de parcela da tripulação nas embarcações de bandeira estrangeira em operação na cabotagem;

III - redução de barreiras de entrada ao mercado brasileiro de cabotagem;

IV - redução dos custos de investimento em embarcações;

V - equalização dos custos de operação em relação aos benefícios sociais da cabotagem;

VI - reavaliação da política de intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras e os encargos dela decorrentes; e

VII - apoio à realização de investimentos em segurança da navegação costeira pela Marinha do Brasil.

Art. 5º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

ONYX DORNELLES LORENZONI
Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República

MARTHA SEILLIER
Secretária Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Casa Civil da Presidência da República

LEI COMPLEMENTAR Nº 95, DE 26 DE FEVEREIRO DE 1998

Dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....

CAPÍTULO II
DAS TÉCNICAS DE ELABORAÇÃO, REDAÇÃO E ALTERAÇÃO DAS LEIS

Seção I
Da Estruturação das Leis

.....

Art. 9º A cláusula de revogação deverá enumerar, expressamente, as leis ou disposições legais revogadas. *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*

Parágrafo único. *(VETADO na Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*

Seção II
Da Articulação e da Redação das Leis

Art. 10. Os textos legais serão articulados com observância dos seguintes princípios:

I - a unidade básica de articulação será o artigo, indicado pela abreviatura "Art.", seguida de numeração ordinal até o nono e cardinal a partir deste;

II - os artigos desdobrar-se-ão em parágrafos ou em incisos; os parágrafos em incisos, os incisos em alíneas e as alíneas em itens;

III - os parágrafos serão representados pelo sinal gráfico "§", seguido de numeração

ordinal até o nono e cardinal a partir deste, utilizando-se, quando existente apenas um, a expressão "parágrafo único" por extenso;

IV - os incisos serão representados por algarismos romanos, as alíneas por letras minúsculas e os itens por algarismos arábicos;

V - o agrupamento de artigos poderá constituir Subseções; o de Subseções, a Seção; o de Seções, o Capítulo; o de Capítulos, o Título; o de Títulos, o Livro e o de Livros, a Parte;

VI - os Capítulos, Títulos, Livros e Partes serão grafados em letras maiúsculas e identificados por algarismos romanos, podendo estas últimas desdobrar-se em Parte Geral e Parte Especial ou ser subdivididas em partes expressas em numeral ordinal, por extenso;

VII - as Subseções e Seções serão identificadas em algarismos romanos, grafadas em letras minúsculas e postas em negrito ou caracteres que as coloquem em realce;

VIII - a composição prevista no inciso V poderá também compreender agrupamentos em Disposições Preliminares, Gerais, Finais ou Transitórias, conforme necessário.

.....

CAPÍTULO III
DA CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS E OUTROS ATOS NORMATIVOS

Seção I
Da Consolidação das Leis

.....

Art. 14. Para a consolidação de que trata o art. 13 serão observados os seguintes procedimentos: *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*

I – O Poder Executivo ou o Poder Legislativo procederá ao levantamento da legislação federal em vigor e formulará projeto de lei de consolidação de normas que tratem da mesma matéria ou de assuntos a ela vinculados, com a indicação precisa dos diplomas legais expressa ou implicitamente revogados; *(Inciso com redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*

II – a apreciação dos projetos de lei de consolidação pelo Poder Legislativo será feita na forma do Regimento Interno de cada uma de suas Casas, em procedimento simplificado, visando a dar celeridade aos trabalhos; *(Inciso com redação dada pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*

III – *(Revogado pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*

§ 1º Não serão objeto de consolidação as medidas provisórias ainda não convertidas em lei. *(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*

§ 2º A Mesa Diretora do Congresso Nacional, de qualquer de suas Casas e qualquer membro ou Comissão da Câmara dos Deputados, do Senado Federal ou do Congresso Nacional poderá formular projeto de lei de consolidação. *(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*

§ 3º Observado o disposto no inciso II do *caput*, será também admitido projeto de lei de consolidação destinado exclusivamente à:

I – declaração de revogação de leis e dispositivos implicitamente revogados ou cuja eficácia ou validade encontre-se completamente prejudicada;

II – inclusão de dispositivos ou diplomas esparsos em leis preexistentes, revogando-se as disposições assim consolidadas nos mesmos termos do § 1º do art. 13. *(Parágrafo acrescido pela Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*

§ 4º *(VETADO na Lei Complementar nº 107, de 26/4/2001)*

Art. 15. Na primeira sessão legislativa de cada legislatura, a Mesa do Congresso Nacional promoverá a atualização da Consolidação das Leis Federais Brasileiras, incorporando

às coletâneas que a integram as emendas constitucionais, leis, decretos legislativos e resoluções promulgadas durante a legislatura imediatamente anterior, ordenados e indexados sistematicamente.

.....

.....

DECRETO Nº 9.191, DE 1º DE NOVEMBRO DE 2017

Estabelece as normas e as diretrizes para elaboração, redação, alteração, consolidação e encaminhamento de propostas de atos normativos ao Presidente da República pelos Ministros de Estado.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, *caput*, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998,

DECRETA:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Objeto e âmbito de aplicação

Art. 1º Este Decreto estabelece as normas e as diretrizes para elaboração, redação, alteração, consolidação e encaminhamento de propostas de atos normativos ao Presidente da República pelos Ministros de Estado.

CAPÍTULO II
NUMERAÇÃO DE ATOS NORMATIVOS

Leis

Art. 2º As leis complementares, ordinárias e delegadas terão numeração sequencial em continuidade às séries iniciadas em 1946.

.....

.....

Apresentação: 28/09/2020 09:01 - PLEN
EMP 1 => PL 4199/2020
EMP n.1/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA Nº

Acrescente-se ao Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, onde couber, o seguinte dispositivo:

Art. O art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2027, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Um dos mecanismos mais relevantes para o financiamento do desenvolvimento da marinha mercante brasileira é o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM. Trata-se de valor incidente sobre frete pago pelo transporte da carga, com alíquotas que vão de 10% a 40%, que beneficiam transportadoras nacionais e a indústria de construção e reparação naval brasileiras.

O AFRMM possui caráter essencialmente regulatório e desempenha papel de instrumento de política econômica. Possui natureza jurídica de contribuição de intervenção no domínio econômico e, portanto, admite isenções com o objetivo de estimular setores específicos, dentre os

Documento eletrônico assinado por Beto Rosado (PP/RN), através do ponto SDR_56121, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206584719700

Apresentação: 28/09/2020 09:01 - PLEN
EMP 1 => PL 4199/2020
EMP n.1/0

quais podemos citar livros, jornais e periódicos, bens doados a entidades filantrópicas, destinados a eventos culturais ou artísticos, e também os destinados a pesquisa científica, por exemplo.

Outra isenção em vigor beneficia as navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre. A medida, que vigora há décadas, é razoável pois, sendo essas modalidades de navegação executadas essencialmente por empresas brasileiras, faz pouco sentido financiar a marinha mercante nacional com recursos dela própria. Essa isenção, contudo, terá sua vigência encerrada em janeiro de 2022.

A Emenda apresentada propõe a prorrogação dessa medida por cinco anos adicionais. Em harmonia com os objetivos do PL nº 4.199, de 2020, cuja motivação primeira é o fortalecimento da cabotagem no País, a medida garantirá que os fretes nessa e nas demais navegações internas não sofram aumento devido ao término do benefício fiscal, o que exerceria pressão inflacionária sobre os produtos transportados e ameaçaria a viabilidade de muitas empresas nacionais.

Pelo exposto, visando a fortalecer a navegação interna e a marinha mercante brasileira, propomos nessa emenda a prorrogação da isenção.

Sala da Comissão, em de de 2020.

BETO ROSADO
Deputado Federal - PP/RN

Documento eletrônico assinado por Beto Rosado (PP/RN), através do ponto SDR_56121, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206584719700

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 28/09/2020 09:01 - PLEN
EMP 1 => PL 4199/2020
EMP n.1/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Beto Rosado)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD206584719700, nesta ordem:

1 Dep. Beto Rosado (PP/RN)
2 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, PROS, PTB, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Beto Rosado (PP/RN), através do ponto SDR_56121, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 29/09/2020 09:31 - PLEN
EMP 2 => PL 4199/2020
EMP n.2/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020.

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA ADITIVA N°

Acrescente-se, onde coube, ao Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, a seguinte redação:

"Art. xx. O art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio, de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2027, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, desde que a origem ou destino seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País."" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), instituído pelo Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, é fonte básica do Fundo da Marinha Mercante. Esses recursos apoiam o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras. Constituem, portanto, pilar de inegável importância para o bom funcionamento das atividades marítimas, fluviais e lacustres em âmbito civil no País.

O fato gerador do AFRMM é o início da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro. O Adicional incide sobre o frete pago pelo transporte da carga com alíquotas que vão de 10% a 40%, a depender do tipo de navegação.

Por possuir natureza jurídica de contribuição de intervenção no domínio econômico, com forte caráter regulatório e de instrumento de política

Documento eletrônico assinado por Júnior Ferrari (PSD/PA), através do ponto SDR_56029, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205853943700

Apresentação: 29/09/2020 09:31 - PLEN
EMP 2 => PL 4199/2020
EMP n.2/0

econômica, sua incidência comporta algumas isenções que visam estimular setores específicos. Atualmente, livros, jornais e periódicos, bens doados a entidades filantrópicas, destinados a eventos culturais ou artísticos, e também os destinados a pesquisa científica são exemplos de mercadorias isentas do Adicional.

Nesse contexto, o Adicional também não incide, hoje, sobre o frete relativo às mercadorias *"cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País nas navegações realizadas em embarcações de casco com fundo duplo, destinadas a transporte de combustíveis, quando o descarregamento tiver início até 8 de janeiro de 2022, em cumprimento ao disposto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, e no art. 18 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004"*.

Essa medida tem desempenhado papel fundamental no desenvolvimento das Regiões Norte e Nordeste. Juntamente com outros incentivos vigentes, essa isenção ajudou essas Regiões a atraírem investimentos e a apresentarem resultados importantes em indicadores econômicos e sociais.

O dispositivo do AFRMM já faz parte da cadeia de suprimentos que envolve a navegação e a indústria naval da região Amazônica, garantindo investimentos contínuos em melhorias na segurança e do desempenho do tráfego Aquaviário, retroalimentando a cadeia para ser mais competitiva e conseguir atender as demandas de produtividade de grandes clientes na distribuição de suprimentos e escoamento de produções.

As embarcações de navegação interior hoje são submetidas a contínuas inspeções de melhorias, seguindo normas da Autoridade Marítima, normas internacionais de Navegação, Guias de boas práticas e padrões internacionais de Clientes, além da própria Legislação Trabalhista e suas Normas Regulamentadoras, que impõem novas obrigações para a rotina de bordo dos tripulantes das embarcações, geralmente trazendo exigências de obras navais, conversões, adaptações, jumborizações, ou mesmo da construção de novos equipamentos.

Documento eletrônico assinado por Júnior Ferrari (PSD/PA), através do ponto SDR_56029, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205853943700

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 29/09/2020 09:31 - PLEN
EMP 2 => PL 4199/2020
EMP n.2/0

Além disso, toda a Indústria Naval regional da Amazônia, cuja principal fonte de investimentos é o AFRMM (vide benefícios apontados em item abaixo), enfrentaria uma restrição estimada em mais de 30% nas contratações de obras por empresas brasileiras de navegação da Amazônia, junto a estaleiros da Amazônia, prejudicando empregos e o desenvolvimento de uma curva de aprendizagem da Indústria Naval que trará incertezas aos armadores e elevados custos a médio e longo prazo.

Contudo, à medida que o fim da não incidência se avizinha, a Região teme que esse ciclo virtuoso seja interrompido, promovendo um distanciamento do setor de Navegação Interior com as Normas de Qualidade, Saúde, Meio Ambiente e Segurança, que nortearam a utilização desse recurso desde sua origem. Afinal, a despeito dos avanços alcançados, as Regiões Norte e Nordeste ainda não apresentam a relevância na composição do PIB brasileiro correspondente ao potencial que possuem.

Assim, para manter os esforços em busca da redução das desigualdades regionais no País e pela competitividade das regiões nacionais mais isoladas do eixo produtivo, propomos nesse projeto a prorrogação da isenção.

Sala das Sessões, de de 2020.

JÚNIOR FERRARI
Deputado Federal – PSD/PA

Documento eletrônico assinado por Júnior Ferrari (PSD/PA), através do ponto SDR_56029, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205853943700

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 29/09/2020 09:31 - PLEN
EMP 2 => PL 4199/2020
EMP n.2/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Júnior Ferrari)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD205853943700, nesta ordem:

1 Dep. Júnior Ferrari (PSD/PA)
2 Dep. Joaquim Passarinho (PSD/PA) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, PROS, PTB, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Júnior Ferrari (PSD/PA), através do ponto SDR_56029, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 29/09/2020 09:31 - PLEN
EMP 3 => PL 4199/2020
EMP n.3/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020.

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA ADITIVA N°

Acrescente-se ao art. 23 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, a seguinte redação:

"Art. 23. A Lei nº 10.893, de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 17. .....

.....

Art. 38. O FMM destinará às empresas brasileiras de navegação, mediante crédito na conta vinculada, R$ 0,75 (setenta e cinco centavos de real) para cada R$ 1,00 (um real) de AFRMM gerado na navegação de cabotagem ou no transporte de granéis na navegação de longo curso, bem como na navegação fluvial e lacustre no transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste, por embarcações construídas em estaleiro brasileiro, com tripulação brasileira, entregues a partir de 26 de março de 2004 ou encomendadas até 31 de agosto de 2025.

.....

§ 4° O crédito previsto no caput deste artigo vigorará durante a vida útil da embarcação construída dentro dos prazos ali estabelecidos e mantida com tripulação brasileira.

§ 5° Para as embarcações já em operação, que atendam aos requisitos do caput, os efeitos deste artigo se aplicam continuamente a partir de 26 de março de 2004."" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Um dos dispositivos previstos na Lei n° 10.893/2004, o art. 38 - Incentivo ao Desenvolvimento da Marinha Mercante - que teve sua vigência encerrada em 31 de dezembro de 2011, tinha como finalidade aumentar os

Documento eletrônico assinado por Júnior Ferrari (PSD/PA), através do ponto SDR_56029, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206498542300

investimentos na construção de novas embarcações, em estaleiros nacionais, para operarem na navegação de cabotagem, transporte de granéis na navegação de longo curso, bem como nas navegações fluviais e lacustre nas regiões Norte e Nordeste. Entretanto, apenas o último segmento teve um crescimento sensível no período, pois os projetos de embarcações fluviais possuem prazo de construção bastante curtos e grande parte do investimento tem suporte na geração do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM (40% sobre o valor do frete) e do complemento gerado pelo incentivo previsto no artigo art. 38.

Para a navegação de cabotagem, entretanto, o incentivo não teve a função esperada. Além de ser calculado sobre uma base bem menor (o AFRMM na cabotagem corresponde a 10% sobre o valor do frete), o prazo entre a contratação e a entrada em operação é longo, quase sempre superior a 4 (quatro) anos, enquanto que o prazo de vigência do incentivo foi relativamente curto, cerca de 6 (seis) anos. As empresas que, ainda assim, decidiram implementar seus planos de investimentos contando com a prorrogação do incentivo, viram-se inteiramente frustradas, ocorrendo caso de navios de cabotagem que apesar de contratados no período da vigência do art. 38 não foram beneficiados com aquele incentivo.

A proposta de alteração do caput do art. 38 buscando reativar o prazo de vigência do dispositivo por cerca de cinco anos, encerrando em 31 de agosto de 2025.

A alteração estabelece ainda que o direito ao crédito se aplica às embarcações encomendadas durante o prazo de vigência e não apenas àquelas entregues durante o período como na versão original do art. 38. Esta última alteração é essencial para as empresas de navegação marítima, cujo prazo de construção de embarcação em estaleiro brasileiro se aproxima de 3 (três) anos, que somados ao prazo para obtenção de prioridade junto ao CDFMM e aprovação do financiamento junto ao agente financeiro, limitaria a aplicação de novos benefícios às embarcações encomendados durante umas poucas semanas após a publicação da Lei alterando o citado artigo.

Apresentação: 29/09/2020 09:31 - PLEN
EMP 3 => PL 4199/2020
EMP n.3/0

Documento eletrônico assinado por Júnior Ferrari (PSD/PA), através do ponto SDR_56029, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206498542300

CÂMARA DOS DEPUTADOS

A inclusão do § 4° assegura a aplicação do benefício durante a vida útil da embarcação, sem o que esse incentivo não poderá ser considerado no plano de negócio da embarcação, pois ficaria sempre na dependência incerta de novas prorrogações, tirando toda a eficácia do que se pretende obter, que é o aumento da frota mercante brasileira através de encomendas a estaleiros nacionais.

A inclusão do § 5° é necessária para recompor o benefício, às embarcações já em operação, que atendem as condições estabelecidas no art. 38, caput, durante o período entre 31 de dezembro de 2011, exclusive, e a data de publicação da Lei alterando o citado artigo.

Sala das Sessões, de de 2020.

JÚNIOR FERRARI
Deputado Federal – PSD/PA

Apresentação: 29/09/2020 09:31 - PLEN
EMP 3 => PL 4199/2020
EMP n.3/0

Documento eletrônico assinado por Júnior Ferrari (PSD/PA), através do ponto SDR_56029, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206498542300

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 29/09/2020 09:31 - PLEN
EMP 3 => PL 4199/2020
EMP n.3/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Júnior Ferrari)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD206498542300, nesta ordem:

1 Dep. Júnior Ferrari (PSD/PA)
2 Dep. Joaquim Passarinho (PSD/PA) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, PROS, PTB, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Júnior Ferrari (PSD/PA), através do ponto SDR_56029, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 29/09/2020 09:31 - PLEN
EMP 4 => PL 4199/2020
EMP n.4/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020.

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA ADITIVA N°

Acrescente-se ao art. 23 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, a seguinte redação:

"Art. 23. A Lei nº 10.893, de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 17. .....

.....

Art. 21. A empresa brasileira de navegação decai do direito ao produto do AFRMM no caso de não-utilização dos valores no prazo de 5 (cinco) anos, contados do seu depósito, transferindo esses valores para o FMM."" (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Conta Vinculada do AFRMM - Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante, de que trata o art. 19 da Lei nº 10.893/2004, é um importante mecanismo de fomento para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval brasileiras.

Dentre as principais utilizações dos recursos da Conta Vinculada estão a construção e a reparação de navios em estaleiros brasileiros.

A construção e a reparação de navios possuem dinâmicas próprias. A construção é precedida de estudos de mercado, de desenvolvimento do projeto básico e da contratação do estaleiro. Este por sua vez irá detalhar o projeto de construção e o início da obra dependerá da carteira do estaleiro. Este processo pode variar de 2 (dois) a 5 (cinco) anos. Por sua vez, a reparação com a colocação do navio em seco (docagem) possui intervalos de

Documento eletrônico assinado por Júnior Ferrari (PSD/PA), através do ponto SDR_56029, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD207216131500

Apresentação: 29/09/2020 09:31 - PLEN
EMP 4 => PL 4199/2020
EMP n.4/0

5 (cinco) anos, no início da vida útil operacional do navio, que passam posteriormente para intervalos de 2 (dois) anos e meio, atendendo regulamentação da Autoridade Marítima Brasileira.

No casco da Navegação Interior, não menos importante, a utilização da Conta Vinculada do AFRMM já faz parte da cadeia de suprimentos que envolve a navegação e a indústria naval da região Amazônica, garantindo investimentos contínuos em melhorias na segurança e do desempenho do tráfego Aquaviário, retroalimentando a cadeia para ser mais competitiva e conseguir atender as demandas de produtividade de grandes clientes na distribuição de suprimentos e escoamento de produções.

As embarcações de navegação interior hoje são submetidas a contínuas inspeções de melhorias, seguindo normas da Autoridade Marítima, normas internacionais de Navegação, Guias de boas práticas e padrões internacionais de Clientes, além da própria Legislação Trabalhista e suas Normas Regulamentadoras, que impõem novas obrigações para a rotina de bordo dos tripulantes das embarcações, geralmente trazendo exigências de obras navais, conversões, adaptações, jumborizações, ou mesmo da construção de novos equipamentos, além das rotineiras docagens de classe ou certificação, que ocorrem respectivamente a cada 5 ou 10 anos, com vistorias de convalidação distribuídas dentro desse período.

No que tange aos depósitos dos recursos na conta vinculada, os mesmos são distribuídos ao longo dos meses de acordo com a programação orçamentária e financeira do FMM - Fundo da Marinha Mercante e depósitos diretos oriundo da partilha da arrecadação do AFRMM.

Assim, a Conta Vinculada acumula recursos para ser utilizado no momento correto da construção ou da reparação do navio.

A Lei nº 10.893/2004, no seu art. 21, estabeleceu que o prazo máximo para a utilização dos recursos depositados na Conta Vinculada é de 3 (três) anos contados da data do depósito. Este prazo tem se mostrado insuficiente no caso de projetos de construção de embarcações de grande porte, agravado ainda pelo estado de calamidade e a necessidade de isolamento social, que criaram inúmeros obstáculos para que a aplicação do recurso depositado nas Conta Vinculada das EBNs pudesse ser aplicado

Documento eletrônico assinado por Júnior Ferrari (PSD/PA), através do ponto SDR_56029, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD207216131500

adequadamente, retornando ao Fundo da Marinha Mercante (FMM), sendo extremamente prejudicial às EBNs, bem como à indústria naval com sérios reflexos na geração e manutenção de empregos, além de promover um distanciamento do setor de Navegação Interior com as Normas de Qualidade, Saúde, Meio Ambiente e Segurança, que nortearam a utilização desse recurso desde sua origem.

Por outro lado, serão recursos que, se preservados e alinhados com as reais necessidades das EBNs, possibilitarão ao setor da navegação contribuir para a retomada da reconstrução da economia do país gerando a contratação de novas obras, o que gerará novas atividades e novos empregos.

Portanto, esta Emenda busca alterar a redação do art. 21 da Lei nº 10.893/2004 para adequar o prazo de utilização dos recursos da Conta Vinculada a situação real da construção e da reparação de embarcações em estaleiros brasileiros. Esta revisão permitirá as empresas brasileiras de navegação programarem de forma adequada seus investimentos sem o risco de perderem recursos que são vitais para viabilizar à construção e à reparação de navios no Brasil.

Sala das Sessões, de de 2020.

JÚNIOR FERRARI
Deputado Federal – PSD/PA

Apresentação: 29/09/2020 09:31 - PLEN
EMP 4 => PL 4199/2020
EMP n.4/0

Documento eletrônico assinado por Júnior Ferrari (PSD/PA), através do ponto SDR_56029, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD207216131500

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 29/09/2020 09:31 - PLEN
EMP 4 => PL 4199/2020
EMP n.4/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Júnior Ferrari)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD207216131500, nesta ordem:

1 Dep. Júnior Ferrari (PSD/PA)
2 Dep. Joaquim Passarinho (PSD/PA) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, PROS, PTB, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Júnior Ferrari (PSD/PA), através do ponto SDR_56029, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 29/09/2020 11:04 - PLEN
EMP 5 => PL 4199/2020
EMP n.5/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA ADITIVA N° /2020

Acrescente-se o seguinte art 17-A ao Projeto de Lei nº 4.199, de 2020:

"Art.17-A Em cada porto funcionará uma Guarda Portuária, organizada e mantida pelo Poder Concedente, e a este subordinada, sendo o seu efetivo constituído de pessoal aprovado em concurso público, contratado sob o regime da Consolidação das Leis do Trabalho.

Parágrafo único. As Guardas Portuárias são instituições de caráter civil, uniformizadas e armadas conforme previsto em lei, que exercem atividade de Estado nas funções de vigilância e segurança nas áreas dos portos de qualquer natureza, de forma integrada e harmônica com as demais autoridades que operam no sistema portuário, ressalvadas as competências da União, dos Estados e dos Municípios."

JUSTIFICAÇÃO

Esta emenda aditiva ao Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, faz justiça aos integrantes das Guardas Portuárias na medida em que as organiza e estabelece diretrizes para o seu funcionamento.

Nossa intenção é que tão relevante atividade, em tudo semelhante às realizadas pelos órgãos de segurança pública, seja reconhecida

Documento eletrônico assinado por Dra. Soraya Manato (PSL/ES), através do ponto SDR_56277, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203514123300

Apresentação: 29/09/2020 11:04 - PLEN
EMP 5 => PL 4199/2020
EMP n.5/0

como de Estado e que seus integrantes disponham da segurança jurídica necessária para o pleno exercício dos seus deveres.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Deputada Dra. SORAYA MANATO

Documento eletrônico assinado por Dra. Soraya Manato (PSL/ES), através do ponto SDR_56277, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203514123300

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 6 => PL 4199/2020
EMP n.6/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Acrescenta Inciso IV ao Art. 1º do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Art. 1º Acrescente-se no art. 1º, Inciso IV, a inserção da previsão dos trabalhadores nos portos, com o seguinte teor: *"... e a qualificação de marítimos nacionais e a formação profissional e tecnológica dos trabalhadores nos portos.",* passando o inciso a vigorar com o seguinte texto:

[...]

" IV – incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais e a formação profissional e tecnológica dos trabalhadores nos portos."

J U S T I F I C A Ç Ã O

O Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar deve abranger, no campo da formação profissional, não somente os trabalhadores marítimos, mas também, os trabalhadores que atuam nos portos, visando uma melhor atuação profissional de ambos os segmentos na interface navio-porto, com ênfase no desenvolvimento socioeconômico local, regional e nacional.

Sala das Sessões, 28 de setembro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201734029900

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 6 => PL 4199/2020
EMP n.6/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Acrescenta Inciso IV ao Art. 1º do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD201734029900, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)
3 Dep. Joseildo Ramos (PT/BA)
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
5 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 7 => PL 4199/2020
EMP n.7/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Acrescenta Inciso XIII ao Art. 2º do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Acrescente-se no art. 2º, o Inciso XIII, com a inserção da previsão de incentivo às instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, na formação profissional e tecnológica dos trabalhadores nos portos, com o seguinte teor:

"Art. 2º - São diretrizes do BR do Mar:

.....
.....

XIII – incentivo às instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica que possuam instalações próximas aos portos, para atuarem na formação inicial e continuada de trabalhadores, objetivando a capacitação, o aperfeiçoamento, a especialização e a atualização de profissionais, em todos os níveis de escolaridade, nas áreas da educação profissional e tecnológica dos trabalhadores nos portos."

J U S T I F I C A Ç Ã O

O Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar deve articular a navegação e também os portos quanto aos aspectos de educação profissional e tecnológica. Para isso, há a necessidade de fortalecer a sinergia da indústria marítima com as infraestruturas educacionais voltadas para a educação profissional e tecnológica existente e constituídas na forma da Lei nº 11.892/2008. Em cada município onde há um porto organizado, há um campus de um instituto federal e, dessa forma, temos a infraestrutura, mas não temos uma sinergia entre o porto e a instituição de ensino profissional e tecnológico.

Portanto, a presente emenda visa construir essa sinergia e consolidar o uso dos portos não somente no segmento do comércio exterior, mas também como importante elo no sistema de transportes de cargas voltadas para a cabotagem.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206902332700

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 7 => PL 4199/2020
EMP n.7/0

Sala das Sessões, 28 de setembro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206902332700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 7 => PL 4199/2020
EMP n.7/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Acrescenta Inciso XIII ao Art. 2º do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD206902332700, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)
3 Dep. Joseildo Ramos (PT/BA)
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
5 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 8 => PL 4199/2020
EMP n.8/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Acrescenta os §§ 3º e 4º ao Art. 3º do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Acrescente-se ao art. 3º, o §3º e §4º, bem como a modificação do texto da alínea "g", com a inserção da previsão de incentivo à inovação, pesquisa e desenvolvimento científico e tecnológico que promovam o desenvolvimento, nas dimensões econômica, ambiental e social do transporte de cabotagem, com o seguinte teor:

"Art. 3º

- .....
.....
.....
.....

III

- .....
.....
.....
.....

g) inovação, pesquisa e desenvolvimento científico e tecnológico que promovam o desenvolvimento, nas dimensões econômica, ambiental e social do transporte de cabotagem;

.....
.....

§ 3º - A empresa habilitada no BR do Mar deverá, preferencialmente, firmar convênio com instituição integrante da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, para fins de pesquisa e extensão, quando do previsto pelo Art.3º, Inciso III, Alínea "g";

§ 4º - A empresa habilitada no BR do Mar na forma prevista em Lei, fará jus à dedução, para efeito de apuração do lucro líquido, de valor correspondente à soma dos dispêndios realizados no período de apuração com pesquisa tecnológica e desenvolvimento de inovação tecnológica classificável como despesas operacionais pela legislação do Imposto sobre a Renda da Pessoa Jurídica – IRPJ.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202340936600

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 8 => PL 4199/2020
EMP n.8/0

J U S T I F I C A Ç Ã O

O Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar deve articular a navegação e também os portos quanto aos aspectos de educação profissional e tecnológica.

Para isso, há a necessidade de fortalecer a sinergia da indústria marítima com as infraestruturas educacionais voltadas para a educação profissional e tecnológica existente e constituídas na forma da Lei nº 11.892/2008, além da necessidade de se resgatar a cultura do transporte marítimo por cabotagem que, nos últimos 35 anos, veio diminuindo a sua participação da matriz de transportes.

Em cada município onde há um porto organizado, há um campus de um instituto federal e, dessa forma, temos a infraestrutura, mas não temos a sinergia entre o porto e a instituição de ensino, pesquisa e extensão. Portanto, a presente emenda visa construir essa sinergia e incentivar as empresas a firmarem parcerias com os institutos federais através de incentivos, inclusive, conforme o previsto na Lei nº 11.196/2005, consolidando o uso dos portos, não somente no segmento do comércio exterior, mas também como importante elo no sistema de transportes de cargas voltadas para a cabotagem.

Sala das Sessões, 28 de setembro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202340936600

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 8 => PL 4199/2020
EMP n.8/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Acrescenta os §§ 3º e 4º ao Art. 3º do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD202340936600, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)
3 Dep. Joseildo Ramos (PT/BA)
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
5 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 9 => PL 4199/2020
EMP n.9/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Acrescenta o § 9º ao Art. 17 da Lei nº 10.893, com redação dada pelo do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Acrescente-se §9º ao Art. 17 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, com o seguinte teor:

"Art. 17 - .....

§ 9º - Os Fundos de que tratam os §2º e §3º que, em parte, custeiam os programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico, bem como o Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional, criado pela Lei nº 5.461/1968, deverão incentivar, através da destinação de recursos, a implantação e manutenção de cursos técnicos no segmento portuário nos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia nos Estados em que estão instalados e que possuam instalações portuárias.

J U S T I F I C A Ç Ã O

O Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar tem, dentre suas diretrizes a otimização do emprego de recursos públicos (Art. 2º, VIII) e a inovação e o desenvolvimento científico e tecnológico (Art.2º, X). O país tem estruturada uma Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, vinculada ao Ministério da Educação (Art.1º, Lei nº 11.892/2008), constituída por Instituições Federais de Educação, Ciência e Tecnologia que possui dentre outras finalidades expressas em seu Art.7º a de: "II ministrar cursos de formação inicial e continuada de trabalhadores, objetivando a capacitação, o aperfeiçoamento, a especialização e a atualização de profissionais, em todos os níveis de escolaridade, nas áreas da educação profissional e tecnológica; III - realizar

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204823796200

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 9 => PL 4199/2020
EMP n.9/0

pesquisas aplicadas, estimulando o desenvolvimento de soluções técnicas e tecnológicas, estendendo seus benefícios à comunidade".

Assim, a presente emenda tem por objetivo a de articular a navegação e também os portos quanto aos aspectos de educação profissional e tecnológica. Para isso, há a necessidade de fortalecer a sinergia da indústria marítima com as infraestruturas educacionais voltadas para a educação profissional e tecnológica existente e constituídas na forma da Lei nº 11.892/2008. Em cada município onde há um porto organizado, há um campus de um instituto federal e, dessa forma, temos a infraestrutura, mas não temos uma sinergia entre o porto e a instituição de ensino.

Portanto, a presente emenda visa construir essa sinergia e incentivar os Institutos Federais que estejam localizados em cidades portuárias a criarem e manterem cursos técnicos, constituírem grupos de pesquisas e atividades de extensão no setor portuário, complementando os seus orçamentos com os oriundos dos fundos vinculados às atividades marítimo-portuárias e, dessa forma, consolidar o uso dos portos, não somente no segmento do comércio exterior, mas também como importante elo no sistema de transportes de cargas voltadas para a cabotagem e, principalmente, na articulação da atividade econômica com os aspectos do ensino, pesquisa e extensão desenvolvidos nos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia.

Sala das Sessões, 28 de setembro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204823796200

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 9 => PL 4199/2020
EMP n.9/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Acrescenta o § 9º ao Art. 17 da Lei nº 10.893, com redação dada pelo do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD204823796200, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)
3 Dep. Joseildo Ramos (PT/BA)
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
5 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 10 => PL 4199/2020
EMP n.10/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Acrescenta o § 12 ao Art. 16 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Acrescente-se o §12 ao Art. 16, com o seguinte teor:
"Art. 16
- .....
.....
....
§ 12 – Os operadores portuários constituídos e pré-qualificados perante a administração do porto nos termos da Lei 12.815/2013 poderão utilizar áreas não arrendadas do porto organizado, definidas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto, para o desenvolvimento das suas atividades mediante pagamento das tarifas portuárias pertinentes.

J U S T I F I C A Ç Ã O

O Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar tem, dentre suas diretrizes a estabilidade regulatória (Art.2º, II) e, talvez a mais importante diretriz, a promoção da livre concorrência (Art.2º, VII). Desta forma, há que se ter a cautela em não criar assimetria concorrencial de empresas de navegação interessadas em implementar operações especiais de cabotagem (Art.5º, §1º,VI, PL 4199/2020) com os atuais operadores portuários que atuam nos portos organizados, permitindo a verticalização das empresas de navegação com as infraestruturas portuárias, uma clara consequência do previsto pelo Art.16 do PL Nº4199/2020.

Portanto, há que se dar um tratamento isonômico a todos que necessitam do bem público portuário para o desenvolvimento das suas atividades econômicas, tanto as das empresas de navegação, quanto à dos operadores portuários, cabendo ao Estado, por força do Art.174 da Constituição Federal, incentivar o uso de áreas previstas em um planejamento territorial do porto, no caso o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto (Art. 17, §2º, Lei nº 12.815/2013), com a finalidade do uso da infraestrutura portuária pública voltada para o desenvolvimento do porto e do transporte marítimo, em especial, o da cabotagem.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202067622300

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Sala das Sessões, 28 de setembro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 10 => PL 4199/2020
EMP n.10/0

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202067622300

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 10 => PL 4199/2020
EMP n.10/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Acrescenta o § 12 ao Art. 16 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD202067622300, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)
3 Dep. Joseildo Ramos (PT/BA)
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
5 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 11 => PL 4199/2020
EMP n.11/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Suprime o Inciso V do Art. 27 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Suprima-se o Inciso V do Art. 27

J U S T I F I C A Ç Ã O

O Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar tem, dentre suas diretrizes a transparência e a integridade (Art.2º, XII, PL 4199/2020). Assim, a proposta de revogação do Art.58 da Lei nº 10.233/2001, está flagrantemente contrária à diretriz proposta no Programa e, concretamente, caso aprovada a revogação, permitirá e irá acelerar o fenômeno de fragilidade do princípio do Estado Regulador da economia, que é, justamente, o fenômeno da captura dos agentes reguladores, permitindo que pessoas que tenham relação direta com empresas ou com segmentos sociais venham a atuar nos organismos regulatórios num ambiente de conflito de interesses.

Assim, a proposta de revogação do dispositivo legal vai contra todos os esforços do Estado brasileiro no combate à corrupção empreendida nos últimos governos e prevista pela Lei nº 12.846/2013, notadamente, quanto aos aspectos de atos lesivos à administração pública, ao "... dificultar atividade de investigação ou fiscalização de órgãos, entidades ou agentes públicos, ou intervir em sua atuação, inclusive no âmbito das agências reguladoras ..." previsto no Art.5º, V da Lei nº 12.846/2013.

Portanto, a necessidade de retirada do previsto no Inciso V do Art.27 da proposição legislativa que contém a revogação do Art.58 da Lei nº 10.233/2001.

> *"Art. 58. Está impedida de exercer cargo de direção na ANTT e na ANTAQ a pessoa que mantenha, ou tenha mantido, nos doze meses anteriores à data de início do mandato, um dos seguintes vínculos com empresa que explore qualquer das atividades reguladas pela respectiva Agência:*
>
> *I – participação direta como acionista ou sócio;*
>
> *II – administrador, gerente ou membro do Conselho Fiscal;*
>
> *III – empregado, ainda que com contrato de trabalho suspenso, inclusive de sua instituição controladora, ou de fundação de previdência de que a empresa ou sua controladora seja patrocinadora ou custeadora.*
>
> *Parágrafo único. Também está impedido de exercer cargo de direção o membro de conselho ou diretoria de associação, regional ou nacional,*

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD207203059200

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

representativa de interesses patronais ou trabalhistas ligados às atividades reguladas pela respectiva Agência."

Sala das Sessões, 28 de setembro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 11 => PL 4199/2020
EMP n.11/0

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD207203059200

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 11 => PL 4199/2020
EMP n.11/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Suprime o Inciso V do Art. 27 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD207203059200, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)
3 Dep. Joseildo Ramos (PT/BA)
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
5 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 12 => PL 4199/2020
EMP n.12/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Acrescenta o Inciso XIV ao Art. 27 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Acrescente-se o Inciso XIV do Art. 27, com o seguinte teor:
"Art. 27
- .....
.....
XIV – Art. 670 e seu parágrafo único, do Decreto Nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009."

J U S T I F I C A Ç Ã O

O Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar tem, dentre suas principais diretrizes a estabilidade regulatória (Art.2º, II, PL 4199/2020). Assim, há a necessidade de revogação do dispositivo previsto pelo art.670 e seu parágrafo, do Decreto 6.759/2009, que impede o uso de instalações situadas no porto organizado de poderem armazenar cargas de cabotagem, conforme podemos observar in verbis:

> *"Art. 670. As mercadorias nacionais ou nacionalizadas, destinadas ao mercado interno em transporte de cabotagem, não poderão ser depositadas em recinto alfandegado.*
>
> *Parágrafo único. A autoridade aduaneira, para atender a situações especiais, poderá autorizar o depósito das mercadorias de que trata o caput em recinto alfandegado, no prazo e nas condições que estabelecer."*

Modernamente, o porto é conceituado como o elo da cadeia de transporte a integrar modais terrestres aos transportes marítimos e, assim, movimentar a economia. Desta forma, deixou de ser o local somente destinado às exportações e importações, mas e, principalmente, de ser a principal infraestrutura de transporte de escala a ligar espaços territoriais litorâneos brasileiros que concentram 60% da população e, dessa forma, deve retomar o seu papel no sistema de transportes e, consequentemente, equilibrar a matriz de transportes.

Portanto, a presente emenda visa atender as diretrizes de estabilidade regulatória (Art.2º,II) como também a diretriz de equilíbrio da matriz logística brasileira (Art.2º,V), que não podem estar em conflito com

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205969293500

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

nenhuma norma geradora que possa causar insegurança jurídica aos investidores privados nos portos organizados, também outra importante diretriz prevista no Art.2º, VI do PL 4199/2020.

Sala das Sessões, 28 de setembro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 12 => PL 4199/2020
EMP n.12/0

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205969293500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 12 => PL 4199/2020
EMP n.12/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Acrescenta o Inciso XIV ao Art. 27 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD205969293500, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)
3 Dep. Joseildo Ramos (PT/BA)
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
5 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 13 => PL 4199/2020
EMP n.13/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Modifica o *caput* do Art. 16 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Altere-se o *caput* do Art. 16, com o seguinte teor:
"Art. 16. Para a viabilização do estabelecimento tempestivo de operações especiais de cabotagem a que se refere o inciso VI do § 1º do art. 5º, a administração do porto organizado poderá pactuar com os operadores portuários pré-qualificados interessados na movimentação de cargas, pelo prazo improrrogável de até quarenta e oito meses, o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado, devendo a administração do porto estabelecer as regras no Regulamento de Exploração do Porto previsto pela Lei nº 12.815/2013 – Lei dos Portos."

J U S T I F I C A Ç Ã O

Pela proposta original contida no caput do Art.16 do PL4199/2020, as empresas de navegação que irão realizar operações especiais de cabotagem passariam, também, a realizar operações de movimentação e armazenagem de mercadorias dentro da área do porto organizado, ou seja, concretamente procedendo a uma verticalização das atividades de transportes da empresa de navegação, configurando uma clara assimetria concorrencial com os atuais operadores portuários e, concretamente, infringindo uma das principais diretrizes da Lei dos Portos ao romper a atual estabilidade concorrencial dentro do porto.

O tema da verticalização é preocupação constante do Tribunal de Contas da União, quando da análise dos diversos processos de arrendamentos de áreas portuárias que foram submetidas à sua análise. No processo TC 029.083/2013-3, de relatoria do Min. Aroldo Cedraz, assim se manifestou:

> *"74. Abro o presente item para tratar brevemente da questão da possível apropriação pelos armadores de ganhos tarifários decorrentes do aumento da concorrência, fazendo com que os usuários não sejam beneficiados pela queda dos preços dos serviços portuários. Tanto pelas vias da verticalização, como pelo fato das empresas de navegação negociarem diretamente com os arrendatários os valores da tarifa, não*

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209906149000

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 13 => PL 4199/2020
EMP n.13/0

repassando necessariamente eventuais ganhos aos usuários que com elas contratam."

A própria Agência Nacional de Transportes Aquaviários, através do seu então Diretor Geral, se pronunciou no Congresso de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, conforme divulgado pelo site AgenciaInfra , alertando que a verticalização do setor de navegação, cujos armadores tem adquirido terminais portuários, é uma preocupação enorme dos reguladores em virtude das distorções causadas em toda a cadeia logística.

Outro aspecto deletério à concorrência nos serviços portuários é a introdução das empresas de navegação executando serviços na área do porto organizado que, pela Lei dos Portos, são realizados por arrendatários e, nas áreas não arrendadas, pelos operadores portuários, ambos, em regime de concorrência. Também nesse tema, há posições recentes na doutrina jurídica, alertando para o risco de verticalização no setor de infraestrutura, como o publicado na REVISTA DIREITO GV | SÃO PAULO | V. 12 N. 1 | 13-48 | JAN-ABR 20162 .

"Diversos instrumentos foram utilizados recentemente para criar espaços concorrenciais dentro de indústrias reguladas. O caso mais simples é a adoção de medidas estruturais, impostas pela legislação aos agentes econômicos, que reorganizam a forma de exploração do setor para introduzir a concorrência. O desmembramento das atividades componentes do setor entre segmentos monopolistas e não monopolistas, a previsão dos chamados consumidores livres de serviços que possam adquirir o produto de empresa distinta da detentora da infraestrutura monopolista que o entrega, o estabelecimento de limitações ex ante para a concentração horizontal, limitações de verticalização na cadeia produtiva e o estabelecimento de regras de compartilhamento da infraestrutura essencial são exemplos de medidas que definem a priori uma estrutura de mercado mais favorável à competição e abrem um espaço concorrencial importante dentro de indústrias reguladas."

Pela Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013), cabe aos operadores portuários dentro das instalações dos portos organizados, conforme previsto pelo Inciso XIII, Art.2º, realizar as atividades de movimentação e armazenagem de mercadorias, conforme podemos observar in verbis: "XIII - operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado" e, pela redação original do PL 4199/2020 irá permitir que empresa de navegação também possa realizá-la e, conforme exposto, estaria verticalizando as atividades (navegação e porto) comprometendo drásticamente o marco regulatório do setor e, consequentemente, desequilibrando o ambiente concorrencial hoje estabelecido.

Dessa forma, propomos com essa emenda a vedação que empresas de navegação possam verticalizar suas atividades, com graves prejuízos para os usuários dos transportes e dos portos.

Sala das Sessões, 28 de setembro de 2020

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Deputado HELDER SALOMÃO

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 13 => PL 4199/2020
EMP n.13/0

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209906149000

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 13 => PL 4199/2020
EMP n.13/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Modifica o caput do Art. 16 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD209906149000, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)
3 Dep. Joseildo Ramos (PT/BA)
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
5 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 14 => PL 4199/2020
EMP n.14/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Modifica o *§1º* do Art. 16 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Altere-se o *§1º* do Art. 16, com o seguinte teor:
"§ 1º A utilização da área implicará o pagamento das tarifas portuárias pertinentes, contida em tabela tarifária do porto e aprovada pela ANTAQ."

J U S T I F I C A Ç Ã O

Uma das principais diretrizes do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem são aquelas que tratam do tema da estabilidade regulatória (Art.2º, II); da regularidade da prestação das operações de transporte (Art.2º,III); e, finalmente, da transparência e integridade (Art.2º,XII). A previsibilidade da política tarifária pela administração do porto é o elemento fundamental para o sucesso do Programa. Assim, a inserção de um componente altamente subjetivo na estrutura de composição da tarifa a ser cobrada, com a inserção do "custo de oportunidade" está em total contradição com as diretrizes citadas.

Ora, ao se fixar a tarifa pelo uso da área, não se pode cobrar por componentes que já estão contidos em outras tabelas tarifárias do porto, como por exemplo, a tarifa que engloba a infraestrutura terrestre, caso contrário, estaríamos infringindo o princípio do NON BIS IN IDEM e ao princípio do serviço adequado e da modicidade tarifária, expressos no §1º, do Art.6º da Lei nº 8.987/1995.

O conceito de custo de oportunidade, é um conceito importado do direito financeiro que não guarda nenhuma conexão com a composição de uma tarifa pelo uso de um bem público, no caso, uma área situada no porto organizado. Na dissertação de mestrado sobre "A modicidade tarifária nas concessões de serviços públicos" 1 o seu autor - André Luiz de Souza - cita o conceito e nos clarifica a patente contradição:

> *"O custo de oportunidade do capital – COC, é um custo financeiro que equivale à perda que o capital investido sofre por estar vinculado ao projeto e não poder ser investido em outra alternativa oferecida pelo mercado."*

Dessa forma, propomos com essa emenda manter a coerência com as diretrizes do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, em especial, quanto à transparência das tarifas portuárias de forma a vedar

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204132664500

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

a captura da redução dos custos de transportes pelas concessionárias dos portos organizados, com graves prejuízos para os usuários dos transportes e dos portos.

Sala das Sessões, 28 de setembro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 14 => PL 4199/2020
EMP n.14/0

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204132664500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 14 => PL 4199/2020
EMP n.14/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Modifica o §1º do Art. 16 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD204132664500, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)
3 Dep. Joseildo Ramos (PT/BA)
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
5 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 15 => PL 4199/2020
EMP n.15/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Modifica o *§2º* do Art. 16 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Altere-se o *§2º* do Art. 16, com o seguinte teor:
"§ 2º Na hipótese de haver mais de um operador portuário interessado na utilização de áreas e instalações portuárias e inexistir disponibilidade física para alocar todos os interessados concomitantemente, a administração do porto organizado promoverá processo seletivo simplificado, dentre todos os operadores portuários pré-qualificados, para a escolha do projeto que melhor atenda ao interesse público e do porto, assegurados os princípios da isonomia e da impessoalidade na realização do certame."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013) definiu que somente os operadores portuários pré-qualificados perante a administração do porto (Art.25) podem realizar atividades de movimentação e armazenagem de mercadorias dentro da área do porto organizado (Art.2º, XIII), ou seja, constituiu uma categoria econômica e, desta, o pleno exercício da liberdade econômica dos operadores portuários (Art.174, CF/88) em se utilizar da área do porto organizado para exercerem as suas atividades econômicas.

Portanto, a presente emenda visa deixar claramente expressa em Lei que o uso de áreas pelos operadores portuários não pode se tratada como um subterfúgio ao arrendamento, mas como atividade econômica criada por lei e regulada (Art.27), conforme entendimento já firmado pelo Tribunal de Contas da União no processo TC 045.926/2012-3:

> *"6. O segundo cuidado hermenêutico prévio é o de olhar as coisas da administração dos portos não pelas lentes do inciso XXI do art. 37 da Constituição Federal, mas sim pelo capítulo constitucional que lhe é específico e condizente: o Capítulo I do Título VII, ou seja, Dos Princípios Gerais da Ordem Econômica. Volto às concepções dos modernamente denominados Direito Privado Administrativo e Direito Econômico Administrativo, aos quais fiz referência em outras assentadas como razões jurídicas de decidir."*

Sala das Sessões, 28 de setembro de 2020

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205228696200

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Deputado HELDER SALOMÃO

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 15 => PL 4199/2020
EMP n.15/0

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205228696200

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 15 => PL 4199/2020
EMP n.15/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Modifica o §2º do Art. 16 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD205228696200, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)
3 Dep. Joseildo Ramos (PT/BA)
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
5 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 16 => PL 4199/2020
EMP n.16/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Modifica o *§5º* do Art. 16 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Altere-se o *§5º* do Art. 16, com o seguinte teor:
"§ 5º O operador portuário que pactuou o uso temporário da área para operações especiais de cabotagem nos termos do Regulamento de Exploração do Porto, deverá preservar as condições das áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado e utilizar equipamentos e instalações de fácil desmobilização, que possibilitem a sua desocupação no prazo de até noventa dias após o término do pactuado."

J U S T I F I C A Ç Ã O

A Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013) definiu que somente os operadores portuários pré-qualificados perante a administração do porto (Art.25) podem realizar atividades de movimentação e armazenagem de mercadorias dentro da área do porto organizado (Art.2º, XIII), ou seja, constituiu uma categoria econômica e, desta, o pleno exercício da liberdade econômica dos operadores portuários (Art.174, CF/88) em se utilizar da área do porto organizado para exercerem as suas atividades econômicas.

Portanto, a presente emenda visa deixar claramente expressa em Lei que o uso de áreas pelos operadores portuários não pode se tratada como um subterfúgio ao arrendamento, mas como atividade econômica criada por lei e regulada (Art.27), conforme entendimento já firmado pelo Tribunal de Contas da União no processo TC 045.926/2012-3:

> *"6. O segundo cuidado hermenêutico prévio é o de olhar as coisas da administração dos portos não pelas lentes do inciso XXI do art. 37 da Constituição Federal, mas sim pelo capítulo constitucional que lhe é específico e condizente: o Capítulo I do Título VII, ou seja, Dos Princípios Gerais da Ordem Econômica. Volto às concepções dos modernamente denominados Direito Privado Administrativo e Direito Econômico Administrativo, aos quais fiz referência em outras assentadas como razões jurídicas de decidir."*

Sala das Sessões, 28 de setembro de 2020

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204026253100

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Deputado HELDER SALOMÃO

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 16 => PL 4199/2020
EMP n.16/0

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204026253100

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 16 => PL 4199/2020
EMP n.16/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Modifica o §5º do Art. 16 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD204026253100, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)
3 Dep. Joseildo Ramos (PT/BA)
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
5 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 17 => PL 4199/2020
EMP n.17/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Suprime o §10 do Art. 16 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Suprima-se o §10 do Art. 16 do PL nº 4199/20, renumerando-se os subsequentes.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A principal característica de todo porto, em todo o mundo, é a pequena disponibilidade de área para a realização de atividades diretas ou indiretas relacionadas às operações portuárias. Pelo texto do §10 do Art.16, é a previsão que após 24 meses do uso de determinada área do porto para uso de operações especiais de cabotagem, a empresa de navegação passará a ter o direito ao arrendamento desta.

Como principal consequencia desta previsão, concretamente levará a um loteamento das áreas disponíveis e a formação de um oligopólio das empresas de navegação no porto, impedindo os operadores portuários de utilizarem as áreas não arrendadas destinadas ao desenvolvimento de suas atividades e consequentemente, dimunindo o espaço portuário a cada arrendamento e, desta forma, comprometendo a existencia dos operadores portuários e um ambiente de concorrência.

O ambiente da concorrência dentro dos portos é tão valioso e frágil que no Acórdão 122/2018, quando da discussão dos arrendamentos no porto de Paranaguá, no âmbito do processoTC 021.243/2017-4, de relatoria do Min. Bruno Dantas, o Tribunal de Contas da União assim se pronunciou:

> *"9.1.2 - avaliem a necessidade de incluir no edital do terminal PAR12 cláusula tendente a evitar a concentração horizontal do mercado, ou outra solução tendente a impedir/mitigar o potencial abuso de poder econômico do futuro arrendatário, informando a esta Corte acerca de seus resultados previamente à publicação do edital., em atenção ao art. 3º, inciso V, da Lei 12.815/2013, c/c os arts. 12, inciso VII, 20, inciso II, alínea "b", in fine, e 27, inciso IV, in fine, da Lei 10.233/2001;"*

Portanto, permitir arrendamento de área portuária destinada às empresas de navegação que aderirem ao Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar, sem uma análise do impacto da concorrência e de medidas que venham a impedir e/ou mitigar o abuso de poder econômico que fatalmente decorrerá da concentração vertical e horizontal nos portos organizados, seria o equivalente a demolir todos os

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203116244700

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

pilares que sustentam a exploração dos portos públicos. Tal insegurança jurídica só nos dá a alternativa de requerer a supressão do §10, do Art. 16 do PL4199/2020.

Sala das Sessões, 28 de setembro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 17 => PL 4199/2020
EMP n.17/0

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203116244700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 17 => PL 4199/2020
EMP n.17/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Suprime o §10 do Art. 16 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD203116244700, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)
3 Dep. Joseildo Ramos (PT/BA)
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
5 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 18 => PL 4199/2020
EMP n.18/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Modifica o §6º do Art. 16 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Modifique-se o §6º do Art. 16, com o seguinte texto:

§ 6º Os investimentos vinculados ao pactuado entre o operador portuário e a administração do porto para uso de áreas e instalações portuárias nas operações especiais de cabotagem, ocorrerão exclusivamente às expensas do operador portuário, com a anuência da administração do porto organizado, sem direito a indenização de qualquer natureza.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposição tem por objetivo adequar o texto original do PL 4199/2020 à execução das operações especiais de cabotagem pelos operadores portuários pré-qualificados junto à administração do porto.

Sala das Sessões, 28 de setembro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD200510369700

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 18 => PL 4199/2020
EMP n.18/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Modifica o §6º do Art. 16 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD200510369700, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)
3 Dep. Joseildo Ramos (PT/BA)
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
5 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 19 => PL 4199/2020
EMP n.19/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Modifica o §7º do Art. 16 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Modifique-se o §7º do Art. 16, com o seguinte texto:

§ 7º O pactuado entre o operador portuário e a administração do porto será formalizado através de Instrumento Normativo e regido pelas normas do Regulamento de Exploração do Porto a título precario, oneroso via tarifário, e pelas normas de extinção contratual comuns ao ordenamento jurídico, conferindo ao titular o direito de realocar os bens removíveis de sua titularidade, e os demais bens serão desmobilizados às expensas do contratado ou transferidos ao patrimônio do porto sem direito a indenização.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposição tem por objetivo adequar o texto original do PL 4199/2020 à execução das operações especiais de cabotagem pelos operadores portuários pré-qualificados junto à administração do porto, em conformidade com as normas do Regulamento de Exploração do Porto – REP, previsto na Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013), buscando-se desta forma evitar judicializações contratuais que se eternizam e geram enormes inseguranças jurídicas para o poder público.

Sala das Sessões, 28 de setembro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206693581300

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 19 => PL 4199/2020
EMP n.19/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Modifica o §7º do Art. 16 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD206693581300, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)
3 Dep. Joseildo Ramos (PT/BA)
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
5 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 20 => PL 4199/2020
EMP n.20/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Suprime o §9º do Art. 16 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Suprima-se o §9º do Art. 16.
.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposição de supressão do dispositivo tem por objetivo evitar longas e desnecessárias disputas regulatórias e/ou judiciais que poderão advir quando do seu término e, principalmente, destas transferências de titularidades de contrato se transformarem em valores transacionados ou em instrumentos a escamotear infrações à concorrência.

Sala das Sessões, 28 de setembro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202975987700

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 29/09/2020 13:12 - PLEN
EMP 20 => PL 4199/2020
EMP n.20/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Suprime o §9º do Art. 16 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD202997598700, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)
3 Dep. Joseildo Ramos (PT/BA)
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
5 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7204)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 29/09/2020 13:20 - PLEN
EMP 21 => PL 4199/2020
EMP n.21/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020.

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se a alínea "c" do inciso VI do art. 27 do Projeto de Lei nº 4.199/2020.

JUSTIFICATIVA

A alínea "c" do inciso VI do art. 27 do Projeto de Lei nº 4.199/2020 pretende revogar a exigência de permissão, com licitação, para *"prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, desvinculados da exploração de infraestrutura"*; e a definição de que o mecanismo da autorização só será concedida quando se tratar de *"prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, de prestação de serviço de transporte aquaviário ou de exploração de infraestrutura de uso privativo"*. Ambos constantes nos incisos IV e V do art. 13 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Revogar esses dispositivos significa violar o disposto no art. 175 da Constituição Federal, que deixa bem claro que o exercício de atividade econômica de prestação de serviço público sob regime de concessão ou permissão prescinde de licitação. Logo, pugnamos a supressão dos dispositivos em respeito aos pressupostos constitucionais.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Deputado Diego Andrade

PSD/MG

Documento eletrônico assinado por Diego Andrade (PSD/MG), através do ponto SDR_56228, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209012960500

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL –** PSD/RJ

Apresentação: 29/09/2020 13:20 - PLEN
EMP 22 => PL 4199/2020
EMP n.22/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO N.º_____/2020

(Do Sr. Hugo Leal)

Acrescente-se ao Projeto de Lei n° 4.199, de 2020, o seguinte dispositivo, renumerando-se os demais no que for pertinente:

"**Art. 28º.** O art. 16 da Lei nº 11.033/2004 passa a vigorar com a seguinte redação:

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 2025."**

JUSTIFICAÇÃO

A presente Emenda visa a concretizar a prorrogação do prazo para utilização do benefício do REPORTO, concedido pela Lei nº 11.033 de 2004, como ação de alívio financeiro ao setor portuário e ferroviário durante o período de crise. Nesse sentido, a emenda é aderente ao objeto do Projeto de Lei que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar, visto que promove a atratividade de investimentos para os setores contemplados pelo artigo 15 da Lei nº 11.033/2004.

Deve-se esclarecer que o REPORTO objetiva incentivar o investimento na modernização dos portos e terminais brasileiros, através da

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR_56306, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD201453910900

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL –** PSD/RJ

Apresentação: 29/09/2020 13:20 - PLEN
EMP 22 => PL 4199/2020
EMP n.22/0

concessão de um regime tributário especial e, conforme a redação atual, está vigente até o dia 31 de dezembro de 2020. O regime permite que os interessados façam aquisições de máquinas e equipamentos destinados a investimentos nos portos com tratamento jurídico-tributário diferenciado, com suspensão do IPI, da Contribuição para o PIS/Pasep, do COFINS e, a depender do caso, do Imposto de Importação, para vendas e importações no mercado interno.

Nesse sentido, o REPORTO visa incentivar o investimento para utilização exclusiva na execução de serviços essenciais para o país, como é o caso do setor portuário. A não renovação do REPORTO, especialmente diante dos impactos econômicos experimentados pelos setores de infraestrutura durante a pandemia de coronavírus, impactará diretamente os setores envolvidos, podendo, até mesmo, ameaçar a continuidade de empreendimentos que são de vital importância para a melhoria da infraestrutura de transporte e logística nacional, além de reduzir a produção da indústria nacional, com risco de perda de inúmeros postos de trabalho e diminuição de investimentos que dariam retorno econômico e em termos de crescimento do PIB.

Dessa forma, o objetivo da presente emenda é tão somente a prorrogação do prazo do REPORTO para 31 de dezembro de 2025, o que não ocasionará quaisquer impactos fiscais, uma vez que o regime já integra as previsões orçamentárias atuais e está vigente, atualmente, até 31 de dezembro de 2020. Além de ser medida de extrema importância para incentivar e aquecer o mercado interno, especialmente em razão da queda de demanda em diversos setores de infraestrutura, impactados pela pandemia do COVID-19, mas que necessitam dar continuidade às operações e atividades que são essenciais para o país.

O setor portuário brasileiro é um dos que mais investe em infraestrutura. Para se ter uma ideia, desde 2013 foi construída uma carteira de investimentos no montante de R$ 35,9 bilhões, divididos em: R$ 29,2 bilhões em 86 novos TUP - terminais de uso privado, R$ 4,03 bilhões em 14 ampliações de TUP e R$2,66 bilhões em 20 novos arrendamentos. Estima-se mais R$ 30 bilhões, sendo R$ 6 bilhões de investimentos em 42 novos anúncios públicos para TUP e R$ 24 bilhões em mais de 21 novos arrendamentos, além das expansões previstas em instalações já em funcionamento.

Nestes termos, a emenda é aderente aos termos do PL n° 4.199, de 2020, e merece ser incorporada ao texto de referido Projeto de Lei.

Sala da Comissão, em 29 de setembro de 2020.

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR_56306, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD201453910900

Gabinete 631 - Anexo IV - Câmara dos Deputados
Cep: 70160-900 – Tel: (61) 3215-5631 – e-mail: dep.hugoleal@camara.leg.br

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL –** PSD/RJ

Apresentação: 29/09/2020 13:20 - PLEN
EMP 22 => PL 4199/2020
EMP n.22/0

Deputado HUGO LEAL

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR_56306, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201453910900

Gabinete 631 - Anexo IV - Câmara dos Deputados
Cep: 70160-900 – Tel: (61) 3215-5631 – e-mail: dep.hugoleal@camara.leg.br

Apresentação: 29/09/2020 15:29 - PLEN
EMP 23 => PL 4199/2020
EMP n.23/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho, de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA Nº

Acrescente-se ao Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, onde couber, o seguinte dispositivo:

> "Art. Fica expressamente vedada a possibilidade de contratação do transporte terrestre, seja no trajeto até o porto ou do porto até o cliente final, por armadores marítimos, empresas de cabotagem, empresas brasileiras de navegação e outras empresas, que pertençam ao mesmo grupo econômico daquele.

JUSTIFICAÇÃO

O projeto de lei nº 4.199, de 2020, foi proposto pelo Poder Executivo a fim de ampliar o transporte marítimo, com a justificativa de minorar os riscos e os custos do transporte rodoviário e ferroviário, bem como diminuir os impactos ambientais.

Na própria justificação, o Poder Executivo alega a importância de haver legislação interna que afaste a concorrência desleal. Assim, temos: "...i) eficácia da aplicação de normas locais para os operadores do comércio marítimo, ante a ausência de normas internacionais que previnam práticas anticoncorrenciais e predatórias ao comércio internacional."

Ocorre que, a possibilidade de "entregar" toda a logística do transporte aquaviário e terrestre ao mesmo grupo econômico, tende à formação de

Documento eletrônico assinado por Fausto Pinato (PP/SP), através do ponto SDR_56355, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD200050354300

Apresentação: 29/09/2020 15:29 - PLEN
EMP 23 => PL 4199/2020
EMP n.23/0

quartel, inclusive porque os pequenos transportadores não terão condições de competir com a concorrência, principalmente a estrangeira.

A ocorrência de um mesmo grupo econômico em todos os ciclos do transporte abre caminhos para o abuso econômico, o desequilíbrio de mercado e a formação de quartel.

Vale ressaltar que o maior modal de transporte no Brasil é o terrestre e milhares de motoristas e holdings familiares dependem dele para seu sustento. Se houver permissão para que grandes empresas, grandes grupos econômicos e empresas estrangeiras monopolizem o setor do transporte no país, fatalmente será o fim da produção de renda por muitos brasileiros.

Sala da Sessão, em de de 2020.

Deputado **FAUSTO PINATO**

Documento eletrônico assinado por Fausto Pinato (PP/SP), através do ponto SDR_56355, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD200050354300

Apresentação: 30/09/2020 10:35 - PLEN
EMP 24 => PL 4199/2020
EMP n.24/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020.

(Do Poder Executivo)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

APRESENTAÇÃO DE EMENDA

Acrescente-se ao art. 16 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, do Poder Executivo, o seguinte dispositivo:

"Art. 16. .....

.....

Parágrafo único. As empresas poderão utilizar recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para financiamento dos investimentos vinculados ao contrato de uso temporário, mencionado no caput." (NR)

JUSTIFICATIVA

O FMM é um fundo de natureza contábil, destinado a prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras. Surgiu com o propósito de incremento a Marinha Mercante no Brasil. É uma espécie de poupança destinada ao financiamento de atividades para embarcações em estaleiros brasileiros.

Nossa proposta de emenda aditiva visa permitir o uso dos recursos do FMM para incrementar a participação da cabotagem na matriz logística do Brasil, com o incentivo direto para os portos públicos organizados. A gestão desse fundo poderá aumentar a atração dos investidores para o mercado do seguimento portuário.

O estímulo à cabotagem constante neste Projeto de Lei de iniciativa do Presidente da República, conforme explanado na Exposição de Motivos, é uma política pública federal específica para o transporte de

Documento eletrônico assinado por Greyce Elias (AVANTE/MG), através do ponto SDR_56248, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209445092000

CÂMARA DOS DEPUTADOS

cabotagem que foi delineada dentro de um programa de estímulo denominado BR do MAR.

Nossa emenda se coaduna com a minirreforma dos portos aprovada por essa Casa Legislativa, a qual visou o desenvolvimento do setor portuário, incorporando práticas inovadoras ao esse seguimento, de relevante interesse federal.

Sala das Sessões, em de setembro de 2020

Deputada GREYCE ELIAS
AVANTE/MG

Apresentação: 30/09/2020 10:35 - PLEN
EMP 24 => PL 4199/2020
EMP n.24/0

Documento eletrônico assinado por Greyce Elias (AVANTE/MG), através do ponto SDR_56248, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209445092200

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 30/09/2020 10:35 - PLEN
EMP 24 => PL 4199/2020
EMP n.24/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Greyce Elias)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD209444509200, nesta ordem:

1 Dep. Greyce Elias (AVANTE/MG)
2 Dep. Jhonatan de Jesus (REPUBLIC/RR) - LÍDER do REPUBLIC *-(P_5027)
3 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, PROS, PTB, AVANTE

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Greyce Elias (AVANTE/MG), através do ponto SDR_56248, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 30/09/2020 10:10 - PLEN
EMP 25 => PL 4199/2020
EMP n.25/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho, de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA Nº

Suprima-se o Inciso III do Art. 11 do PL nº 4199/20, renumerando-se os subsequentes.

JUSTIFICAÇÃO

Um dos principais objetivos colimados com o BR do Mar é um ambiente concorrencial pleno e seguro. No ordenamento jurídico atual é possível reconhecer medidas de incentivo à construção naval no País através da preferência que é dada ao emprego das embarcações efetivamente construídas em estaleiro nacional.

É exatamente o caso do artigo 9º, I, da lei 9.432/97, ao prever que a embarcação estrangeira poderá ser afretada por empresa brasileira de navegação no caso de inexistência ou indisponibilidade da embarcação brasileira, do tipo e porte adequados ao transporte pretendido.

Tal medida somente se justifica diante dos já conhecidos efeitos socioeconômicos que a atividade da construção naval gera na sociedade, através da geração de empregos, capacitação de mão-de-obra, geração de impostos e combate à pobreza.

Ocorre que, agora, o PL 4199/2020 iguala a brasileiras as embarcações estrangeiras afretadas na modalidade por tempo, pelas empresas de navegação, especificamente para o caso da verificação da existência ou disponibilidade ao transporte pretendido.

Documento eletrônico assinado por Fausto Pinato (PP/SP), através do ponto SDR_56355, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD206837276000

Apresentação: 30/09/2020 10:10 - PLEN
EMP 25 => PL 4199/2020
EMP n.25/0

Como principal consequência desta previsão, concretamente, haverá uma clara reserva de mercado para navios construídos no exterior, por operários estrangeiros, com engrandecimento de indústrias no exterior, e que arvoram bandeira estrangeira, o que significa que haverá, ainda, maior desequilíbrio na balança de pagamentos através da remessa de fretes ao exterior.

Nenhum argumento justifica a proposição, nem mesmo que investimentos foram realizados pelas empresas no passado. Não há qualquer estudo que fundamente a hipótese. Ademais, não se demonstrou estudos sobre as margens de lucro cobradas por elas. Se tais margens foram abusivas aos embarcadores brasileiros ou não.

Assim, diante de todos os malefícios que a norma irá gerar, propomos a supressão do Inciso III do Art. 11 do PL nº 4199/20.

Sala da Sessão, em de de 2020.

Deputado **FAUSTO PINATO**

Documento eletrônico assinado por Fausto Pinato (PP/SP), através do ponto SDR_56355, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD206837276000

Apresentação: 30/09/2020 15:08 - PLEN
EMP 26 => PL 4199/2020
EMP n.26/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020

EMENDA Nº ___/2020

(DO SR. GENERAL GIRÃO)

Acrescente ao **Artigo 17** do PL 4.199/ 2020 o seguinte dispositivo:

Art. 17. .....

Parágrafo único – Não será exigido dos navios e embarcações que operam na cabotagem, apoio marítimo, apoio portuário e navegação interior de percurso nacional o Certificado de Livre Prática.

JUSTIFICAÇÃO

A burocracia na cabotagem, diferentemente do que acontece no transporte rodoviário, tem sido identificado como um dos fatores que afastam usuários e dificultam a operação das empresas.

Dentre elas destacamos a exigência de ser obtido o Certificado de Livre Prática da ANVISA a cada vez que o navio entra em um porto.

O Certificado de Livre Prática faz parte das exigências previstas no Código Sanitário Internacional e visa proteger os países da entrada de doenças, pestes e pandemias quebrando a barreira sanitária do País, pois não é conhecido o estado sanitário do último porto internacional que o navio esteve.

A exigência da Livre Prática para navios operando apenas entre portos brasileiros é desmedida, pois a ANVISA tem pleno conhecimento do estado sanitário de todo o país, porém representa um custo e trabalho adicional para a atividade.

Sala de Comissões, em de 2020.

General Girão

Deputado Federal – PSL/RN

Documento eletrônico assinado por General Girão (PSL/RN), através do ponto SDR_56122, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD205924607100

Apresentação: 02/10/2020 09:02 - PLEN
EMP 27 => PL 4199/2020
EMP n.27/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020

EMENDA Nº ___/2020

(DO SR. GENERAL GIRÃO)

Acrescente-se no Artigo **21**:

Art. 11 .....
.....

§ 2º É assegurada às empresas brasileiras de navegação a contratação, no mercado internacional, da cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil para suas embarcações próprias ou afretadas. (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Atualmente o mercado nacional de seguro no segmento de navegação é limitado e tendo em vista a navegação ser uma atividade globalizada com seguradoras de primeira linha atendendo de forma maciça o setor entendemos que cabe o ajuste no parágrafo 2º do artigo 11 da Lei 9.432/97 liberando a contratação destes seguros no mercado internacional sem necessidade de consulta ao mercado doméstico.

Sala de Comissões, em de 2020.

General Girão

Deputado Federal PSL/RN

Documento eletrônico assinado por General Girão (PSL/RN), através do ponto SDR_56122, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD203939039000

Apresentação: 02/10/2020 09:02 - PLEN
EMP 28 => PL 4199/2020
EMP n.28/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020

EMENDA Nº ___/2020

(DO SR. GENERAL GIRÃO)

O inciso I do parágrafo 1ºdo 3º do Artigo **5º** passam a vigorar com a seguinte redação: :

Art. 5º.....

§ 1º.....

> I – ampliação da tonelagem de porte bruto das embarcações próprias efetivamente operantes, registradas em nome do grupo econômico a que pertença a empresa afretadora, de acordo com a proporção a ser definida em ato do Poder Executivo federal, nunca inferior a 200%; (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A possibilidade de afretamento de embarcação estrangeira a tempo da subsidiária integral da EBN no exterior é muito importante para redução de custos das EBN e por conseguinte a redução de custos aos usuários da cabotagem, medida que vem como contrapartida à dispensa de propriedade de embarcação para operar na cabotagem.

Entretanto a regra limitou o afretamento por tempo a apenas as embarcações de propriedade, retirando a igualdade que existe entre as embarcações de propriedade e as afretadas a casco nu baseadas no lastro. Visando manter o limite mínimo de igualdade propomos que a ampliação mínima autorizada pelo Poder Executivo seja de 200%.

Sala de Comissões, em de 2020.

General Girão

Deputado Federal – PSL/RN

Documento eletrônico assinado por General Girão (PSL/RN), através do ponto SDR_56122, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD208520598500

Apresentação: 02/10/2020 09:03 - PLEN
EMP 29 => PL 4199/2020
EMP n.29/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020

EMENDA Nº ___/2020

(DO SR. GENERAL GIRÃO)

O **12º** passam a vigorar com a seguinte redação:

> **Art. 12** Serão aplicados, no relacionamento trabalhista com a tripulação das embarcações afretadas no Programa BR do Mar, em operação em águas brasileiras, inclusive para marítimos brasileiros contratados pela subsidiária integral no exterior, as regras trabalhistas da bandeira de registro da embarcação. (NR)
>
> **Parágrafo Único** Os marítimos brasileiros, ao serem contratados pela subsidiária integral, assinarão termo de compromisso de são regidos exclusivamente pela legislação da bandeira, reconhecendo, de forma individual ou coletiva, que serão observadas as regras estabelecidas por organismos internacionais devidamente reconhecidos, referentes à proteção às condições de trabalho, segurança e meio ambiente a bordo de embarcações, sem acréscimo de reclamações adicionais pelo fato da operação da embarcação ocorrer exclusivamente em águas brasileiras. (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A possibilidade de afretamento de embarcação estrangeira a tempo da subsidiária integral da EBN no exterior é muito importante para redução de custos das EBN e por conseguinte a redução de custos aos usuários da cabotagem. A mão-de-obra, não necessariamente o salário que os marítimos recebem, mas sim o custo tributário, representa uma parte significativa deste custo e deve ser levada em consideração para se atingir o objetivo da norma.

A Convenção do Trabalho Marítimo MLC 2006, recentemente internalizada pelo Brasil fortalece o link da bandeira com a legislação e isto pode ser extremamente benéfico para viabilizar o efetivo efeito desejado do Programa BR do Mar, entretanto o texto proposto no PL 4.199 não dá a devida segurança jurídica para a contratação de brasileiros pela subsidiária integral no exterior, o que nos leva a propor a emenda de forma a confirmar a importância da MLC 2006 bem como ficar patente

Documento eletrônico assinado por General Girão (PSL/RN), através do ponto SDR_56122, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD206843254400

que esta é a lei que valerá para aquela embarcação sem que reclamações trabalhistas venham a ser pleiteadas tendo como base a legislação brasileira pelo simples fato da embarcação estar trabalhando em águas do Brasil.

Sala de Comissões, em de 2020.

General Girão

Deputado Federal (PSL/RN)

Apresentação: 02/10/2020 09:03 - PLEN
EMP 29 => PL 4199/2020
EMP n.29/0

Documento eletrônico assinado por General Girão (PSL/RN), através do ponto SDR_56122, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

LexEdit
CD206843254400

Apresentação: 02/10/2020 09:03 - PLEN
EMP 30 => PL 4199/2020
EMP n.30/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020

EMENDA Nº ___/2020

(DO SR. GENERAL GIRÃO)

Inclua no Artigo 21 do PL 4.199/ 2020:

Art. 21. A Lei nº 9.432, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 17. Por um prazo de cinco anos, contado a partir da data da vigência desta Lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino do trecho aquaviário seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País. (NR)"

Justificação:

Nosso país é especialmente reconhecido por seu elevado grau de desigualdade regional. Tão grave quanto esse reconhecimento é a identificação de que os desequilíbrios persistem ao longo do tempo. As dimensões do território brasileiro inegavelmente contribuem para essa disparidade, mas não justificam sua amplitude e persistência. Desconsiderar os desequilíbrios regionais é contribuir para a permanência dos bolsões de pobreza e subdesenvolvimento nas regiões mais deprimidas.

A presente proposta legislativa visa estender o benefício de não incidência do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

O AFRMM incide sobre o frete das empresas de navegação que operam em porto brasileiro.

A extensão do prazo visa adiar o término do benefício hoje vigente, o qual acabará em 8 de janeiro de 2022, e, caso não seja estendido, trará impactos relevantes ao já desigual desenvolvimento das regiões norte e nordeste.

A redução de custos do transporte de mercadorias a partir ou para as Regiões Norte e Nordeste remonta o ano de 1997, no qual foi estabelecida a não incidência aqui tratada. Com efeito, esta tem sido prorrogada de forma reiterada (Lei nº 11.482/07; Lei nº 12.507/11, Lei nº 13.458/17). Esse

Documento eletrônico assinado por General Girão (PSL/RN), através do ponto SDR_56122, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD203583216000

tratamento se justifica tendo em vista os preceitos constitucionais que determinam à garantia do desenvolvimento nacional, a teor do que se verifica no art. 151, inciso I, da Carta.

Assim, em um cenário de retração da economia, se justifica a ampliação do prazo aqui proposta, visando contribuir para trazer competitividade às regiões nacionais mais isoladas do eixo produtivo, permitindo a inclusão econômica destas importantes zonas do território brasileiro.

Sala das Comissões, em de 2020.

General Girão
Deputado Federal PSL/RN

Apresentação: 02/10/2020 09:03 - PLEN
EMP 30 => PL 4199/2020
EMP n.30/0

Documento eletrônico assinado por General Girão (PSL/RN), através do ponto SDR_56122, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

LexEdit
CD203583211600

Apresentação: 05/10/2020 09:25 - PLEN
EMP 31 => PL 4199/2020
EMP n.31/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

(Do Poder Executivo)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA MODIFICATIVA N.º _____ , DE 2020

O art. 9º do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art.9º.....
.....
.....

II - ter, obrigatoriamente, comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas brasileiros; e

III - ter as operações de cabotagem amparadas em contrato de seguro marítimo, por meio do qual o segurador ficará obrigado a indenizar as perdas e os danos decorrentes de quaisquer fatos ou atos da navegação objeto do contrato.

.....

JUSTIFICATIVA

Documento eletrônico assinado por Lucas Gonzalez (NOVO/MG), através do ponto SDR_56258, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202553936600

Apresentação: 05/10/2020 09:25 - PLEN
EMP 31 => PL 4199/2020
EMP n.31/0

O PL nº 4.199/2020 cria o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar, a ser implementado pelo Poder Executivo e sob monitoramento do Ministério da Infraestrutura.

Os objetivos do BR do Mar são definidos no seu art. 1º, quais sejam: (i) ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem; (ii) incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem; (iii) ampliar a disponibilidade de frota no território nacional; (iv) incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais; (v) estimular o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira; (iv) revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem das políticas de construção naval; (vii) incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos delas decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existente ou consolidado na cabotagem brasileira; e (viii) otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM.

O texto proposto pela redação original do inciso II do art. 9º, ao definir percentual mínimo de tripulação brasileira, restringe a oferta de mão de obra para provimento da tripulação, o que pode acarretar elevação artificial do preço neste mercado. Dessa forma, a restrição apresentada confronta diretamente com os objetivos elencados nos incisos I, II e III do art. 1º do Projeto de Lei.

Dessa forma, propomos a emenda em tela, que retira o percentual mínimo de nacionalidade de tripulação e permite elevação da oferta de mão de obra, possibilitando maior oferta de mão de obra para o setor, o que tem o potencial de reduzir os fretes e elevar a competitividade do transporte de cabotagem em relação aos outros modais.

Sala das Sessões, 02 de outubro de 2020

Documento eletrônico assinado por Lucas Gonzalez (NOVO/MG), através do ponto SDR_56258, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202555393600

Apresentação: 05/10/2020 09:25 - PLEN
EMP 32 => PL 4199/2020
EMP n.32/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

(Do Poder Executivo)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA ADITIVA N.º _____ , DE 2020

O Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 23 º A Lei nº 10.893/2004 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art.6º.....
.....
.....

§ 4º A partir de 2023 ficam as alíquotas definidas nos incisos I, II e III reduzidas a zero.

JUSTIFICATIVA

Documento eletrônico assinado por Lucas Gonzalez (NOVO/MG), através do ponto SDR_56258, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201211291400

Apresentação: 05/10/2020 09:25 - PLEN
EMP 32 => PL 4199/2020
EMP n.32/0

Criado pelo Decreto-Lei nº 2.404/1987 e regulado pela Lei nº 10.893/2004, o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM é uma Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico cujo fato gerador é a operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro. Suas alíquotas variam de 10% para navegação de cabotagem, 25% para navegação de longo curso e 40% para navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

O AFRMM recolhido pode ser destinado ao Fundo da Marinha Mercante – FMM, a uma conta vinculada à empresa brasileira de navegação – EBN ou, ainda, à uma conta especial para posterior rateio entre as contas vinculadas das EBN.

Dos recursos destinados ao FMM, 30% são desvinculados via DRU. Do restante, 4,9% são direcionados ao FNDCT, FDEPM e Fundo Naval. Quanto aos recursos destinados ao FMM ou às contas vinculada e especial, suas aplicações dependem de aprovação do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante, para quem as EBN devem protocolar pedido de para aplicação em projetos navais em categorias pré-estabelecidas.

Do exposto, vemos que as regras de usos e fontes desse tributo fazem com que ele se destine a uma mistura de receita governamental (DRU e recursos direcionados aos FNDCT, FDEPM e Fundo Naval), *funding* setorial (FMM + conta especial) e poupança forçada (conta vinculada).

De acordo com o Relatório Arrecadação de AFRMM divulgado pelo Ministério da Infraestrutura[1], a AFRMM arrecadada nos anos de 2018 e 2019 foram, respectivamente, R$ 3,7 bilhões e R$ 3,2 bilhões. Dessa arrecadação, R$ 2,5 bilhões e R$ 2,2 bilhões, respectivamente nos anos de 2018 e 2019, foram efetivamente destinados ao FMM. Logo, aproximadamente 33,4% das arrecadações em cada ano são destinadas à DRU e os fundos FNDCT, FDEPM e FN, contribuindo para o Custo Brasil.

Vemos que, mesmo considerando os recursos em fundo setorial na ordem de R$ 2 bilhões de reais à disposição para aplicação em investimentos no setor, a indústria naval brasileira tem apresentado baixa pujança.

Dessa forma, aproveitando a oportunidade da apresentação do Projeto de Lei nº 4.119/2020, que traz medidas no sentido de

1 Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio-2214667-publicacao-em-site-31-12-2019-4t-16-01-2020-versao-4-002-quenio-revisada-pdf

Documento eletrônico assinado por Lucas Gonzalez (NOVO/MG), através do ponto SDR_56258, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201291140 0

Apresentação: 05/10/2020 09:25 - PLEN
EMP 32 => PL 4199/2020
EMP n.32/0

dinamizar o mercado nacional de cabotagem, propomos reduzir a zero a alíquota do AFRMM a partir de 2023. A medida concorre tanto para a redução do Custo Brasil quanto para a liberalização das decisões de investimento das empresas, com potenciais ganhos de produtividade para a economia.

Por fim, o prazo para entrada da nova regra preserva a receita pública associada ao tributo no exercício corrente e nos dois seguintes, em atendimento ao art. 14 da LRF, além de permitir adaptação e previsão para os novos projetos de investimento pelo setor privado.

Sala das Sessões, 02 de outubro de 2020

Documento eletrônico assinado por Lucas Gonzalez (NOVO/MG), através do ponto SDR_56258, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201211291400

Apresentação: 05/10/2020 09:25 - PLEN
EMP 33 => PL 4199/2020
EMP n.33/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

(Do Poder Executivo)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA MODIFICATIVA N.º _____ , DE 2020

O art. 5º do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 5º A empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar, por tempo, embarcações estrangeiras.

§ 1º O afretamento de que trata o caput poderá ser realizado nas seguintes hipóteses:

.....
.....

JUSTIFICATIVA

O PL nº 4.199/2020 cria o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar, a ser implementado pelo Poder Executivo e sob monitoramento do Ministério da Infraestrutura. Para fins de habilitação no Programa, a empresa interessada deverá

Documento eletrônico assinado por Lucas Gonzalez (NOVO/MG), através do ponto SDR_56258, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD208459829300

Apresentação: 05/10/2020 09:25 - PLEN
EMP 33 => PL 4199/2020
EMP n.33/0

cumprir alguns requisitos, tais como: (i) estar autorizada a operar como empresa brasileira de navegação no transporte de cargas por cabotagem; (ii) comprovar situação regular em relação aos tributos federais; e (iii) assinar termo de compromisso que a obrigará a apresentar, periodicamente, informações relativas à expansão, modernização, melhoria e aumento na oferta de seus serviços de cabotagem no país.

Pelas regras apresentadas no art. 5º original, ao se habilitar no Programa, a empresa poderá, com regras mais flexíveis, afretar, a tempo, embarcações de sua subsidiária integral estrangeira, desde que a embarcação seja de sua propriedade ou esteja sob contrato de afretamento a casco nu, nas seguintes hipóteses, estabelecidas pelo §1º do mesmo artigo.

A possibilidade de afretamento a tempo (que, diferentemente do fretamento de casco nu, o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado) foi flexibilizada apenas para empresas brasileiras que possuam subsidiária integral no exterior. É importante destacar que tal limitação pode configurar uma barreira à entrada, favorecendo empresas nacionais associadas a conglomerados internacionais e prejudicando empresas nacionais de menor porte.

Nesse sentido, o ideal do ponto de vista concorrencial é permitir a qualquer empresa brasileira afretar, a tempo, navios estrangeiros, pois a limitação favorece a concentração de mercado nos maiores operadores. A redação proposta para o art. 5º visa a corrigir essa distorção. Foram retirados os incisos I e II originais, pois não serem mais adequados à nova redação do caput. Quanto aos parágrafos §1º e §2º, foram mantidos em suas redações originais.

Sala das Sessões, 02 de outubro de 2020

Documento eletrônico assinado por Lucas Gonzalez (NOVO/MG), através do ponto SDR_56258, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD208459829300

Apresentação: 05/10/2020 09:25 - PLEN
EMP 34 => PL 4199/2020
EMP n.34/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

(Do Poder Executivo)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA MODIFICATIVA N.º _____ , DE 2020

O art. 21° do Projeto de Lei n° 4.199, de 2020, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 21. A Lei nº 9.432, de 1997, passa a vigorar com as seguintes

alterações:

"Art.10.....
.....
.....

§ 1º Sem prejuízo do disposto no inciso III do caput, fica autorizado o afretamento de embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para navegação de cabotagem, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira.

Documento eletrônico assinado por Lucas Gonzalez (NOVO/MG), através do ponto SDR_56258, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203619407300

Apresentação: 05/10/2020 09:25 - PLEN
EMP 34 => PL 4199/2020
EMP n.34/0

§ 2º As empresas brasileiras de navegação poderão operar na navegação de cabotagem com embarcações afretadas de acordo com o disposto nos § 1º, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira.

§ 3º As embarcações afretadas a casco nu de acordo com o disposto no §1º não poderão ser utilizadas para verificação e comprovação de existência ou disponibilidade, nos termos do disposto no inciso I do caput do art. 9º." (NR)

JUSTIFICATIVA

Entre suas alterações, o PL nº 4.199/2020 insere novos parágrafos ao art. 10 da Lei nº 9.432/ 1997, de forma a flexibilizar o afretamento de embarcações estrangeiras a casco nu para navegação de cabotagem.

A medida é relevante e deve ser levada a cabo. A própria EMI nº 00016/2020 MINFRA ME SG-PR que acompanha o PL nº 4.199/ 2020, já apresentam a argumentação base que justifica os ganhos econômicos e sociais que serão provenientes da referida flexibilização. No entanto, nosso entendimento é de que o período de transição proposto é demasiado longo. A sociedade pode usufruir dos ganhos totais já no início da vigência da lei, não havendo necessidade de esperar até 2023.

Nesse sentido, apresentamos a presente emenda, que, com nova proposta de redação para os parágrafos inseridos aos art. 10 da Lei nº 9.432/ 1997, permite o afretamento de embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para navegação de cabotagem, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira, sem restrição de quantidade, já para o início da vigência da nova lei.

Sala das Sessões, 02 de outubro de 2020

Documento eletrônico assinado por Lucas Gonzalez (NOVO/MG), através do ponto SDR_56258, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 05/10/2020 10:00 - PLEN
EMP 35 => PL 4199/2020
EMP n.35/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho, de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o inciso III do artigo 11, o art. 7º, art. 8º e art. 15, do PL nº 4.199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta para supressão dos itens decorre do claro incentivo à construção de embarcações no exterior para emprego na cabotagem e da facilitação de práticas anticoncorrenciais através do que se conhece por “bloqueio” às consultas de existência e disponibilidade de embarcação para fins de afretamento de que trata o art. 9º, I, da Lei nº 9.432/97.

Enseja-se ainda a supressão dos itens que incentivam a construção de embarcações no exterior para emprego de cabotagem, o que efetivará notória exportação de mão-de-obra dos estaleiros nacionais, cuja capacitação técnica já se atestou por meio da construção de modernas e complexas embarcações para emprego na indústria de óleo e gás.

Diante da necessidade de aumento da oferta de embarcações para operação de cabotagem no Brasil, tal proposição não proverá o incremento da disponibilidade de embarcações brasileiras.

Documento eletrônico assinado por Fausto Pinato (PP/SP), através do ponto SDR_56355, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD203801153200

Apresentação: 05/10/2020 10:00 - PLEN
EMP 35 => PL 4199/2020
EMP n.35/0

É preciso lembrar que, mesmo diante da adequação da matriz logística nacional, a partir de maior incremento da cabotagem, a atividade de construção naval, além de ser vetor de geração de empregos, capacitação de mão-de-obra e combate à pobreza, tem grande potencial de demanda de transporte rodoviário, para movimentação de máquinas e equipamentos para suprirem a construção de embarcações, contribuindo para o rearranjo dos modais.

Por fim, a Constituição Federal estabelece que a Lei pode determinar condições nas quais a embarcação estrangeira pode ser empregada na cabotagem. O parágrafo único do art. 178 dispõe: “Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a **lei** estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras”. (grifo nosso)

Dessa forma, os dispositivos que delegam ao Poder Executivo estabelecer tais condições, é inconstitucional.

Sala da Sessão, em de de 2020.

Deputado **FAUSTO PINATO**

Documento eletrônico assinado por Fausto Pinato (PP/SP), através do ponto SDR_56355, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD203801153200

Apresentação: 05/10/2020 10:00 - PLEN
EMP 36 => PL 4199/2020
EMP n.36/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho, de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Alterem-se os arts. 5º e 6º do PL nº 4.199/2020, passando a vigorar conforme os seguintes dispositivos:

"Art. 5º A empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar por tempo embarcações estrangeiras, mediante confirmação através consulta ao mercado, acerca da inexistência ou indisponibilidade da embarcação construída no Brasil e em operação sob a bandeira brasileira, do tipo e porte adequados ao transporte pretendido.

§ 1º O afretamento de que trata o caput poderá ser para ampliação da tonelagem de porte bruto das embarcações próprias efetivamente operantes, registradas em nome do grupo econômico a que pertença a empresa afretadora.

§ 2º Independe de consulta ao mercado sobre a existência ou disponibilidade de navio construído no Brasil, o afretamento por tempo realizado nas hipóteses abaixo:

I - substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no País, na proporção de até duzentos por cento da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de seis meses, prorrogável por igual período, até o limite de trinta e seis meses;

II - substituição de embarcação de tipo semelhante, própria ou afretada, em jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação no País, na proporção de até cem por cento da sua tonelagem de porte bruto, nos termos do disposto em ato do Poder Executivo federal;

Documento eletrônico assinado por Fausto Pinato (PP/SP), através do ponto SDR_56355, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201231478900

Apresentação: 05/10/2020 10:00 - PLEN
EMP 36 => PL 4199/2020
EMP n.36/0

§ 3º Para fins do disposto nesta Lei, considera-se embarcação em construção aquela cujo pagamento inicial já tenha sido efetuado pelo proprietário da embarcação ao estaleiro construtor até a assinatura do termo de entrega e aceitação pelas partes; e

§ 4º Para todos os fins legais, o afretamento de que trata este artigo será considerado de interesse público relevante, nos termos do disposto no inciso II do caput do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de novembro de 1997.

Art. 6º As embarcações afretadas na forma prevista no inciso I do § 2º do art. 5º poderão permanecer no País pelo período de trinta e seis meses, ainda que a sua construção no País tenha sido concluída anteriormente ao término do prazo.

Parágrafo único. O disposto no caput é complementar às disposições de afretamento em substituição à construção de que tratam o inciso III do caput do art. 9º e o inciso III do caput do art. 10 da Lei nº 9.432, de 1997."

JUSTIFICAÇÃO

Em que pese a necessidade de aumento da oferta de embarcações para operação na cabotagem brasileira, nos parece mais adequado que se busque incrementar a disponibilidade de embarcações nacionais, seja em razão do desequilíbrio na balança de pagamentos, gerado pelo afretamento de embarcações estrangeiras, seja pela facilitação de práticas irregulares de evasão fiscal decorrentes do superfaturamento de embarcações próprias, mantidas em empresas subsidiárias estrangeiras. Aliás, sobre esta questão, tramita nesta Casa projeto para a tipificação do que se conceitua por "devedor contumaz", quando a empresa se utiliza de abuso de preços de transferência como um diferencial nos seus negócios. Por isso, a alteração do caput do artigo 5º, e a supressão dos incisos I e II.

Pelos mesmos motivos, se propõe alteração do seu §1º e incisos, pois tratava-se de proposta de alto potencial de concentração de mercado, contrária aos objetivos e diretrizes do próprio PL 4199/2020.

Ademais, em recentes análises sobre o mercado de cabotagem, a conclusão tem sido uníssona no sentido de apontar a concentração de mercado como um dos problemas a serem enfrentados.

Documento eletrônico assinado por Fausto Pinato (PP/SP), através do ponto SDR_56355, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201231478900

Apresentação: 05/10/2020 10:00 - PLEN
EMP 36 => PL 4199/2020
EMP n.36/0

Em diagnóstico do Tribunal de Contas da União, realizado no âmbito da Auditoria Operacional nº TC 023.297/2018-2, foi apontado que o mercado de cabotagem padece da falta de incentivo à competição, principalmente em nível infralegal da regulação.

Nesse sentido, e mais recentemente, o mesmo Tribunal de Contas da União afastou norma que criava requisitos ao afretamento de embarcação estrangeira de caráter notoriamente concentrador de mercado. Trata-se da Resolução Normativa 01/2015-ANTAQ, cujos termos afastados pelo TCU foram reescritos no texto original do artigo 5º, §2º, I do PL 4199/2020, ensejando acurada análise de nossa parte, demandando as correções àquele item, na forma proposta.

Sala da Sessão, em de de 2020.

Deputado **FAUSTO PINATO**

Documento eletrônico assinado por Fausto Pinato (PP/SP), através do ponto SDR_56355, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201231478900

Apresentação: 06/10/2020 13:29 - PLEN
EMP 37 => PL 4199/2020
EMP n.37/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de julho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA N º

Modifiquem-se as seguintes disposições do PL nº 4.199, de 2020:

Os incisos IV e X do *caput* do art. 2º, passam a ter as seguintes redações:

"**Art. 2º** .....

.....

IV – otimização do uso de embarcações na cabotagem; (NR)

.....

X - definição de critérios para inovação, desenvolvimento científico e tecnológico;" (NR)

A alínea "f" do inciso III do *caput* do art. 3º passa a ter a seguinte redação:

"**Art. 3º** .....

III .....

f) desenvolvimento das atividades da cadeia de valor da navegação de cabotagem nas operações realizadas no País, por meio da otimização de geração da receita recorrente da base empresarial brasileira de bens e serviços considerada;" (NR)

Os incisos II e IV do § 1º do art. 5º passam a ter as seguintes redações:

"**Art. 5º** .....

§ 1º .....

.....

II – substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no País, na proporção de até cem por cento da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de seis meses, prorrogável por igual período, até o limite de trinta e seis meses; (NR)

.....

IV - substituição de embarcação de tipo semelhante, própria ou afretada, em jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, no País, na proporção de até cem por cento da sua tonelagem de porte bruto, nos termos do disposto em ato do Poder Executivo federal;" (NR)

O *caput* art. 6º passa a ter a seguinte redação:

Documento eletrônico assinado por Vitor Lippi (PSDB/SP), através do ponto SDR_56399, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD208827285600

Apresentação: 06/10/2020 13:29 - PLEN
EMP 37 => PL 4199/2020
EMP n.37/0

"Art. 6º As embarcações afretadas na forma prevista no inciso II do § 1º do art. 5º poderão permanecer no País pelo período de construção, limitado a trinta e seis meses." (NR)

.....

5 – O inciso I do *caput* e o parágrafo único do art. 15, passam a ter as seguintes redações:

"**Art. 15** .....

I – as normas e os critérios para contratação e apresentação de garantias de execução da construção da embarcação no exterior e para fiscalização, acompanhamento e comprovação de sua evolução por empresas sediadas no Brasil; (NR)

.....

Parágrafo único. As normas de que trata o inciso II do *caput* observarão o direito ao afretamento de uma embarcação de porte equivalente." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A apresentação, pelo Poder Executivo Federal, deste Projeto de Lei tem mérito extremamente positivo por se tratar de iniciativa há muito tempo aguardada pela sociedade brasileira, em especial, dos empreendedores de setores que produzem bens e que têm no transporte em geral, como meio para levar seus produtos até os consumidores.

Quando se comparam os preços dos bens vigentes no Brasil em confronto com os de outros países, fica-se indignado com o resultado porque os brasileiros são obrigados a consumir produtos mais caros, apesar da sua renda média ser várias vezes inferior à dos cidadãos das nações desenvolvidas e mesmo das em processo de desenvolvimento.

E, sabe-se que um dos fatores desse fenômeno é, ao lado da tributação, o custo do frete que todos as mercadorias, sem exceção, pagam pelo transporte entre a fonte produtora e o ponto de consumo.

Sabe-se também, que o frete no Brasil é mais caro por causa da matriz de logística excessivamente concentrada no transporte rodoviário num país de dimensões continentais, a despeito de contar com vários sistemas fluviais navegáveis e uma costa marítima de quase 7,5 mil km, o 16º maior litoral nacional do mundo.

Lamenta-se que as políticas públicas concebidas, sobretudo ao longo dos últimos 80 anos, deram pouca ou nenhuma atenção à navegação de cabotagem que durante o século XIX e na primeira metade do XX havia sido o principal modal de transporte e de decisivo papel na colonização e desenvolvimento econômico de todo o litoral brasileiro.

Hoje, a navegação de cabotagem tem participação de apenas 11% do total das modalidades de transporte dominado pelo modal rodoviário, com 65%.

Documento eletrônico assinado por Vitor Lippi (PSDB/SP), através do ponto SDR_56399, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD208827285600

Apresentação: 06/10/2020 13:29 - PLEN
EMP 37 => PL 4199/2020
EMP n.37/0

O PL nº 4.199/2020 poderá ser o início da reversão do domínio do transporte rodoviário que, além de caro, é inadequado para as cargas volumosas e de movimentação de longo curso.

Apesar desse mérito, o PL apresenta algumas vulnerabilidades por não dar maior atenção à indústria naval brasileira que se encontra em crise por falta de encomendas e uma grande ociosidade. As emendas ora apresentadas visam exatamente criar uma interação ente a dinamização do transporte de cabotagem e a reativação da indústria naval brasileira, através de medidas, por exemplo, de priorização da aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante, com objetivo de estimular a indústria de construção naval brasileira.

Incisos IV e X do *caput* do art. 2º -

- **Inciso IV –** A otimização de uso deve ser de todas as embarcações utilizadas na cabotagem e não apenas das embarcações fretadas. Parece ser óbvio que dispensa mais argumentos.
- **Inciso X –** Se são diretrizes, devem envolver <u>critérios</u> sobre inovação, desenvolvimento científico e tecnológico (apenas questão de semântica).

Alínea "f" do inciso III do art. 3º -

Complementação da redação a fim definir a forma como o desenvolvimento da cadeia de valor da navegação deve ser feito. Indicar que esse objetivo será alcançado "por meio da otimização de geração da receita recorrente da base empresarial brasileira de bens e serviços considerada. Ou seja, a cadeia de valor se refere à base empresarial brasileira, aos elos da corrente de atividades movidas pelo transporte de cabotagem.

Incisos II e IV do § 1º do art. 5º -

- **Inciso II –** Simples complementação da redação com o estabelecimento do limite total do período de substituição, de até 36 meses. Esta complementação é necessária para que o afretamento de embarcação durante o tempo de construção de unidade em estaleiro brasileiro não seja por tempo <u>indeterminado</u>.
- **Inciso IV –** Trata-se apenas da supressão do termo: "... ou no exterior ...". As operações de "jumborização", conversão, modernização, docagem ou reparação devem ser consideradas quando realizadas no Brasil, não só como prioridade, mas para permitir que o controle e fiscalização dessas atividades possam ser viáveis em termos práticos e econômicos.

***Caput* do art. 6º -**

Trata-se de alteração com objetivo apenas de limitar a permanência das embarcações fretadas na forma prevista do inciso II do § 1º do art. 5º, ao período em que efetivamente ocorrer, este limitado a trinta e seis meses.

Inciso I do *caput* e o parágrafo único do art. 15 –

- **Inciso I do *caput* –** Alteração com o objetivo de homogeneizar a execução das tarefas de fiscalizar, acompanhar e comprovar a evolução da construção, no exterior, de embarcações vinculadas à navegação de cabotagem, com as praticadas no Brasil.

Documento eletrônico assinado por Vitor Lippi (PSDB/SP), através do ponto SDR_56399, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 06/10/2020 13:29 - PLEN
EMP 37 => PL 4199/2020
EMP n.37/0

- **Parágrafo único –** Corrigir a subjetividade da redação original, com a retirada do termo "... no mínimo ...".

Trata-se de prerrogativa extremamente importante do Programa, motivo pelo qual não pode estar sujeita a interpretações, mas deve estar clara e objetivamente definida no texto.

Assim, pedimos o acolhimento da presente emenda.

Sala das Sessões, 05 de outubro de 2020.

VITOR LIPPI
Deputado Federal

Documento eletrônico assinado por Vitor Lippi (PSDB/SP), através do ponto SDR_56399, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD208827285600

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 06/10/2020 13:29 - PLEN
EMP 37 => PL 4199/2020
EMP n.37/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Vitor Lippi)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de julho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, e dá outras providências.

Assinaram eletronicamente o documento CD208827285600, nesta ordem:

1 Dep. Vitor Lippi (PSDB/SP)
2 Dep. Fausto Pinato (PP/SP) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, PROS, PTB, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Vitor Lippi (PSDB/SP), através do ponto SDR_56399, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 06/10/2020 13:29 - PLEN
EMP 38 => PL 4199/2020
EMP n.38/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de julho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, e dá outras providências.

EMENDA ADITIVA N º

Acrescente-se no *caput* do art. 15, um novo inciso, o IV, com a seguinte redação:

"**Art. 15** .....
.....
IV – definir normas e critérios para utilização dos recursos do Fundo de Marinha Mercante diretamente pela cadeia de fornecimento instalada no Brasil.

JUSTIFICAÇÃO

A apresentação, pelo Poder Executivo Federal, deste Projeto de Lei tem mérito extremamente positivo por se tratar de iniciativa há muito tempo aguardada pela sociedade brasileira, em especial, dos empreendedores de setores que produzem bens e que têm no transporte em geral, como meio para levar seus produtos até os consumidores.

Quando se comparam os preços dos bens vigentes no Brasil em confronto com os de outros países, fica-se indignado com o resultado porque os brasileiros são obrigados a consumir produtos mais caros, apesar da sua renda média ser várias vezes inferior à dos cidadãos das nações desenvolvidas e mesmo das em processo de desenvolvimento.

E, sabe-se que um dos fatores desse fenômeno é, ao lado da tributação, o custo do frete que todos as mercadorias, sem exceção, pagam pelo transporte entre a fonte produtora e o ponto de consumo.

Sabe-se também, que o frete no Brasil é mais caro por causa da matriz de logística excessivamente concentrada no transporte rodoviário num país de dimensões continentais, a despeito de contar com vários sistemas fluviais navegáveis e uma costa marítima de quase 7,5 mil km, o 16º maior litoral nacional do mundo.

Lamenta-se que as políticas públicas concebidas, sobretudo ao longo dos últimos 80 anos, deram pouca ou nenhuma atenção à navegação de cabotagem que durante o século XIX e na primeira metade do XX havia sido o principal modal de transporte e de decisivo papel na colonização e desenvolvimento econômico de todo o litoral brasileiro.

Documento eletrônico assinado por Vitor Lippi (PSDB/SP), através do ponto SDR_56399, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD208165118330 0

Apresentação: 06/10/2020 13:29 - PLEN
EMP 38 => PL 4199/2020
EMP n.38/0

Hoje, a navegação de cabotagem tem participação de apenas 11% do total das modalidades de transporte dominado pelo modal rodoviário, com 65%.

O PL nº 4.199/2020 poderá ser o início da reversão do domínio do transporte rodoviário que, além de caro, é inadequado para as cargas volumosas e de movimentação de longo curso.

Apesar desse mérito, o PL apresenta algumas vulnerabilidades por não dar maior atenção à indústria naval brasileira que se encontra em crise por falta de encomendas e uma grande ociosidade.

As emendas ora apresentadas visam exatamente criar uma interação ente a dinamização do transporte de cabotagem e a reativação da indústria naval brasileira, através de medidas, por exemplo, de priorização da aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante, com objetivo de estimular a indústria de construção naval brasileira.

Inciso IV do *caput* do art. 15

Com a inclusão deste novo inciso ao *caput* do art. 15, pretende-se dar uma dinâmica maior à cadeia produtiva da indústria naval, estendendo-se a aplicação dos recursos do Fundo de Marinha Mercante (FMM) em forma de financiamentos aos fabricantes de módulos, conjuntos, subconjuntos e equipamentos. Sem desmerecer a atividade típica dos estaleiros de projetar, prototipar, realizar ensaios, pesquisar novos materiais, construir casco e montar a embarcação, a indústria de equipamentos navais constitui uma cadeia de fornecimentos que envolve tecnologia e grande responsabilidade sobre o desempenho do navio acabado.

Aplicar os recursos do FMM, já insuficientes para o atendimento da indústria naval brasileira, para financiar a produção de embarcações no exterior, não é coerente sob o ponto de vista da geração de empregos e renda no Brasil.

Este direcionamento do FMM para a indústria nacional não deve prejudicar a construção de embarcações estrangeiras destinadas à navegação de cabotagem, tendo em vista a ampla disponibilidade de recursos de custo extremamente competitivo no mercado financeiro internacional.

Portanto, solicitamos acolhimento desta emenda.

Documento eletrônico assinado por Vitor Lippi (PSDB/SP), através do ponto SDR_56399, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Sala das Sessões, 05 de outubro de 2020

VITOR LIPPI
Deputado Federal

CD208165183300

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 06/10/2020 13:29 - PLEN
EMP 38 => PL 4199/2020
EMP n.38/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Vitor Lippi)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de julho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, e dá outras providências.

Assinaram eletronicamente o documento CD208165183300, nesta ordem:

1 Dep. Vitor Lippi (PSDB/SP)
2 Dep. Fausto Pinato (PP/SP) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, PROS, PTB, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Vitor Lippi (PSDB/SP), através do ponto SDR_56399, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 06/10/2020 13:29 - PLEN
EMP 39 => PL 4199/2020
EMP n.39/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de julho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, e dá outras providências.

EMENDA SUPRESSIVA N º

Suprimam-se as seguintes disposições do PL nº 4.199, de 2020:

O inciso VI do *caput* art. 1º, renumerando os incisos restantes.

O inciso I do art. 11, renumerando os incisos restantes.

Os incisos V e VI do art. 13, renumerando os incisos restantes.

O art. 21, relativa à adição dos §§ 1º a 5º ao art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

JUSTIFICAÇÃO

A apresentação, pelo Poder Executivo Federal, deste Projeto de Lei tem mérito extremamente positivo por se tratar de iniciativa há muito tempo aguardada pela sociedade brasileira, em especial, dos empreendedores de setores que produzem bens e que têm no transporte em geral, como meio para levar seus produtos até os consumidores.

Quando se comparam os preços dos bens vigentes no Brasil em confronto com os de outros países, fica-se indignado com o resultado porque os brasileiros são obrigados a consumir produtos mais caros, apesar da sua renda média ser várias vezes inferior à dos cidadãos das nações desenvolvidas e mesmo das em processo de desenvolvimento.

E, sabe-se que um dos fatores desse fenômeno é, ao lado da tributação, o custo do frete que todos as mercadorias, sem exceção, pagam pelo transporte entre a fonte produtora e o ponto de consumo.

Sabe-se também, que o frete no Brasil é mais caro por causa da matriz de logística excessivamente concentrada no transporte rodoviário num país de dimensões continentais, a despeito de contar com vários sistemas fluviais navegáveis e uma costa marítima de quase 7,5 mil km, o 16º maior litoral nacional do mundo.

Documento eletrônico assinado por Vitor Lippi (PSDB/SP), através do ponto SDR_56399, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 06/10/2020 13:29 - PLEN
EMP 39 => PL 4199/2020
EMP n.39/0

Lamenta-se que as políticas públicas concebidas, sobretudo ao longo dos últimos 80 anos, deram pouca ou nenhuma atenção à navegação de cabotagem que durante o século XIX e na primeira metade do XX havia sido o principal modal de transporte e de decisivo papel na colonização e desenvolvimento econômico de todo o litoral brasileiro. Hoje, a navegação de cabotagem tem participação de apenas 11% do total das modalidades de transporte dominado pelo modal rodoviário, com 65%.

O PL nº 4.199/2020 poderá ser o início da reversão do domínio do transporte rodoviário que, além de caro, é inadequado para as cargas volumosas e de movimentação de longo curso.

Apesar desse mérito, o PL apresenta algumas vulnerabilidades por não dar maior atenção à indústria naval brasileira que se encontra em crise por falta de encomendas e uma grande ociosidade. As emendas ora apresentadas visam exatamente criar uma interação ente a dinamização do transporte de cabotagem e a reativação da indústria naval brasileira, através de medidas, por exemplo, de priorização da aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante com objetivo de estimular a indústria de construção naval brasileira.

Inciso VI do art. 1º -

Este inciso não está coerente com a Política de Desenvolvimento da Indústria Naval Brasileira porque não tem qualquer sentido estratégico tentar "revisar a vinculação das políticas da navegação de cabotagem das políticas de construção naval", como se "construir embarcações destinadas ao transporte de cabotagem" não fosse atividade de **construção naval**, de indústria naval.

Inciso I do art. 11 –

O *caput* do art. 11 enumera os "**direitos das embarcações estrangeiras afretadas na forma prevista nesta Lei".**

O inciso I diz, textualmente: "I – a destinação do produto da arrecadação do AFRMM e o ressarcimento de que trata o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004;"

O Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM foi instituído pelo art. 1º do Decreto-Lei nº 2.404, de 1987 e destina-se a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras. Constitui fonte básica de receita do Fundo de Marinha Mercante que é um fundo de natureza contábil, destinado a prover recursos para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria nacional de construção e reparação naval.

Tratando-se de recursos destinados ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval nacionais, não devem ter sua aplicação desviada para embarcações estrangeiras, ainda que operadas por empresas brasileiras.

O ressarcimento de que trata o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, refere-se a fretes sem incidência do AFRMM, quando se tratar de mercadorias com destino a porto localizado nas Regiões Norte e Nordeste do Brasil.

Incisos V e VI do art. 13 –

- **Inciso V –** O *caput* do art. 13 tem a seguinte redação: "Art. 13 As embarcações afretadas autorizadas a operar no transporte por cabotagem serão automaticamente submetidas ao regime de admissão temporário, sem

Documento eletrônico assinado por Vitor Lippi (PSDB/SP), através do ponto SDR_56399, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 06/10/2020 13:29 - PLEN
EMP 39 => PL 4199/2020
EMP n.39/0

registro de declaração de importação, com suspensão total do pagamento dos seguintes tributos federais:"

Entende-se, pois, que o objeto da admissão temporária são as embarcações, daí não ser defensável nem aceitável a existência do **inciso V** na redação do art. 13 referindo-se à Contribuição de Intervenção ao Domínio Econômico – Combustíveis (CIDE-Combustíveis) **–** o artigo não trata de importação de combustíveis.

- **Inciso VI –** Este inciso também está fora do contexto visto que a importação de embarcações não está no escopo da incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, de que trata a Lei nº 10.893, de 2004. O art. 4º da lei diz expressamente que o "fato gerador" do AFRMM é o início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro. Ora, se a embarcação, objeto da admissão temporária atracou em porto brasileiro sem carga, não se fala em "fato gerador" do AFRMM. Se ela veio carregada, o AFRMM é devido, não pela importação da embarcação, mas pela carga que ela trouxe e será descarregada.

  Portanto, a importação da embarcação pelo regime de "admissão temporária" nada tema ver com a incidência do AFRMM, devendo este inciso ser suprimido do art. 13 do PL.

Art. 21 – Adição dos §§ 1º ao 5º ao art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

O PL, pelo seu art. 21, modifica várias disposições da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre Ordenação do Transporte Aquaviário e dá outras providências.

Dentre as mudanças propostas, o acréscimo dos §§ 1º ao 5º ao art. 10 deve ser suprimido do PL por comprometer a Política Nacional de Desenvolvimento da Indústria Naval, dando abertura quase plena à importação de embarcações destinadas ao transporte por cabotagem em franco detrimento da indústria brasileira.

A proposta de acréscimo dos mencionados parágrafos denota insensibilidade à crise enfrentada pelos estaleiros brasileiros, não por falta de mercado, mas de encomendas em razão da conjuntura desfavorável da economia brasileira a partir de 2014, agravada com a eclosão da pandemia da *covid-19* em março deste ano.

O Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem deve ser implementado priorizando a utilização da capacidade na indústria naval brasileira e não apenas facilitando, de forma quase que incondicional, a admissão livre de todos os tributos de embarcações construídas no exterior.

O Brasil necessita, sim, de políticas públicas que assegurem o desenvolvimento equilibrado e isonômico de todos os setores da economia, corrigindo, principalmente as distorções causadas pelos regimes tributários especiais lançados em função de objetivos pontuais, sem a visão do conjunto da economia.

Diante do exposto, propomos a presente emenda.

Sala das Sessões, 05 de outubro de 2020

VITOR LIPPI

Documento eletrônico assinado por Vitor Lippi (PSDB/SP), através do ponto SDR_56399, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206051144000

Deputado Federal

Apresentação: 06/10/2020 13:29 - PLEN
EMP 39 => PL 4199/2020
EMP n.39/0

Documento eletrônico assinado por Vitor Lippi (PSDB/SP), através do ponto SDR_56399, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206051144000

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 06/10/2020 13:29 - PLEN
EMP 39 => PL 4199/2020
EMP n.39/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Vitor Lippi)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de julho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, e dá outras providências.

Assinaram eletronicamente o documento CD206051144000, nesta ordem:

1 Dep. Vitor Lippi (PSDB/SP)
2 Dep. Fausto Pinato (PP/SP) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, PROS, PTB, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Vitor Lippi (PSDB/SP), através do ponto SDR_56399, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL –** PSD/RJ

Apresentação: 07/10/2020 10:09 - PLEN
EMP 40 => PL 4199/2020
EMP n.40/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO N.º_____/2020

(Do Sr. Hugo Leal)

Alterar o texto do Art. 21 do PL 4199/2020, que inclui o Art. 4°-A ao Art 4º da Lei nº 9.432/97, com a seguinte redação:

"Art. 21º …….....

.....

Art. 4º-A É obrigatória a disponibilização de vagas em estágio embarcado para alunos egressos de cursos do sistema de ensino profissional marítimo, nas embarcações brasileiras e estrangeiras afretadas a casco nu, com ou sem suspensão de bandeira, e nas afretadas por tempo.

Parágrafo único. Ato do Poder Executivo federal disporá sobre os quantitativos mínimos de vagas para cada tipo de embarcação, de modo a considerar as peculiaridades técnicas e os impactos econômicos desses quantitativos. " (NR)

JUSTIFICATIVA

O Brasil é signatário da Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (STCW), a qual estabelece padrões internacionais à instrução dos marítimos, emissão de certificados de qualificação para funções a bordo e ao serviço de quarto nos navios. Essa Convenção estabelece que o País signatário deve atender aos requisitos relativos à certificação dos aquaviários egressos dos cursos de formação, os quais deverão atender os padrões mínimos estabelecidos nesse Instrumento Internacional. Deste modo, o Sistema de Ensino Profissional Marítimo (SEPM), gerenciado pela Marinha do Brasil, promove a adequação de seus cursos aos ditames da STCW.

Ocorre que, em diversos cursos do SEPM, os estágios embarcados são parte integrante da carga horária total, cujas normas e tarefas a serem cumpridas durante os estágios compõem programas específicos, a serem executados sob a orientação de um

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR_56306, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 07/10/2020 10:09 - PLEN
EMP 40 => PL 4199/2020
EMP n.40/0

Instrutor e um supervisor oficialmente nomeados, a fim de garantir o cumprimento dos padrões mínimos de competência requeridos pela STCW.

Face ao exposto e a fim de honrar o compromisso internacional firmado pelo Brasil junto à Organização Marítima Internacional (IMO), justifica-se a inclusão da obrigatoriedade de que empresas habilitadas no "BR do MAR" disponibilizem vagas em estágio embarcado para alunos egressos de cursos do sistema de ensino profissional marítimo, nas embarcações brasileiras e estrangeiras afretadas a casco nu, com ou sem suspensão de bandeira, e nas afretadas por tempo.

.

Plenário, em 05 de outubro de 2020.

Deputado **HUGO LEAL**
PSD/RS

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR_56306, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL –** PSD/RJ

Apresentação: 07/10/2020 10:09 - PLEN
EMP 41 => PL 4199/2020
EMP n.41/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO N.º_____/2020

(Do Sr. Hugo Leal)

Acrescente-se o § 3º ao artigo 9º do Projeto de Lei n° 4.199, de 2020, com a seguinte redação:

"Art. 9º …….

(...)

§ 3º A inspeção relativa à Autoridade Marítima, abrangida pelo inciso I do caput, será disciplinada em Norma da Autoridade Marítima e realizada antes da embarcação entrar em águas jurisdicionais brasileiras. " (NR)

JUSTIFICATIVA

Em 1997 foi sancionada a Lei nº 9.537 (LESTA), que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Tal dispositivo legal, aditado à SOLAS, MARPOL, STCW e MLC, estabelece que a segurança da navegação nas águas sob jurisdição nacional rege-se pela LESTA, que abrange as embarcações brasileiras, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, além das embarcações estrangeiras que operam nas águas sob jurisdição nacional.

Notório ressaltar que, à luz desse diploma legal, a Autoridade Marítima expediu as Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras, por meio da qual foram estabelecidos os regramentos compulsórios às embarcações estrangeiras que operam nas AJB.

Deste modo, ficou estabelecido que as embarcações estrangeiras afretadas, sob qualquer modalidade de afretamento, serão submetidas a inspeções periódicas, por meio das quais é verificado o cumprimento dos requisitos técnicos insculpidos nas Convenções e Códigos Internacionais ratificados pelo Brasil, além, no que couber, nas Normas da Autoridade Marítima.

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR_56306, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 07/10/2020 10:09 - PLEN
EMP 41 => PL 4199/2020
EMP n.41/0

Oportuno ressaltar que, transcorridos mais de 20 anos da promulgação da LESTA e da expedição das NORMAM, considerável redução de Fatos e Acidentes de navegação foram alcançados, aditado ao fato de que navios “substandards” não mais demandam a portos nacionais. Tal resultado robustece a necessidade de manutenção do “status quo” do procedimento estabelecido, a fim de salvaguardar a vida humana no mar, de promover segurança da navegação e do tráfego aquaviário além de prevenir a poluição hídrica por embarcações.

.

Plenário, em 05 de outubro de 2020.

Deputado **HUGO LEAL**
PSD/RS

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR_56306, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL –** PSD/RJ

Apresentação: 07/10/2020 10:09 - PLEN
EMP 42 => PL 4199/2020
EMP n.42/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO N.º_____/2020

(Do Sr. Hugo Leal)

Acrescente-se o § 4º ao artigo 5º do Projeto de Lei n° 4.199, de 2020, com o seguinte texto:

"Art. 5º …….

(...)

§4º As embarcações afretadas deverão atender aos requisitos estabelecidos nas Convenções e Códigos Internacionais ratificados pelo Brasil, bem como, no que couber, nas Normas da Autoridade Marítima. " (NR)

JUSTIFICATIVA

O Brasil é signatário de Convenções e Códigos Internacionais, tais como a SOLAS (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar), a MARPOL (Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios), o STCW (Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos) e a MLC (Convenção do Trabalho Marítimo), que estabelecem requisitos relativos à salvaguarda da vida humana no mar, à segurança da navegação e do tráfego aquaviário e, dentre outros, à prevenção da poluição hídrica causada por embarcações, plataformas e suas instalações de apoio.

A legislação nacional, além de amparar a internalizarão desses Instrumentos Internacionais, também estabeleceu as atribuições subsidiárias particulares da Marinha do Brasil (MB), as quais envolvem atividades relativas à orientação e ao controle da Marinha Mercante, à segurança da navegação, à formulação de políticas nacionais que digam respeito ao mar e à fiscalização do cumprimento de leis e regulamentos no mar e nas águas interiores. Dada as especificidades dessas atribuições, foi estabelecido ser competência do Comandante da Marinha o trato desses assuntos, ficando designado como Autoridade Marítima para esse fim.

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR_56306, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 07/10/2020 10:09 - PLEN
EMP 42 => PL 4199/2020
EMP n.42/0

Nesse sentido, a MB promoveu uma reestruturação da sua Organização Institucional e instituiu a Estrutura da Autoridade Marítima, por meio da qual as atividades insculpidas na legislação em vigor são realizadas.

Deste modo, no que se refere à salvaguarda da vida humana no mar, à segurança da navegação e do tráfego aquaviário e à prevenção da poluição hídrica causada por embarcações, a Autoridade Marítima brasileira exige que as embarcações que trafegam nas AJB cumpram os requisitos técnicos insculpidos tanto nos Instrumentos Internacionais em epígrafe, quanto, no que couber, nos requisitos estabelecidos nas suas Normas da Autoridade Marítima (NORMAM).

Face ao exposto e para salvaguardar os interesses do País no que se refere às atribuições subsidiárias atribuídas à Marinha do Brasil, torna-se compulsório que as embarcações estrangeiras afretadas, sob qualquer tipo de modalidade, atendam aos requisitos supracitados, de forma garantir a salvaguarda da vida humana no mar, a segurança da navegação e do tráfego aquaviário e a prevenção da poluição hídrica por embarcações.

Plenário, em 05 de outubro de 2020.

Deputado **HUGO LEAL**
PSD/RS

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR_56306, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL –** PSD/RJ

Apresentação: 07/10/2020 10:09 - PLEN
EMP 43 => PL 4199/2020
EMP n.43/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO N.º_____/2020

(Do Sr. Hugo Leal)

Acrescente-se o § 1º ao artigo 1º do Projeto de Lei n° 4.199, de 2020, renumerando os demais parágrafos:

"Art. 1º …….....

§1º O BR do MAR não se aplica às empresas que operam no transporte marítimo de petróleo bruto de origem nacional ou de derivados básicos de petróleo produzidos no País, ressalvado o transporte de produtos químicos e petroquímicos produzidos nas centrais petroquímicas e seus derivados, óleos vegetais e gorduras.

(…)" (NR)

JUSTIFICATIVA

O Projeto tem como propósito ampliar a oferta do transporte por cabotagem, de modo a incentivar a concorrência e a competitividade na prestação desse serviço. Tal medida promoverá um incremento na quantidade de navios nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), com o consequente aumento no transporte de cargas pelo modal aquaviário.

O transporte de cargas pelo modal aquaviário representa apenas 11% da matriz logística do país, sendo que, desse quantitativo, 7% estão relacionadas ao transporte de petróleo e seus derivados. Releva mencionar a importância estratégica do transporte desse tipo de carga, que guarda estreita relação com a Segurança Energética do País.

O incentivo promovido pelo PL 4.199/2020 ao afretamento de embarcações estrangeiras para operarem no transporte por cabotagem na costa brasileira carece de atenção quando, além dos interesses econômicos, nos deparamos com impactos que podem surgir quando a atividade de transporte abarca cargas com elevado valor energético.

Deste modo, a emenda busca salvaguardar a supracitada segurança energética contida no transporte de petróleo e seus derivados, evitando que empresas estrangeiras fretadoras de petroleiros detenham a possibilidade de influir na distribuição de petróleo e seus derivados

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR_56306, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 07/10/2020 10:09 - PLEN
EMP 43 => PL 4199/2020
EMP n.43/0

no território nacional, em decorrência de outros interesses que possam surgir porquanto durar o contrato de afretamento.

Plenário, em 05 de outubro de 2020.

Deputado **HUGO LEAL**
PSD/RS

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR_56306, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL –** PSD/RJ

Apresentação: 07/10/2020 17:25 - PLEN
EMP 44 => PL 4199/2020
EMP n.44/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO N.º_____/2020

(Do Sr. Hugo Leal)

Acrescente-se o parágrafo único ao artigo 17 do Projeto de Lei n° 4.199, de 2020:

"Art. 17. …….

Parágrafo único. Para os efeitos de patrulhamento ostensivo, as vias terrestres internas dos portos e instalações portuárias são consideradas rodovias federais.
……. "

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem por objetivo garantir a manutenção da lei e da ordem nos portos e instalações portuárias, observando com isso as diretrizes estabelecidas no art. 2º do Projeto de Lei, dentre os quais destacamos a segurança nacional e a regularidade da prestação das operações de transporte.

A inserção do dispositivo preenche uma lacuna na área de segurança pública e viária, permitindo assim a atuação das forças federais de segurança nos portos e instalações portuárias sempre que necessário.

Nesse sentido, a atuação da Polícia Rodoviária Federal representaria um grande avanço, considerando a sua expertise no combate ao tráfico de drogas, contrabando, descaminho e outros crimes utilizando do modal de transporte terrestre, impedindo assim que tais ilícitos saiam ou entrem no território nacional por meio da infraestrutura portuária.

Nestes termos, a emenda é aderente aos termos do PL n° 4.199, de 2020, e merece ser incorporada ao texto de referido Projeto de Lei.

Plenário, em 05 de outubro de 2020.

Deputado **HUGO LEAL**
PSD/RS

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR_56306, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203277539500

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 07/10/2020 17:25 - PLEN
EMP 44 => PL 4199/2020
EMP n.44/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Hugo Leal)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD203277539500, nesta ordem:

1 Dep. Hugo Leal (PSD/RJ) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, PROS, PTB, AVANTE
2 Dep. Nicoletti (PSL/RR) - VICE-LÍDER do PSL
3 Dep. Major Fabiana (PSL/RJ)
4 Dep. José Medeiros (PODE/MT)

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR_56306, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 09/10/2020 15:15 - PLEN
EMP 45 => PL 4199/2020
EMP n.45/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020

EMENDA Nº ___/2020

O Artigo **21** passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 21

"Art.
2º .....
.....
V - empresa brasileira de navegação - pessoa jurídica constituída de acordo com o disposto nas leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente com embarcações próprias nas modalidades definidas nos incisos VII a XI; (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A constituição de empresa brasileira de navegação, como em toda a atividade de transporte deve ser concedida apenas a empresas que tenham um mínimo de ativo para operar na atividade. Uma empresa de transporte rodoviário tem caminhões, uma empresa ferroviária, possui locomotivas, e é natural que na navegação não seja diferente que possua no mínimo uma parcela de ativos, ou seja navios para operar na navegação de cabotagem, sendo inaceitável que operem sem terem embarcações próprias.

Importante esclarecer que empresas de navegação que fazem apenas afretamentos são muito voláteis em preço e em oferta de navios, sendo pouco focadas no longo prazo num mesmo país. Elas provavelmente irão operar somente em trechos mais atrativos no Brasil, podendo retirar seus navios a qualquer momento, fragilizando e até mesmo inviabilizando rotas regulares de cabotagem, que hoje crescem de forma acelerada e integram diferentes regiões.

A volatilidade na prestação dos serviços compromete seriamente a logística das empresas que cada dia mais migram para a cabotagem, o que provavelmente as fará repensar no uso do modal.

Mais grave que que a volatilidade do serviço é seu custo pois buscarão acompanhar os preços dos fretes internacionais sem nenhum comprometimento com a economia do país, enquanto que as

Documento eletrônico assinado por General Girão (PSL/RN), através do ponto SDR_56122, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD207192199600

empresas que possuem frota permanente no Brasil são comprometida com o mercado local e não usam estes navios, exceto em casos excepcionais, em navegação de longo curso.

Apresentação: 09/10/2020 15:15 - PLEN
EMP 45 => PL 4199/2020
EMP n.45/0

Documento eletrônico assinado por General Girão (PSL/RN), através do ponto SDR_56122, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD207192199600

Apresentação: 16/10/2020 18:33 - PLEN
EMP 46 => PL 4199/2020
EMP n.46/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA MODIFICATIVA

O inciso II do § 3º do art. 37 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, alterada pelo art. 23 do PL nº 4.199/2020, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.23.....
.

.....
.

Art.37.....

.....

§3º .....

II - as cargas isentas do pagamento do AFRMM, conforme previsto no art. 14 desta Lei, ou aquelas transportadas nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste, nos termos do art. 17 da Lei no 9.432, de 1997;

.....

.....(NR)
"

JUSTIFICATIVA

A Taxa de Utilização do Mercante (TUM), é cobrada pela utilização do Sistema Mercante, desenvolvido para registro das operações de transporte aquaviário de carga em portos brasileiros. A TUM é paga junto com o recolhimento do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

O art. 37 da Lei nº 10.893/2004 estabelece em seu parágrafo 3º os casos em que não haverá a incidência da TUM. O que corresponde à maioria das cargas em que não há recolhimento do AFRMM, como é o caso das cargas de exportação (inciso I) e das cargas com pena de perdimento (inciso III).

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204197138000

Da mesma forma, o inciso II trata das “cargas isentas do pagamento do AFRMM”, mas não explicitou as mercadorias que, temporariamente, gozam do benefício da não incidência do AFRMM, conforme está previsto no art. 17 da Lei no 9.432/1997.

A Taxa de Utilização do Mercante é devida pelo consignatário da carga transportada, devendo ser paga exclusivamente no Banco do Brasil, pelo sistema MERCANTE através de débito na conta corrente do contribuinte. Nos casos em que existe a incidência do AFRMM o pagamento da TUM é feito simultaneamente, mas, nos demais casos, pode causar enormes transtornos ao contratante do transporte, que seria forçado a manter conta no Banco do Brasil e ter cadastro junto a Receita Federal do Brasil para acesso ao sistema MERCANTE apenas para pagamento da taxa. Dessa forma as empresas de navegação são obrigadas a assumir todo o processo de pagamento da TUM. É importante ressaltar que a legislação estabelece que a taxa seja paga antes da liberação da carga ao destinatário.

Ainda que, individualmente, o valor devido (R$ 20,00, mais taxas bancárias, por Conhecimento de Transporte) não seja significativo, no transporte de carga fracionada em contêineres pode alcançar valores elevados proporcionalmente ao valor do frete auferido, além de ocasionar frequentes casos de retenção de mercadoria , ou até mesmo do próprio navio no porto, até que o processo de pagamento seja registrado no sistema.

A exigência do pagamento da TUM para as mercadorias transportadas na navegação de cabotagem, quando não há incidência do AFRMM e, toda burocracia envolvida para tal pagamento, é um dos entraves que impedem o crescimento do volume transportado neste modal, levando muitas vezes o contratante do transporte preferir outro modal de transporte, que possa ser realizado com nível menor de burocracia.

Sala das Sessões, em de de 2020.

MAURO LOPES
Deputado Federal
MDB/MG

Apresentação: 16/10/2020 18:33 - PLEN
EMP 46 => PL 4199/2020
EMP n.46/0

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204197138000

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 16/10/2020 18:33 - PLEN
EMP 46 => PL 4199/2020
EMP n.46/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Mauro Lopes)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD204197138000, nesta ordem:

1 Dep. Mauro Lopes (MDB/MG)
2 Dep. Diego Andrade (PSD/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 16/10/2020 18:45 - PLEN
EMP 47 => PL 4199/2020
EMP n.47/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA ADITIVA/MODIFICATIVA

O § do art. 19 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, alterada pelo art. 23 do PL nº 4.199/2020, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.23.....
.

.....
.

Art. 19.....

.....

§ 5º A liberação dos recursos financeiros da conta vinculada de empresa brasileira de navegação, nas hipóteses previstas nos incisos I e II do caput, somente poderá ocorrer para aplicação, pela empresa beneficiária dos recursos, exclusivamente, em embarcação a ser utilizada no mesmo tipo de navegação de cabotagem, longo curso e interior geradoras dos recursos do AFRMM para a conta vinculada correspondente. Os processos iniciados anteriormente à data de promulgação desta lei poderão ser concluídos conforme regra anterior. " (NR)

JUSTIFICATIVA

O Projeto de Lei nº 4.19/2020, apresenta uma série de objetivos que propõe a melhoria da qualidade do transporte por cabotagem através da instituição de medidas de incentivo à concorrência, ampliação da frota no território nacional, revisão das políticas de navegação e otimização do emprego dos recursos do AFRMM. Contudo, é fundamental que se garanta que os processos iniciados anteriormente à data de promulgação do PL sejam concluídos conforme a regra incialmente aplicada.

Sala das Sessões, em de de 2020.

MAURO LOPES
Deputado Federal

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209059131800

MDB/MG

Apresentação: 16/10/2020 18:45 - PLEN
EMP 47 => PL 4199/2020
EMP n.47/0

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209059131800

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 16/10/2020 18:45 - PLEN
EMP 47 => PL 4199/2020
EMP n.47/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Mauro Lopes)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD209059131800, nesta ordem:

1 Dep. Mauro Lopes (MDB/MG)
2 Dep. Diego Andrade (PSD/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 48 => PL 4199/2020
EMP n.48/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA MODIFICATIVA/ADITIVA

O art. 11 da Lei 9.432, de 08 de janeiro de 1997, alterado pelo art. 21 do PL nº 4.199/2020, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 21.....
.....

Art.11.....
.....
§ 2º É assegurada às empresas brasileiras de navegação a contratação, no mercado internacional, da cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil para suas embarcações próprias ou afretadas.
.....
....."(NR)

JUSTIFICATIVA

Hoje o mercado nacional de seguro - no segmento de navegação - é limitado e não atende de forma global as necessidades da cabotagem. É importante ressaltar que a navegação é uma atividade globalizada com seguradoras internacionais atendendo de forma dinâmica o setor em diversos países. Visto o atual cenário, além do crescimento previsto pelo BR do Mar, acreditamos ser pertinente a alteração sugerida.

Sala das Sessões, em de de 2020.

MAURO LOPES
Deputado Federal
MDB/MG

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209049024600

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 48 => PL 4199/2020
EMP n.48/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Mauro Lopes)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD209049024600, nesta ordem:

1 Dep. Mauro Lopes (MDB/MG)
2 Dep. Diego Andrade (PSD/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 49 => PL 4199/2020
EMP n.49/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao inciso III do art. 11º do PL nº 4.199/2020 a seguinte redação:

"Art.
11 .....

.....

III - a possibilidade de identificação como embarcação de bandeira brasileira para comprovação de existência ou disponibilidade nos termos do disposto no inciso I do caput do art. 9º da Lei nº 9.432, de 1997, exceto na hipótese prevista nos incisos V e VI do § 1º do art. 5º desta Lei. " (NR)

JUSTIFICATIVA

É fundamental observar que a limitação das embarcações afretadas por tempo para atender contratos de longo prazo e as de operações especiais são equivalentes. Nesse sentido, nenhuma das duas modalidades deve gerar novos direitos de afretamento de embarcação estrangeira. Com objetivo de estabelecer segurança jurídica e evitar que ocorra concorrência desleal, sugerimos a alteração da redação do inciso III.

Sala das Sessões, em de de 2020.

MAURO LOPES
Deputado Federal
MDB/MG

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201213943100

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 49 => PL 4199/2020
EMP n.49/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Mauro Lopes)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD201213943100, nesta ordem:

1 Dep. Mauro Lopes (MDB/MG)
2 Dep. Diego Andrade (PSD/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 50 => PL 4199/2020
EMP n.50/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 8º do PL nº 4.199/2020 a seguinte redação:

"Art. 8º As embarcações afretadas ao amparo do inciso VI do § 1º do art. 5º serão empregadas exclusivamente na operação especial assim caracterizadas sendo vedado seu uso para outras operações as quais não foram habilitadas.

§ 1º A capacidade e o porte das embarcações afretadas de acordo com o caput observarão a proporcionalidade em relação à demanda da operação especial de cabotagem proposta.

§ 2º As embarcações afretadas na forma prevista no caput poderão ser utilizadas para comprovar disponibilidade de embarcação para fins do disposto no inciso I do caput do art. 9º da Lei nº 9.432, de 1997 exclusivamente na operação a que foi habilitada, sendo vedado outros usos. " (NR)

JUSTIFICATIVA

A *Operação Especial* - prevista no BR do Mar - é uma inovação e sua aplicação precisa de uma definição clara para evitar inseguraça no setor de cabotagem.

A autorização prévia, para atender mercados não consolidados ou rotas inexistentes, é uma forma importante de ampliar o uso da cabotagem, entretanto, é fundamental limitar que estas embarcações fiquem dedicadas somente a está atividade, sem disputar mercados para as quais não foram habilitados.

Nesse sentido, a quantidade de embarcações deve guardar relação direta com a operação para definição do número e tipo de embarcações que atenderão a demanda definida.

Sala das Sessões, em de de 2020.

MAURO LOPES
Deputado Federal
MDB/MG

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201839725800

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Mauro Lopes)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD201839725800, nesta ordem:

1 Dep. Mauro Lopes (MDB/MG)
2 Dep. Diego Andrade (PSD/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 50 => PL 4199/2020
EMP n.50/0

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 51 => PL 4199/2020
EMP n.51/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA ADITIVA/MODIFICATIVA

O art. 21 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, alterada pelo art. 23 do PL nº 4.199/2020, passa a vigorar com a seguinte redação:

"*Art. 23.....*

21. A empresa brasileira de navegação decai do direito ao produto do AFRMM no caso de não-utilização dos valores no prazo de 5 (cinco) anos, contados do seu depósito, transferindo-se esses valores para o FMM." (NR)

JUSTIFICATIVA

A Conta Vinculada do AFRMM - Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - é um importante mecanismo de fomento para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval brasileiras.

Dentre as principais utilizações dos recursos estão a construção e a reparação de navios em estaleiros brasileiros.

A construção e a reparação de navios possuem dinâmicas próprias. A construção é precedida de estudos de mercado, de desenvolvimento do projeto básico e da contratação do estaleiro. Este por sua vez irá detalhar o projeto de construção e o início da obra dependerá da carteira do estaleiro. Este processo pode variar de 2 (dois) a 5 (cinco) anos. Por sua vez, a reparação com a colocação do navio em seco (docagem) possui intervalos de 5 (cinco) anos, no início da vida útil operacional do navio, que passam posteriormente para intervalos de 2 (dois) anos e meio, atendendo regulamentação da Autoridade Marítima Brasileira.

No que tange aos depósitos dos recursos na conta vinculada, os mesmos são distribuídos ao longo dos meses de acordo com a programação orçamentária e

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204349126100

financeira do FMM - Fundo da Marinha Mercante e depósitos diretos oriundo da partilha da arrecadação do AFRMM.

Assim, a Conta Vinculada acumula recursos para ser utilizado no momento correto da construção ou da reparação do navio.

A Lei nº 10.893/2004, no seu art. 21, estabeleceu que o prazo máximo para a utilização dos recursos depositados na Conta Vinculada é de 3 (três) anos contados da data do depósito. Este prazo tem se mostrado insuficiente no caso de projetos de construção de navios de grande porte, agravado em muitos casos pelo tamanho da carteira de encomendas do estaleiro. No caso da reparação de navios o problema também ocorre devido a idade média da frota em alguns segmentos de navegação ser inferior a 10 (dez) anos o que leva o intervalo entre as docagens, e consequentemente o uso dos recursos da Conta Vinculada, ser de 5 (cinco) anos.

A presente emenda visa adequar o prazo de utilização dos recursos da Conta Vinculada a situação real da construção e da reparação de navios em estaleiros brasileiros. Esta revisão permitirá as empresas brasileiras de navegação programarem de forma adequada seus investimentos sem o risco de perderem recursos que são vitais para viabilizar a construção e reparação de navios Brasil.

Sala das Sessões, em de de 2020.

MAURO LOPES
Deputado Federal
MDB/MG

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 51 => PL 4199/2020
EMP n.51/0

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204349126100

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 51 => PL 4199/2020
EMP n.51/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Mauro Lopes)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD204349126100, nesta ordem:

1 Dep. Mauro Lopes (MDB/MG)
2 Dep. Diego Andrade (PSD/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 52 => PL 4199/2020
EMP n.52/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA MODIFICATIVA

As alíneas b, g, i do inciso I do art. 19 da Lei 10.893 de 13 de julho de 2004, alterado pelo art. 23 do PL nº 4.199/2020, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 23.....

.....

Art.19.....

I - .....

.....

b) para jumborização, conversão, modernização, docagem, manutenção, revisão e reparação de embarcação própria, ou afretada, inclusive para aquisição e/ou instalação de equipamentos, nacionais ou importados, quando realizada por estaleiro ou empresa especializada brasileira, sendo responsabilidade da empresa proprietária ou afretadora adquirir e contratar os serviços;

.....

.....

g) para manutenção, em todas as suas categorias, realizada por estaleiro brasileiro, por empresa especializada ou pela empresa proprietária ou afretadora, em embarcação própria ou afretada;

.....

.....

i) para reembolso anual dos valores pagos a título de prêmio e encargos de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil para suas embarcações próprias ou afretadas;

.....

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204947756100

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 52 => PL 4199/2020
EMP n.52/0

.....”
(NR)

JUSTIFICATIVA

As alterações propostas visam atualizar, sob vários aspectos, a redação de dispositivo da Lei nº 10.893/04 que possui ampla utilização pelas empresas brasileiras de navegação.

A introdução dos termos manutenção e revisão é uma alteração que se faz necessária, pois o termo “reparação” é aplicado apenas no caso de intervenções após a quebra de um equipamento ou colapso de uma estrutura.

A NBR 5462 - Confiabilidade e Mantenabilidade -(ABNT, nov/94), define, entre outros termos, manutenção e suas divisões: manutenção preventiva - aquela efetuada em intervalos predeterminados, ou de acordo com critérios prescritos, destinada a reduzir a probabilidade de falha ou a degradação do funcionamento de um item; manutenção programada - aquela efetuada de acordo com um programa preestabelecido; manutenção preditiva - aquela que permite garantir uma qualidade de serviço desejada, com base na aplicação sistemática de técnicas de análise, utilizando-se de meios de supervisão centralizados ou de amostragem, para reduzir ao mínimo a manutenção preventiva e diminuir a manutenção corretiva; e, manutenção corretiva e reparo - aquela efetuada após a ocorrência de uma pane e destinada a recolocar um item em condições de executar uma função requerida.

Desta forma, é necessária a inclusão dos termos “manutenção “ e “revisão”, pois a redação atual “reparação” é um estímulo a ineficiência na medida em que o uso dos recursos da conta vinculada é permitido apenas no caso de pane. Na prática, as empresas de navegação investem cada vez mais em manutenção preditiva dos navios, buscando maior confiabilidade, maior disponibilidade, preservação do meio ambiente e segurança.

A ampliação da expressão “estaleiro brasileiro” por “empresa brasileira” busca adequar o alcance do dispositivo permitindo que os estaleiros brasileiros e outras empresas brasileiras possam ser contratadas dentro das suas especialidades.

Quando da manutenção, algumas podem ser realizadas pela própria empresa com sua equipe especializada, sem custos adicionais, mas é necessário que o material para sua realização seja amparado com o uso dos recursos da Conta vinculada.

Propomos ainda adequar a redação do inciso i) de forma que as coberturas de P&I também possam utilizar recursos da Conta Vinculada otimizando assim sua aplicação.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204947756100

MAURO LOPES
Deputado Federal
MDB/MG

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 52 => PL 4199/2020
EMP n.52/0

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204947756100

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Mauro Lopes)

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 52 => PL 4199/2020
EMP n.52/0

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD204947756100, nesta ordem:

1 Dep. Mauro Lopes (MDB/MG)
2 Dep. Diego Andrade (PSD/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 53 => PL 4199/2020
EMP n.53/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se o parágrafo único ao art. 17 do PL nº 4.199/2020:

"Art. 17.....
.....

Parágrafo único – Ficam isentas de apresentar Certificado de Livre Prática - CLP, em todos os portos e instalações portuárias nacionais, as embarcações que operam nas navegações de cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo e na navegação interior, fluvial e lacustre de percurso nacional." (NR)

JUSTIFICATIVA

O Projeto de Lei 4.199/2020, busca desburocratizar e ampliar a capacidade do transporte de cabotagem brasileiro. A desburocratização é fundamental para que a intermodalidade no transporte de cargas seja ampliada de forma segura no Brasil.

O Certificado de Livre Prática é um dos principais gargalos burocráticos, visto que, sua emissão é necessária a cada entrada do navio no porto.

O Certificado de Livre Prática faz parte das exigências previstas no Código Sanitário Internacional e busca proteger os países da entrada de doenças, pestes e pandemias.

Devemos lembrar que a cabotagem é feita em águas brasileiras. A exigência da Livre Prática para navios operando apenas entre portos brasileiros é desmedida e representa elevação do custo e trabalho adicional para a atividade.

Sala das Sessões, em de de 2020.

MAURO LOPES
Deputado Federal
MDB/MG

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD208641217500

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 53 => PL 4199/2020
EMP n.53/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Mauro Lopes)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD208641217500, nesta ordem:

1 Dep. Mauro Lopes (MDB/MG)
2 Dep. Diego Andrade (PSD/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 54 => PL 4199/2020
EMP n.54/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se os parágrafos 3º e 4º ao art. 9º do PL nº 4.199/2020:

"Art. 9º.....

.....

§ 3º Caso seja comprovada a indisponibilidade de marítimos brasileiros qualificados para atender à exigência de tripulação brasileira, na forma do caput, a empresa de navegação ficará autorizada a contratar, temporariamente, tripulante estrangeiro, devendo obedecer às exigências definidas em regulamento.

§ 4º As coberturas exigidas e condições de contratação para o seguro marítimo previsto no inciso IV do caput poderão ser estabelecidas por regulamento, que assegurará a sua livre contratação no mercado internacional ou doméstico.

§ 5º Os tripulantes embarcados em navios habilitados no programa serão considerados para efeitos da Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2017 em viagem de longo curso e enquadrados no § 7º do artigo 14 da citada Lei. " (NR)

JUSTIFICATIVA

A possibilidade de afretamento de embarcação estrangeira a tempo da subsidiária integral da EBN no exterior é muito importante para redução de custos das EBN e por conseguinte a redução de custos aos usuários da cabotagem.

Diante da impossibilidade de contratar brasileiros para trabalhar em empresas estrangeiras sob regimes trabalhistas diferentes, por insuficiência total ou parcial do quantitativo, se faz necessário o estabelecimento de condições que possam viabilizar o emprego de embarcação afretada da subsidiária integral que permitam operação continuada sem atender ao requisito de tripulação brasileira.

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201503032800

Para não haver dúvidas em relação à contratação securitária, inclumos parágrafo que permite a contratação do seguro marítimo no mercado internacional ou doméstico, incluindo a cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil.

Por fim, incluimos um parágrafo que versa sobre a forma que os tripulantes serão tratados nas questões migratórias, e propomos considerá-los para estes efeitos como em viagem de longo curso, como previsto na lei de imigração.

Sala das Sessões, em de de 2020.

MAURO LOPES
Deputado Federal
MDB/MG

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 54 => PL 4199/2020
EMP n.54/0

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201503032800

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 54 => PL 4199/2020
EMP n.54/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Mauro Lopes)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD201503032800, nesta ordem:

1 Dep. Mauro Lopes (MDB/MG)
2 Dep. Diego Andrade (PSD/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 55 => PL 4199/2020
EMP n.55/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao I do § 2º do art. 5º do Projeto de Lei (PL) nº 4.199/2020, a seguinte redação:

"Art.5º.....

.....

§ 2º.....

I - embarcação em construção: aquela com contrato de construção em eficácia, cuja execução esteja programada em cronograma físico e financeiro integrante do contrato, com início dado pelo primeiro evento financeiro, desde que atendidas às seguintes condições:

a) construção iniciada com o cumprimento de 10% (dez por cento) do cronograma físico e financeiro;

b) não existência de atraso acumulado, ressalvado motivo de força maior, com uma variação superior a 20% (vinte por cento) do cronograma físico e financeiro;

.....

....." (NR)

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201600953000

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 55 => PL 4199/2020
EMP n.55/0

JUSTIFICATIVA

O direito de afretamento em substituição a embarcação em construção, seja no país ou no exterior, é um importante instrumento de fomento ao crescimento da frota. Contudo, é necessário o efetivo controle dos direitos gerados pelo evento, ou seja, ter uma embarcação em construção.

Para que não haja extrapolaççõesdo propomos que ele possua um marco e que o cronograma seja cumprido sem atrasos para a manutenção do direito de afretamento em substituição.

Sala das Sessões, em de de 2020.

MAURO LOPES
Deputado Federal
MDB/MG

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201600953000

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Mauro Lopes)

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 55 => PL 4199/2020
EMP n.55/0

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD201600953000, nesta ordem:

1 Dep. Mauro Lopes (MDB/MG)
2 Dep. Diego Andrade (PSD/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 56 => PL 4199/2020
EMP n.56/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA MODIFICATIVA

Os artigos 1º; 3º; e 5º do PL nº 4.199/2020, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º.....

.....

III - ampliar a disponibilidade de frota para a navegação por cabotagem;

.....

.....

Art.2º.....

.....

Art. 3º Para fins de habilitação no BR do Mar, a empresa interessada deverá cumprir os seguintes requisitos, sendo vedada a utilização do disposto nesta Lei para outras modalidades de navegação que não sejam o transporte de cargas por cabotagem:

.....

.....

Art.4º.....

.....

Art.5º A empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar por tempo embarcações de sua subsidiária integral estrangeira para operar na navegação por cabotagem, desde que tais embarcações estejam:

.....

....."

(NR)

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205144495100

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 56 => PL 4199/2020
EMP n.56/0

JUSTIFICATIVA

O Projeto de Lei (PL) nº 4.199/2020, apresenta uma série de objetivos que propõe a melhoria da qualidade do transporte por cabotagem através da instituição de medidas de incentivo à concorrência, ampliação da frota no território nacional, revisão das políticas de navegação, otimização do emprego dos recursos do AFRMM, dentro outros itens definidos como medidas de estímulo à cabotagem.

No entanto, o Projeto de Lei não aplica regras específicas e claras para determinar que as normas não se aplicam a navegação fluvial interior, a qual possui uma série de especificidades e características próprias. Visando preservar a navegação interior propomos que a matéria definia de forma clara sua aplicação exclusivamente no transporte de cabotagem.

Sala das Sessões, em de de 2020.

MAURO LOPES
Deputado Federal
MDB/MG

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205144495100

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 56 => PL 4199/2020
EMP n.56/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Mauro Lopes)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD205144495100, nesta ordem:

1 Dep. Mauro Lopes (MDB/MG)
2 Dep. Diego Andrade (PSD/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 57 => PL 4199/2020
EMP n.57/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA ADITIVA/MODIFICATIVA

O art. 20 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, alterada pelo art. 23 do PL nº 4.199/2020, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art.23.....
.

.....
.

> *Art. 20. Os valores depositados nas contas de que tratam o art. 19 desta Lei e o inciso III do caput do art. 17 desta Lei serão aplicados pelas instituições financeiras de que tratam o caput e o § 6º do art. 19 desta Lei em operações de mercado aberto, em títulos públicos federais de curto, médio ou longo prazo, em nome do titular e a critério deste, na forma que dispuser o Conselho Monetário Nacional".* (NR)

JUSTIFICATIVA

O Projeto de Lei nº 4.199/2020 possibilitará que os recursos da Conta Vinculada e da Conta Especial, de direito das empresas brasileiras de navegação, possam ser depositados em outras instituições financeiras, além do Banco do Brasil, como é atualmente.

Para alinhar com essa nova possibilidade, entendemos como necessário ajustar o artigo 20 da citada lei para possibilitar que as novas instituições financeiras possam fazer a adequada aplicação dos recursos, respeitando as normas do Conselho Monetário Nacional.

Sala das Sessões, em de de 2020.

MAURO LOPES

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202114100700

Deputado Federal
MDB/MG

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 57 => PL 4199/2020
EMP n.57/0

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202114100700

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Mauro Lopes)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD202114100700, nesta ordem:

1 Dep. Mauro Lopes (MDB/MG)
2 Dep. Diego Andrade (PSD/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Apresentação: 19/10/2020 09:28 - PLEN
EMP 57 => PL 4199/2020
EMP n.57/0

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 19/10/2020 09:30 - PLEN
EMP 58 => PL 4199/2020
EMP n.58/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA ADITIVA/MODIFICATIVA

Inclua-se ao art. 21 do PL nº 4.199/2020, a seguinte alteração ao art. 17 da Lei nº 9.432 de 08 de janeiro de 1997:

"Art. 21.....

.....

.

Art.17 Por um prazo de cinco anos, contado a partir da data da vigência desta Lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino do trecho aquaviário seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País".

.....

....."

(NR)

JUSTIFICATIVA

Há no Brasil um reconhecido grau de desigualdade regional. As nossas dimensões continentais contribuem para as diferenças regionais, contudo, não justificam sua persistência. Desconsiderar os desequilíbrios regionais é contribuir para a permanência dos bolsões de pobreza e subdesenvolvimento nasem determinadas regiões.

A presente emenda visa estender o benefício de não incidência do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para mercadorias cuja origem ou destino seja um porto localizado na região norte ou nordeste do País.

O AFRMM incide sobre o frete das empresas de navegação que operam em porto brasileiro. A extensão do prazo visa dar continuidade ao fomento do transporte de

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201782479500

cabotagem para as regiões norte e nordeste e adiar o término do benefício hoje vigente, o qual acabará em 8 de janeiro de 2022.

A manutenção da isenção se justifica tendo em vista os preceitos constitucionais que estabelecem à garantia do desenvolvimento de todas as regioões do Brasil.

Assim, o atual cenário de retração da economia, justifica a ampliação do prazo, viabilizando a manutenção do fomento e da competitividade nas regiões beneficiadas.

Sala das Sessões, em de de 2020.

MAURO LOPES
Deputado Federal
MDB/MG

Apresentação: 19/10/2020 09:30 - PLEN
EMP 58 => PL 4199/2020
EMP n.58/0

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201782479500

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 09:30 - PLEN
EMP 58 => PL 4199/2020
EMP n.58/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Mauro Lopes)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD201782479500, nesta ordem:

1 Dep. Mauro Lopes (MDB/MG)
2 Dep. Diego Andrade (PSD/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 19/10/2020 09:30 - PLEN
EMP 59 => PL 4199/2020
EMP n.59/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA MODIFICATIVA

O § 1º do art. 4º do PL nº 4.199/2020, passa a vigorar com a seguinte redação.

"Art. 4º .....
.....
§ 1º O descumprimento das condições estabelecidas no art. 3º, não sanadas em até 30 dias, respeitada a ampla defesa e o contraditório, acarretará a perda de habilitação da empresa no BR do Mar.
.....
.....(NR)"

JUSTIFICATIVA

O parágrafo 1º do Artigo 4º do PL nº 4.199/2020, versa sobre o tratamento em caso de descumprimento das condições do artigo 3º, as quais acarretarão a inabilitação da empresa no Programa BR do Mar. Entendemos que a atual redação pode prejudicar os avanços da cabotagem no Brasil. Devemos lembrar que pendências gerais no CADIN ou na conta corrente fiscal são situações comuns que podem acontecer até mesmo em grandes empresas, visto que, as mesmas dependem de aprovações para pagamento, controles internos, regras de governança, dentre outros. Contudo, tais situações são momentâneas e se ajustam de forma rápida.

Nesse sentindo, sugerimos um ajuste redacional para que as empresas possam ter tempo hábil para ajustes, caso necessário.

Sala das Sessões, em de de 2020.

MAURO LOPES
Deputado Federal
MDB/MG

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206095727100

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Mauro Lopes)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD206095727100, nesta ordem:

1 Dep. Mauro Lopes (MDB/MG)
2 Dep. Diego Andrade (PSD/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Apresentação: 19/10/2020 09:30 - PLEN
EMP 59 => PL 4199/2020
EMP n.59/0

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 19/10/2020 09:30 - PLEN
EMP 60 => PL 4199/2020
EMP n.60/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA MODIFICATIVA

O art. 13 do PL nº 4.199/2020 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 13. As embarcações afretadas autorizadas a operar no transporte por cabotagem serão automaticamente submetidas ao regime de admissão temporária, sem registro de declaração de importação, sem limite de período, com suspensão total do pagamento dos seguintes tributos federais:

.....

....."
(NR)

JUSTIFICATIVA

A presente emenda objetiva estabelecer, de forma clara, que a suspensão dos impostos, estabelecida pelo art. 13, não possui limite de tempo. A redação proposta evitará a exigência frequente de renovações. O texto proposto diminui o tramite burocrático para as empresas de transporte por cabotagem.

Sala das Sessões, em de de 2020.

MAURO LOPES
Deputado Federal
MDB/MG

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Mauro Lopes)

Apresentação: 19/10/2020 09:30 - PLEN
EMP 60 => PL 4199/2020
EMP n.60/0

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD208699228600, nesta ordem:

1 Dep. Mauro Lopes (MDB/MG)
2 Dep. Diego Andrade (PSD/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 19/10/2020 09:31 - PLEN
EMP 61 => PL 4199/2020
EMP n.61/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA MODIFICATIVA/ADITIVA

Os artigos 9º, 10; 11 e 12 do PL nº 4.199/2020, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9º Sem prejuízo do disposto no inciso III do art. 10 da Lei n º 9432, de 1997, a empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar uma embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para navegação de cabotagem, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira.

§ 1º O limite de afretamento de que trata o caput será ampliado:

I - após 12 meses de vigência desta lei, para duas embarcações; e

II – após 24 meses de vigência desta lei, para três embarcações.

§ 2º O afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, será livre a partir 36 meses de vigência desta lei.

§ 3º As embarcações afretadas na forma prevista no caput não poderão ser utilizadas para verificação e comprovação de existência ou disponibilidade para fins do disposto no inciso I do caput do art. 9º da Lei nº 9.432, de 1997.

§ 4º As embarcações afretadas na forma prevista no caput deverão observar as condições de segurança definidas em Norma da Autoridade Marítima e não poderão ser utilizadas para o transporte marítimo de petróleo bruto de origem nacional ou de derivados básicos de petróleo produzidos no País, ressalvado o transporte de produtos químicos e petroquímicos produzidos nas centrais petroquímicas e seus derivados, óleos vegetais e gorduras.

§ 5º A verificação da quantidade de embarcações estabelecida no caput considerará a quantidade de embarcações afretadas pelo grupo econômico da empresa afretadora.

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209787454400

Apresentação: 19/10/2020 09:31 - PLEN
EMP 61 => PL 4199/2020
EMP n.61/0

Art. 10. Ficam as embarcações afretadas de acordo com o art. 5º desta Lei obrigadas a ter, obrigatoriamente, comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas brasileiros.

Parágrafo único. Caso seja comprovada a indisponibilidade de marítimos brasileiros qualificados para atender à exigência de tripulação brasileira, na forma do inciso II do caput, a empresa de navegação ficará autorizada a contratar, temporariamente, tripulante estrangeiro, devendo obedecer às exigências definidas em regulamento.

Art. 11. Ficam as embarcações afretadas de acordo com o BR do Mar obrigadas a:

I - submeter-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras;

II - ter as operações de cabotagem amparadas em cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil por meio do qual o segurador ficará obrigado a indenizar as perdas e os danos decorrentes de quaisquer fatos ou atos da navegação objeto do contrato.

§ 1º A inspeção relativa à Autoridade Marítima, abrangida pelo inciso I do caput, será disciplinada em Norma da Autoridade Marítima e realizada antes da embarcação entrar as águas jurisdicionais brasileiras.

§ 2º As coberturas exigidas e condições de contratação para o seguro marítimo previsto no inciso II do caput poderão ser estabelecidas em regulamento, que assegurará a sua livre contratação no mercado internacional ou doméstico.

Art. 12. O descumprimento das obrigações estabelecidas nos artigos 10 ou 11 ou a perda da habilitação da empresa no BR do Mar implicará a perda do direito de permanência da embarcação estrangeira no País". (NR)

JUSTIFICATIVA

As condições da frota de cabotagem muitas vezes são mencionadas como fator de baixa atratividade no seu uso.

Manter uma frota de qualidade para atender os usuários da cabotagem deve ser preocupação do Estado. Assim a abertura para novos entrantes deve ser feita com o devido controle sobre as condições da segurança da navegação e proteção do meio ambiente marinho.

Não menos importante é que cada dia tem sido mais complexo o processo de fim de vida das embarcações em que o desmanche não é mais aceito nas condições ambientais e de trabalho inaceitáveis de alguns países asiáticos. Temos que evitar que nosso país seja o destino de embarcações no final de vida útil.

Diferentemente do que é comumente divulgado a obtenção de outorga para operar na navegação de cabotagem não é complexa e várias empresas poderão ter outorga,

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209787454400

inclusive de um mesmo grupo econômico para poder ampliar descontroladamente os afretamentos a casco nu.

Por fim, sugerimos que as embarcações afretadas sejam ficalizadas pelas autoridades brasileiras e que as embarcações sejam aparadas por cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas, no qual o segurador será responsável por indenizar as perdas e os danos decorrentes de quaisquer fatos ou atos da navegação objeto do contrato.

Sala das Sessões, em de de 2020.

MAURO LOPES
Deputado Federal
MDB/MG

Apresentação: 19/10/2020 09:31 - PLEN
EMP 61 => PL 4199/2020
EMP n.61/0

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209787454400

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 09:31 - PLEN
EMP 61 => PL 4199/2020
EMP n.61/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Mauro Lopes)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD209787454400, nesta ordem:

1 Dep. Mauro Lopes (MDB/MG)
2 Dep. Diego Andrade (PSD/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Mauro Lopes (MDB/MG), através do ponto SDR_56252, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 19/10/2020 12:44 - PLEN
EMP 62 => PL 4199/2020
EMP n.62/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Acrescenta §3º ao Art. 17 da Lei nº 10.893/2004, com redação dada pelo Art. 23 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Acresça-se o seguinte §3º ao Art. 17 da Lei nº 10.893/2004, com redação dada pelo Art. 23 do PL Nº 4199/2020:

""Art. 17. .....
.....
§ 3º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, serão destinados, anualmente, os seguintes percentuais ao Fundo Naval:
I - quarenta centésimos por cento para contribuir com o pagamento das despesas de representação e estudos técnicos em apoio às posições brasileiras nos diversos elementos componentes da Organização Marítima Internacional - IMO, cujos recursos serão alocados em categoria de programação específica; e
II - dez por cento para projetos integrantes de programas do Comando da Marinha destinados à construção e a reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas, e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional."

.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A redação original do Projeto de Lei nº. 4199/2020 é extremamente permissiva à entrada de embarcações estrangeiras afretadas em águas brasileiras, concedendo suspensão fiscal de todos os tributos federais na entrada destas embarcações em território nacional e pretendendo conferir a estas embarcações o status e os benefícios de uma embarcação de bandeira brasileira.

Soma-se a isto o fato de que a remessa ao exterior para pagamento de afretamento de embarcação goza da benesse de ter a alíquota do IRRF zerada por força do art. 1º da Lei nº 9.481/97. Este conjunto de incentivos tornará o afretamento de embarcação estrangeira para operação no País tão vantajoso que configurará concorrência desleal com os estaleiros nacionais, tendo em vista a discrepância que será gerada entre a economicidade do afretamento de embarcação estrangeira e a construção de uma embarcação nacional nova.

Este nível de descaso com a indústria nacional e de privilegiamento à entrada de bens estrangeiros é injustificado e inédito no mundo para países com a tradição, a capacidade

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204361717700

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 19/10/2020 12:44 - PLEN
EMP 62 => PL 4199/2020
EMP n.62/0

instalada e a disponibilidade de mão de obra especializada de construção naval que o Brasil tem.

Além disso, como sabido, os estaleiros navais são geradores de empregos diretos e indiretos e de renda para as populações das áreas onde se instalam, servindo como verdadeiros vetores de desenvolvimento para essas regiões. Caso o projeto seja aprovado da maneira como foi proposto, a resultante será uma massiva exportação destes postos de trabalho para países como a China, o que não é condizente com a premente necessidade brasileira de gerar empregos para combater as taxas de desemprego atualmente experimentadas.

Diante disto, o que se pretende com a inclusão do dispositivo proposto nesta emenda é criar condições econômicas para viabilizar que a Marinha do Brasil construa, repare e modernize embarcações em estaleiros nacionais sem a necessidade de dotação orçamentária específica do Orçamento Geral da União. Com isso, a Marinha terá condições de renovar e fortalecer sua frota, ao mesmo tempo em que estará ajudando a suprir as severas externalidades negativas que o Projeto de Lei nº. 4199/2020 terá sobre a indústria naval brasileira.

Necessário esclarecer que a modificação proposta na Lei nº. 10.893/2004 por esta emenda é objeto de Projeto de Lei próprio (PL nº 10834/2018) atualmente em tramitação na Câmara dos Deputados, sendo extremamente oportuno colacionar aqui trechos da justificativa do citado Projeto:

"*A alteração parcial dos artigos 17 e 26 da citada norma busca reposicionar o Brasil no cenário mundial, de modo a reinseri-lo no seleto grupo de nações, de dimensões continentais e de extensa área marítima, que detém tecnologia e autossuficiência para promover o desenvolvimento de sua indústria naval.*

De fato, a indústria de construção naval é um vetor estratégico da economia de qualquer país da magnitude do Brasil, tendo em vista que movimenta uma extensa cadeia de agentes econômicos; gera uma quantidade significativa de empregos diretos e indiretos; permite criar incentivos de promoção da Marinha Mercante nacional; reduz a remessa de divisas por fretes ao exterior; e incentiva a geração de novas tecnologias e desenvolve outros setores estratégicos.

A proposta em tela visa a reduzir os impactos da forte contração do setor de construção naval, decorrente da atual conjuntura econômica, sobretudo motivado pela crise do setor petroleiro no país e no mundo.

Diante dessa conjuntura, vislumbra-se, portanto, a necessidade de revisão dos instrumentos de fomento à indústria naval e à Marinha Mercante brasileira. Este Projeto de Lei apresenta uma proposta voltada para ampliar as possibilidades de apoio financeiro do FMM à construção ou reparo de embarcações destinadas à proteção do Tráfego Marítimo Nacional.

Vislumbra-se, portanto, a criação de uma alternativa regulatória que poderá solucionar, no curto prazo, os problemas acima apresentados de degradação da indústria de construção naval. A Marinha do Brasil, como parte do Poder Naval ("expressão militar" do Poder Marítimo), pode e deve contribuir para a alavancagem deste setor da economia. A crescente demanda da Marinha pelo reaparelhamento de sua esquadra, associada a vocação natural do Brasil para a atividade marítima (costa com cerca de 7,4 mil Km e área oceânica com cerca de 4,5 milhões de km2), e associada aos recursos ora disponíveis no FMM, constituem fatores decisivos para elevar o potencial produtivo da indústria naval brasileira.

Sob outro prisma, a Marinha do Brasil tem o papel constitucional de contribuir para a Defesa da Pátria por meio do controle de áreas marítimas. Ao tornar o ambiente marítimo um local mais seguro, a Marinha possibilitará uma convergência cada vez maior de empresas

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD204361717700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

Apresentação: 19/10/2020 12:44 - PLEN
EMP 62 => PL 4199/2020
EMP n.62/0

operando em nossas águas territoriais e, consequentemente, propiciará um incremento nas receitas do FMM, permitindo assim alcançar o desenvolvimento da marinha mercante almejado pela Lei do FMM. Percebe-se, portanto, que uma maior segurança possibilitará uma intensificação da atividade naval e, consequentemente, o aumento do número de fretes marítimos. Relembra-se que são os fretes que geram recursos para o FMM por meio do AFRMM.

Frisa-se que a Defesa Nacional e a segurança marítima são peças essenciais ao desenvolvimento do comércio marítimo, visto que as empresas de navegação precisam, em certa medida, de segurança para operar nas águas nacionais. Essas condições somente poderão ser obtidas por meio de uma Marinha que possua meios navais adequados e capazes de operar de modo onipresente nesta extensa área marítima.

Sob a perspectiva econômica, a construção de navios, mesmo que de pequeno porte, pode gerar diversos transbordamentos positivos (Spillovers), os quais se forem construídos em larga escala, visando a exportação para outras marinhas, serão suficientes para reposicionar a indústria naval no cenário nacional. Neste contexto, destaca-se um aspecto peculiar da indústria militar naval: o emprego dual dos produtos utilizados nos sistemas de bordo, o que evidencia que investir na construção de navios de guerra é um dos caminhos para se fomentar o desenvolvimento nacional, do ponto de vista material e tecnológico, e social.

Os montantes investidos na construção de navios que promovem a Defesa Nacional funcionam como um vetor de desenvolvimento do setor naval brasileiro, desencadeando uma sequência de externalidades na economia nacional. À título de exemplo, com base em um estudo desenvolvido pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE), para cada R$ 200 milhões investidos em um projeto de Defesa, no setor de construção naval, os efeitos multiplicadores geram os seguintes resultados na economia nacional, com repercussão direta na Base Industrial de Defesa:

a. Produção - 656 milhões;
b. PIB - 362 milhões;
c. Empregos/ano - 3 mil;
d. Valor agregado - 290 milhões;
e. Salários - 106 milhões;
f. Salários autônomos - 134 milhões; e
g. Tributos - 106 milhões.

Diante do contexto acima, chama-se atenção para o papel estratégico do FMM. Este fundo foi concebido para financiar a construção de embarcações da Marinha Mercante e também apoiar financeiramente a Marinha do Brasil. A obtenção de recursos de forma não reembolsável, com a finalidade de construção de meios navais, impulsionaria a indústria do setor e toda a sua cadeia produtiva, em especial as micro e pequenas empresas, retornando ao fundo de maneira indireta.

(...)

Quanto à proposta de alteração do artigo 17, cabe destacar que a lei já prevê a destinação não retornável de fração da arrecadação do AFRMM à Marinha do Brasil. De fato, os §§ 1º, 2º e 3º da Lei do FMM destinam os seguintes percentuais:

a. Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – FNDCT (3%);
b. Fundo Naval – FN (0,4%); e
c. Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – FDEPM (1,5%).

Dessa forma, o que se pretende é alterar o § 3º do artigo 17, a fim de incluir a destinação de 10% do AFRMM para o Fundo Naval.

(...)

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204361717700

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 19/10/2020 12:44 - PLEN
EMP 62 => PL 4199/2020
EMP n.62/0

Esta alteração irá possibilitar à Marinha do Brasil construir embarcações, em estaleiros nacionais, as quais serão empregadas no controle das águas territoriais de modo a incrementar as atividades marítimas que aquecem a economia nacional.

(...)

A urgência desse Projeto de Lei visa a possibilitar a recomposição de parte do núcleo do Poder Naval, há muito tempo degradado pela insuficiência orçamentária e, ao mesmo tempo, contribuir para alavancar a indústria naval brasileira por meio da: reativação de estaleiros paralisados; ampliação do nível de empregos diretos e indiretos; melhoria na distribuição de renda; aumento das receitas do FMM; aumento dos tributos incidentes sobre a atividade de construção naval; e ampliação da pauta de exportação com produtos de alto valor agregado".

Sala das Sessões, 16 de outubro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204361717700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 12:44 - PLEN
EMP 62 => PL 4199/2020
EMP n.62/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Acrescenta §3º ao Art. 17 da Lei nº 10.893/2004, com redação dada pelo Art. 23 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD204361717700, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7175)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
5 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 19/10/2020 12:44 - PLEN
EMP 63 => PL 4199/2020
EMP n.63/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Acrescenta §3º ao Art. 1º do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Acresça-se o seguinte §3º ao Art. 1º do PL nº 4199/20:

Art. 1º.....
.....

§ 3º O programa de estimulo ao transporte de cabotagem - BR do Mar, previsto na presente lei, terá prazo de duração de 3 anos, afim de atender a demanda dos Navios de cabotagem, retornando a regra atual passado esse período.

.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A presente emenda visa atender uma possível demanda reprimida de navios de cabotagem momentaneamente, retornando as regras atuais após esse período.

Sala das Sessões, 16 de outubro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206850234500

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 12:44 - PLEN
EMP 63 => PL 4199/2020
EMP n.63/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Acrescenta §3º ao Art. 1º do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD206850234500, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7175)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
5 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 19/10/2020 12:44 - PLEN
EMP 64 => PL 4199/2020
EMP n.64/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Acrescenta §4º ao Art. 5º do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Acresça-se o seguinte §4º ao Art. 5º do PL nº 4199/20:

Art. 5º.....
.....

§ 4º Não poderão ser afretadas sob a égide do Programa BR do Mar embarcações estrangeiras destinadas ao transporte de cabotagem de petróleo e derivados (produtos claros e escuros) e ao transporte de gases.

.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A presente emenda visa a preservar a construção de embarcações no Brasil de petroleiros e gaseiros, visto que esse tipo de construção foi feita de forma exitosa nos últimos anos.

Um dos intuitos principais do Programa BR do Mar, de acordo com a justificativa do Projeto de Lei e com a própria exposição de seus objetivos e diretrizes em seus artigos 1º e 2º, é o equilíbrio da matriz logística brasileira através da ampliação, do barateamento e da melhora na qualidade do transporte de cabotagem no País.

O discurso repetido à exaustão na defesa do Projeto é o de que é necessário que o modal aquaviário aumente sua participação no transporte interno de cargas de forma a diminuir a dependência nacional do transporte rodoviário. Em prol deste objetivo, o Projeto propõe a concessão de diversas benesses ao afretamento de embarcações estrangeiras, como a concessão de bandeira brasileira e a suspensão total de tributos federais na entrada dessas embarcações no território nacional. Estas medidas notadamente impactarão negativa e significativamente a indústria naval.

Frente a isto, pergunta-se: por que incluir no Programa BR do Mar embarcações destinadas a carregar produtos que já são usual e maciçamente transportados através da navegação de cabotagem?

Este é o caso do petróleo e seus derivados (produtos claros e escuros) e dos gases, cuja matriz logística já conta com uma participação expressiva da cabotagem com a utilização de navios petroleiros e gaseiros cuja construção em estaleiros nacionais gerou milhares de empregos diretos e indiretos, renda e desenvolvimento para diversas regiões do País.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202831222500

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 19/10/2020 12:44 - PLEN
EMP 64 => PL 4199/2020
EMP n.64/0

Não há justificativa para se permitir o afretamento de navios petroleiros e gaseiros estrangeiros, tendo em vista que a cabotagem já é um modal logístico estabelecido e com grande participação na matriz de transporte destes produtos.

Portanto, a abertura ao afretamento de petroleiros e gaseiros estrangeiros para realização de transporte por cabotagem de petróleo e seus derivados (produtos claros e escuros) e de gases nas condições propostas no Projeto de Lei no. 4199/2020 (concessão de bandeira brasileira e carga tributária zerada) terá efeitos devastadores na indústria da construção naval nacional, agravando ainda mais o quadro de desemprego no País.

Importante lembrar que a indústria de construção naval é um vetor estratégico da economia de qualquer país da magnitude do Brasil, tendo em vista que movimenta uma extensa cadeia de agentes econômicos, gera uma quantidade significativa de empregos diretos e indiretos, permite criar incentivos de promoção da Marinha Mercante nacional, reduz a remessa de divisas por fretes ao exterior, incentiva a geração de novas tecnologias e desenvolve outros setores estratégicos para a economia nacional.

Sala das Sessões, 16 de outubro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202831222500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 12:44 - PLEN
EMP 64 => PL 4199/2020
EMP n.64/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Acrescenta §4º ao Art. 5º do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD202831222500, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7175)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
5 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 65 => PL 4199/2020
EMP n.65/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Altera o art. 21 da Lei nº 10.893/1997 com redação dada pelo Art. 23 do PL Nº 4199/2020.

Altere-se o art. 21 da Lei nº 10.893/1997 com redação dada pelo Art. 23 do PL Nº 4199/2020, para o seguinte:

"Art. 21. A empresa brasileira de navegação decai do direito ao produto do AFRMM no caso de não-utilização dos valores no prazo de 5 (cinco) anos, contados do seu depósito, transferindo-se esses valores para o FMM." (NR)

J U S T I F I C A Ç Ã O

A Conta Vinculada do AFRMM - Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante, de que trata o art. 19 da Lei 10.893/04, é um importante mecanismo de fomento para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval brasileiras.

Dentre as principais utilizações dos recursos da Conta Vinculada estão a construção e a reparação de navios em estaleiros brasileiros.

A construção e a reparação de navios possuem dinâmicas próprias. A construção é precedida de estudos de mercado, de desenvolvimento do projeto básico e da contratação do estaleiro. Este, por sua vez, irá detalhar o projeto de construção e seu início dependerá da carteira do estaleiro, o que pode levar de 2 (dois) a 5 (cinco) anos. A reparação com a colocação do navio em seco (docagem), por sua vez, possui intervalos de 5 (cinco) anos, no início da vida útil operacional do navio, que passam posteriormente para intervalos de 2 (dois) anos e meio, atendendo regulamentação da Autoridade Marítima Brasileira.

No que tange aos depósitos dos recursos na conta vinculada, estes são distribuídos ao longo dos meses de acordo com a programação orçamentária e financeira do FMM - Fundo da Marinha Mercante e de acordo com os depósitos diretos oriundo da partilha da arrecadação do AFRMM. Assim, a Conta Vinculada acumula recursos para ser utilizado no momento correto da construção ou da reparação do navio.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202885631400

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 65 => PL 4199/2020
EMP n.65/0

A Lei 10.893/04, no seu art. 21, estabeleceu que o prazo máximo para a utilização dos recursos depositados na Conta Vinculada é de 3 (três) anos contados da data do depósito. Este prazo tem se mostrado insuficiente no caso de projetos de construção de navios de grande porte, situação agravada em muitos casos pelo tamanho da carteira de encomendas do estaleiro. No caso da reparação de navios, o problema também ocorre devido a idade média da frota em alguns segmentos de navegação ser inferior a 10 (dez) anos, o que leva o intervalo entre as docagens, e consequentemente o uso dos recursos da Conta Vinculada, ser de 5 (cinco) anos.

A redação proposta por esta Emenda para o art. 21 da Lei nº 10.893/04 visa adequar o prazo de utilização dos recursos da Conta Vinculada à situação real da construção e da reparação de navios em estaleiros brasileiros. Esta revisão permitirá que as empresas brasileiras de navegação programem de forma adequada seus investimentos, sem o risco de perderem recursos que são vitais para viabilizar a construção e reparação de navios Brasil.

Sala das Sessões, 16 de outubro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202885631400

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 65 => PL 4199/2020
EMP n.65/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Altera o art. 21 da Lei nº 10.893/1997 com redação dada pelo Art. 23 do PL Nº 4199/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD202885631400, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7175)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
5 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 66 => PL 4199/2020
EMP n.66/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Altera as alíneas b e g do inciso I do Art. 19 da Lei nº 10.893/1997 com redação dada pelo Art. 23 do PL Nº 4199/2020.

Alterem-se as alíneas b e g do inciso I do Art. 19 da Lei nº 10.893/1997 com redação dada pelo Art. 23 do PL Nº 4199/2020, para a seguinte redação:

> b) para jumborização, conversão, modernização, docagem, **manutenção**, **revisão** e reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e/ou instalação de equipamentos, nacionais ou importados, quando realizada por estaleiro **ou empresa especializada brasileira, sendo responsabilidade da empresa proprietária ou afretadora adquirir e contratar os serviços**;
>
> .....
>
> g) para manutenção, **em todas as suas categorias**, realizada por estaleiro brasileiro, por empresa especializada **ou pela empresa proprietária ou afretadora**, em embarcação própria ou afretada; (NR)

J U S T I F I C A Ç Ã O

As alterações propostas visam atualizar, sob vários aspectos, a redação de dispositivo da Lei 10.893/04 que possui ampla utilização pelas empresas brasileiras de navegação. A introdução dos termos "manutenção" e revisão" é uma atualização que se faz necessária, pois o termo "reparação" é aplicado apenas no caso de intervenções após a quebra de um equipamento ou colapso de uma estrutura, por exemplo.

A NBR 5462 (ABNT, nov/94), que trata dos principais conceitos e termos relacionados à Confiabilidade e Mantenabilidade, define, entre outros, o que significa manutenção e suas divisões:

- Manutenção preventiva - aquela efetuada em intervalos predeterminados, ou de acordo com critérios prescritos, destinada a reduzir a probabilidade de falha ou a degradação do funcionamento de um item; manutenção programada - aquela efetuada de acordo com um programa preestabelecido;

- Manutenção preditiva - aquela que permite garantir uma qualidade de serviço desejada, com base na aplicação sistemática de

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203612462700

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 66 => PL 4199/2020
EMP n.66/0

técnicas de análise, utilizando-se de meios de supervisão centralizados ou de amostragem, para reduzir ao mínimo a manutenção preventiva e diminuir a manutenção corretiva; e

- Manutenção corretiva e reparo - aquela efetuada após a ocorrência de uma pane e destinada a recolocar um item em condições de executar uma função requerida.

Desta forma, é necessária a inclusão dos termos "manutenção" e "revisão", pois a redação atual "reparação" é um estímulo a ineficiência na medida em que o uso dos recursos da conta vinculada é permitido apenas no caso de pane. Na prática, as empresas de navegação investem cada vez mais em manutenção preditiva dos navios, buscando maior confiabilidade, maior disponibilidade, preservação do meio ambiente e segurança.

A ampliação da expressão "estaleiro brasileiro" por "empresa brasileira" busca adequar o alcance do dispositivo permitindo que os estaleiros brasileiros e outras empresas brasileiras possam ser contratadas dentro das suas especialidades. Quando da manutenção, algumas podem ser realizadas pela própria empresa com sua equipe especializada, sem custos adicionais, mas é necessário que o material para sua realização seja amparado com o uso dos recursos da Conta vinculada.

Sala das Sessões, 16 de outubro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203612462700

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 66 => PL 4199/2020
EMP n.66/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Altera as alíneas b e g do inciso I do Art. 19 da Lei nº 10.893/1997 com redação dada pelo Art. 23 do PL Nº 4199/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD203612462700, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7175)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
5 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 67 => PL 4199/2020
EMP n.67/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Altera o inciso I do §2º do Art. 5º do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Altere-se o inciso I do §2º do Art. 5º do PL Nº 4199/2020, para o seguinte:

Art. 5º.....

.....

§ 2º.....

I –- embarcação em construção: aquela **com contrato de construção em eficácia, cuja execução esteja programada em cronograma físico e financeiro integrante do contrato, com início a contar do primeiro evento financeiro, desde que atendidas às seguintes condições:**

a) construção iniciada com o cumprimento de 10% (dez por cento) do cronograma físico e financeiro, vinculados à aplicação dos recursos financeiros na produção da embarcação, tais como o corte das chapas e a construção de blocos;

b) não existência de atraso acumulado, salvo motivo de força maior, com uma variação superior a 20% (vinte por cento) do cronograma físico e financeiro;" (NR)

J U S T I F I C A Ç Ã O

O direito de afretamento em substituição a embarcação em construção, seja no país ou no exterior, é um importante instrumento de fomento ao crescimento da frota. Entretanto é necessário o efetivo controle dos direitos gerados pelo evento, ou seja, ter de fato uma embarcação em construção.

Para que não haja abuso do direito, propomos que a sua contagem só se inicie com evento relevante de uma construção que em outras palavras o evento financeiro associado ao corte físico de chapas e à construção de blocos; Também propomos que o cronograma seja cumprido sem atrasos para possibilitar a manutenção do direito de afretamento em substituição.

Sala das Sessões, 16 de outubro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206155226800

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 67 => PL 4199/2020
EMP n.67/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Altera o inciso I do §2º do Art. 5º do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD206155226800, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7175)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
5 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 68 => PL 4199/2020
EMP n.68/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Altera o inciso I do § 1ª Art. 5º do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Altere-se o inciso I do § 1ª Art. 5º do PL Nº 4199/2020, para o seguinte:

Art. 5º.....

§ 1º .....

I – ampliação da tonelagem de porte bruto das embarcações próprias efetivamente operantes, registradas em nome do grupo econômico a que pertença a empresa afretadora, de acordo com a proporção a ser definida em ato do Poder Executivo federal, nunca inferior a 200%;" (NR)

J U S T I F I C A Ç Ã O

A possibilidade de afretamento de embarcação estrangeira a tempo da subsidiária integral da EBN no exterior é muito importante para redução de custos das EBNs, e por consequência, a redução de custos aos usuários da cabotagem.

Entretanto, a regra limitou o afretamento por tempo a apenas as embarcações de propriedade da EBN, retirando a igualdade que existe entre as embarcações de propriedade e as afretadas a casco nu baseadas no lastro. Visando manter o limite mínimo de igualdade, propomos que a ampliação mínima autorizada pelo Poder Executivo seja de 200%.

Sala das Sessões, 16 de outubro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206318442200

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 68 => PL 4199/2020
EMP n.68/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Altera o inciso I do § 1ª Art. 5º do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD206318442200, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7175)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
5 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 68 => PL 4199/2020
EMP n.68/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Altera o inciso I do § 1ª Art. 5º do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Altere-se o inciso I do § 1ª Art. 5º do PL Nº 4199/2020, para o seguinte:

Art. 5º.....

§ 1º .....

I – ampliação da tonelagem de porte bruto das embarcações próprias efetivamente operantes, registradas em nome do grupo econômico a que pertença a empresa afretadora, de acordo com a proporção a ser definida em ato do Poder Executivo federal, nunca inferior a 200%;" (NR)

J U S T I F I C A Ç Ã O

A possibilidade de afretamento de embarcação estrangeira a tempo da subsidiária integral da EBN no exterior é muito importante para redução de custos das EBNs, e por consequência, a redução de custos aos usuários da cabotagem.

Entretanto, a regra limitou o afretamento por tempo a apenas as embarcações de propriedade da EBN, retirando a igualdade que existe entre as embarcações de propriedade e as afretadas a casco nu baseadas no lastro. Visando manter o limite mínimo de igualdade, propomos que a ampliação mínima autorizada pelo Poder Executivo seja de 200%.

Sala das Sessões, 16 de outubro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206318442200

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 68 => PL 4199/2020
EMP n.68/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Altera o inciso I do § 1ª Art. 5º do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD206318442200, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7175)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
5 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 69 => PL 4199/2020
EMP n.69/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Altera o inciso III do Art. 11 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Altere-se o inciso III do Art. 11 do PL Nº 4199/2020, para o seguinte:

Art. 5º.....

.....

III - a possibilidade de identificação como embarcação de bandeira brasileira para comprovação de existência ou disponibilidade nos termos do disposto no inciso I do caput do art. 9º da Lei nº 9.432, de 1997, exceto na hipótese prevista nos incisos V **e VI** do § 1º do art. 5º desta Lei." (NR)

J U S T I F I C A Ç Ã O

A limitação das embarcações afretadas por tempo para atender contratos de longo prazo e as de operações especiais são equivalentes. Ambas as possibilidades não devem gerar direitos de novo afretamento de embarcação estrangeira, prevista no inciso I do caput do art. 9º da Lei nº 9.432, de 1997.

Portanto, para tanto, é proposto ajustar a redação do inciso III do artigo 11 do PL.

Sala das Sessões, 16 de outubro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206486258400

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 69 => PL 4199/2020
EMP n.69/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Altera o inciso III do Art. 11 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD206486258400, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7175)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
5 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 70 => PL 4199/2020
EMP n.70/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Inclui alteração ao art. 20 da Lei nº 10.893/1997 no Art. 23 do PL Nº 4199/2020.

Inclua-se a seguinte alteração ao art. 20 da Lei nº 10.893/1997 no Art. 23 do PL Nº 4199/2020:

"Art. 20 Os valores depositados nas contas de que tratam o art. 19 desta Lei e o inciso III do caput do art. 17 desta Lei serão aplicados pelas instituições financeiras de que tratam o caput e o § 6º do art. 19 desta Lei em operações de mercado aberto, em títulos públicos federais de curto, médio ou longo prazo, em nome do titular e a critério deste, na forma que dispuser o Conselho Monetário Nacional." (NR)

J U S T I F I C A Ç Ã O

A alteração promovida pelo PL 4.199/2020 ao parágrafo 6º do Artigo 19 da Lei 10.893 possibilitará que os recursos da Conta Vinculada e da Conta Especial, de direito das empresas brasileiras de navegação, possam ser depositados em outras instituições financeiras além do Banco do Brasil, como é atualmente.

Para alinhar com esta alteração realizada, entendemos como necessário ajustar o artigo 20 da citada lei para possibilitar que as novas instituições financeiras possam fazer a adequada aplicação dos recursos, respeitando as normas do Conselho Monetário Nacional.

Sala das Sessões, 16 de outubro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206500357800

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 70 => PL 4199/2020
EMP n.70/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Inclui alteração ao art. 20 da Lei nº 10.893/1997 no Art. 23 do PL Nº 4199/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD206500357800, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7175)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
5 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 71 => PL 4199/2020
EMP n.71/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Altera a redação do Art. 8º do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Altere-se a redação do Art. 8º do PL Nº 4199/2020, para o seguinte:

"Art. 8º **As embarcações afretadas ao amparo do inciso VI do § 1º do art. 5º serão empregadas exclusivamente na operação especial assim caracterizadas, sendo vedado seu uso para outras operações as quais não foram habilitadas**.

§ 1º A capacidade e o porte das embarcações afretadas **de acordo com o caput** observarão a proporcionalidade em relação à demanda da operação especial de cabotagem proposta.

§ 2º **As embarcações afretadas na forma prevista no caput poderão ser utilizadas para comprovar disponibilidade de embarcação para fins do disposto no inciso I do caput do art. 9º da Lei nº 9.432 de 1997, exclusivamente na operação a que foi habilitada, sendo vedado outros usos."**

J U S T I F I C A Ç Ã O

A operação especial prevista no Projeto de Lei é uma inovação, e sua concretização ser possível, esta necessita ser claramente definida. Tratando-se da entrada de embarcação de bandeira estrangeira para atuar na cabotagem, esta autorização que previa atender mercados não consolidados ou rotas inexistentes é uma forma importante de ampliar o uso da cabotagem. Entretanto é necessário limitar que estas embarcações fiquem dedicadas a somente esta atividade, sem disputar mercados para as quais não foram habilitados. Além disso, a quantidade de embarcações deve guardar relação direta com a operação para que seja possível definir o número e o tipo de embarcações que atenderão a este projeto da operação especial.

Por outro lado, sendo um mercado em desenvolvimento e em teste, é importante que este não seja atacado por empresas sem compromisso com a soberania nacional e que ou que utilizem embarcações estrangeiras de oportunidade, portanto , e somente nesta condição, poderão ter preferência na prestação do serviço com as embarcações afretadas a tempo.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD207955392600

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 71 => PL 4199/2020
EMP n.71/0

Também é importante que ao encerramento da operação especial, seja por não ter sido uma operação viável ou por término do período pré-definido na lei, as embarcações não operem em outras atividades.

Desta forma, ajustamos o parágrafo único para deixar claro que o contrato de afretamento deve ser encerrado ao final da operação especial para evitar que a embarcação permaneça indevidamente no país.

Sala das Sessões, 16 de outubro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD207955392600

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 71 => PL 4199/2020
EMP n.71/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Altera a redação do Art. 8º do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD207955392600, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7175)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
5 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 72 => PL 4199/2020
EMP n.72/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Altera o Art. 10 da Lei nº 9.432/1997 com redação dada pelo Art. 21 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Altere-se o o Art. 10 da Lei nº 9.432/1997 com redação dada pelo Art. 21 do PL Nº 4199/2020, para o seguinte:

Art. 10.....

.....

§ 1º Sem prejuízo do disposto no inciso III do caput, fica autorizado ao grupo econômico o afretamento de uma embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para navegação de cabotagem, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira.

§ 2º.....

I – após 12 meses de vigência desta lei, para duas embarcações; e

II – após 24 meses de vigência desta lei, para três embarcações.

§ 3º O afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, será livre a partir 36 meses de vigência desta lei, observadas as condições de segurança definidas em regulamento.

§ 4º As empresas brasileiras de navegação do mesmo grupo econômico poderão operar na navegação de cabotagem, com embarcações afretadas de acordo com o disposto nos § 1º ao § 3º, hipótese em que não será necessário ter frota própria ou ter contratado a construção de embarcações.” (NR)

J U S T I F I C A Ç Ã O

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD208478481900

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 72 => PL 4199/2020
EMP n.72/0

As condições da frota de cabotagem muitas vezes são mencionadas como fator de baixa atratividade no seu uso, mas manter uma frota de qualidade para atender os usuários da cabotagem deve ser preocupação do Estado. Assim, a abertura para novos entrantes deve ser feita com o devido controle sobre as condições da segurança da navegação e proteção do meio ambiente marinho.

Não menos importante, é que cada dia tem sido mais complexo o processo de fim de vida das embarcações pois o desmanche não é mais aceito nas condições ambientais e de trabalho inaceitáveis de alguns países asiáticos. Assim, temos que evitar que nosso País seja o destino de embarcações no final de vida útil, para que nossa logística não seja afetada negativamente, e para que o risco de acidentes ambientais seja mínimo.

Sala das Sessões, 16 de outubro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD208478481900

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 72 => PL 4199/2020
EMP n.72/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Altera o Art. 10 da Lei nº 9.432/1997 com redação dada pelo Art. 21 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD208478481900, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7175)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
5 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 73 => PL 4199/2020
EMP n.73/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Altera o inciso V do art. 2º da Lei nº 9.432/1997 com redação dada pelo Art. 21 do PL Nº 4199/2020.

Altere-se o inciso V do art. 2º da Lei nº 9.432/1997 com redação dada pelo Art. 21 do PL Nº 4199/2020, para o seguinte:

"Art. 2º .....

V - empresa brasileira de navegação - pessoa jurídica constituída de acordo com o disposto nas leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente com embarcações próprias **compatíveis com a navegação pretendida**;" (NR)

J U S T I F I C A Ç Ã O

A constituição de empresa brasileira de navegação, como em toda a atividade de transporte, deve ser concedida apenas a empresas que tenham um mínimo de ativo para operar na atividade. Uma empresa de transporte rodoviário tem caminhões, uma empresa ferroviária possui locomotivas, e é natural que na navegação não seja diferente e possua para operar na navegação de cabotagem, sendo inaceitável que operem sem terem embarcações próprias.

Importante esclarecer que empresas de navegação que fazem apenas afretamentos são muito voláteis em preço e em oferta de navios, sendo pouco focadas no longo prazo num mesmo país. Estas provavelmente irão operar somente em trechos mais atrativos no Brasil, podendo retirar seus navios a qualquer momento, o que possivelmente fragilizará e até mesmo inviabilizará rotas regulares de cabotagem, que hoje crescem de forma acelerada e integram diferentes regiões do Brasil.

A volatilidade na prestação dos serviços compromete seriamente a logística das empresas que cada dia mais migram para a cabotagem, e esta situação provavelmente as fará repensar no uso do modal aquaviário.

Mais grave que a volatilidade do serviço é custo que os fretes poderão alcançar, pois empresas sem compromisso com o país buscarão acompanhar os preços dos fretes internacionais sem nenhum comprometimento com a economia brasileira, enquanto que as empresas que possuem frota permanente no Brasil , por outro lado, são e serão sempre comprometidas com o mercado local.

Sala das Sessões, 16 de outubro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209030730200

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 73 => PL 4199/2020
EMP n.73/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Altera o inciso V do art. 2º da Lei nº 9.432/1997 com redação dada pelo Art. 21 do PL Nº 4199/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD209030730200, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7175)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
5 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 74 => PL 4199/2020
EMP n.74/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Suprime o Art. 21 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Suprima-se o Art. 21 do PL Nº 4199/2020.

J U S T I F I C A Ç Ã O

O Projeto de Lei 4.199/2020, ao alterar o artigo 10 da Lei 9.432/97, traz enorme risco ao Estado e aos usuários. Ao permitir que empresas de navegação operem na navegação de cabotagem sem terem embarcações próprias, a proposta não leva em consideração que empresas de navegação que fazem apenas afretamentos são muito voláteis em preço e em oferta de navios, sendo pouco focadas no longo prazo num mesmo país.

Estas provavelmente irão operar somente em trechos mais atrativos no Brasil, podendo retirar seus navios a qualquer momento, fragilizando e até mesmo inviabilizando rotas regulares de cabotagem, que hoje crescem de forma acelerada e integram diferentes regiões.

A volatilidade na prestação dos serviços compromete seriamente a logística das empresas que cada dia mais migram para a cabotagem, o que provavelmente as fará repensar no uso do modal.

Mais grave que a volatilidade do serviço, é seu custo, pois as empresas buscarão acompanhar os preços dos fretes internacionais sem nenhum comprometimento com a economia do país, enquanto que as empresas que possuem frota permanente no Brasil são comprometida com o mercado local e não usam estes navios, exceto em casos excepcionais, em navegação de longo curso.

Sala das Sessões, 16 de outubro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209209599500

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 12:46 - PLEN
EMP 74 => PL 4199/2020
EMP n.74/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Suprime o Art. 21 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD209209599500, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7175)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
5 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 19/10/2020 14:17 - PLEN
EMP 75 => PL 4199/2020
EMP n.75/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020.

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA SUPRESSIVA

Suprimam-se os seguintes dispositivos do Projeto de Lei nº 4.199 de 2020:

a) a alínea "c" do inciso VI do art. 27; e
b) a alínea "d" do art. 27, na parte que revoga a alínea "a" do inciso IV do caput do art. 14 da Lei nº 10.233 de 2001.

JUSTIFICATIVA

A alínea "c" do inciso VI do art. 27 do Projeto de Lei nº 4.199/2020 pretende revogar a exigência de permissão, com licitação, para *"prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, desvinculados da exploração de infraestrutura"*; e a definição de que o mecanismo da autorização só será concedida quando se tratar de *"prestação não regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, de prestação de serviço de transporte aquaviário ou de exploração de infraestrutura de uso privativo"*. Ambos constantes nos incisos IV e V do art. 13 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

De mesmo modo, a alínea "d" do art. 27 do citado Projeto de Lei, na parte que revoga a alínea "a" do inciso IV do caput do art. 14 da Lei nº 10.233 de 2001, pretende revogar a exigência de permissão, com licitação, do *"transporte rodoviário coletivo regular interestadual semiurbano de passageiros"*.

Revogar esses dispositivos significa violar o disposto no art. 175 da Constituição Federal, que deixa bem claro que o exercício de atividade econômica de prestação de serviço público sob regime de concessão ou permissão prescinde de licitação. Logo, pugnamos a supressão dos dispositivos em respeito aos pressupostos constitucionais.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Deputado Diego Andrade

Documento eletrônico assinado por Diego Andrade (PSD/MG), através do ponto SDR_56228, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD200619993600

PSD/MG

Apresentação: 19/10/2020 14:17 - PLEN
EMP 75 => PL 4199/2020
EMP n.75/0

Documento eletrônico assinado por Diego Andrade (PSD/MG), através do ponto SDR_56228, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206199936 00

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 19/10/2020 14:30 - PLEN
EMP 76 => PL 4199/2020
EMP n.76/0

EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Acrescenta alínea 'n' ao inciso I do Art. 26 da Lei nº 10.893/2004, com redação dada pelo Art. 23 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Acresça-se a seguinte alínea 'n' ao inciso I do Art. 26 da Lei nº 10.893/2004, com redação dada pelo Art. 23 do PL Nº 4199/2020:

Art. 26. .....

I- .....

n) às Empresas Brasileiras de Navegação e às Empresas Brasileiras de Investimento na Navegação habilitadas no Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar, até 100% (cem por cento) do projeto aprovado para construção realizada em estaleiro brasileiro de qualquer embarcação de interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e para operação dentro do escopo do Programa. Nestas hipóteses, o financiamento será concedido à Empresa Brasileira de Navegação ou a Empresa Brasileira de Investimento na Navegação com prazo de carência de 60 (sessenta) meses, prazo de pagamento de 30 (trinta) anos e incidência apenas da taxa Selic, devendo qualquer outro encargo devido ao agente financeiro ser suportado pelo próprio FMM e não repassado ao tomador".

.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A redação original do Projeto de Lei no. 4199/2020 é extremamente permissiva à entrada de embarcações estrangeiras afretadas em águas brasileiras, concedendo suspensão fiscal de todos os tributos federais na entrada destas embarcações em território nacional e pretendendo conferir a estas embarcações o status e os benefícios de uma embarcação de bandeira brasileira.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205657634500

CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Apresentação: 19/10/2020 14:30 - PLEN
EMP 76 => PL 4199/2020
EMP n.76/0

Soma-se a isto o fato de que a remessa ao exterior para pagamento de afretamento de embarcação goza da benesse de ter a alíquota do IRRF zerada por força do art. 1º da Lei nº 9.481/97. Este conjunto de incentivos tornará o afretamento de embarcação estrangeira para operação no País tão vantajoso que configurará concorrência desleal com os estaleiros nacionais, tendo em vista a discrepância que será gerada entre a economicidade do afretamento de embarcação estrangeira e a construção de uma embarcação nacional nova.

Este nível de descaso com a indústria nacional e de privilegiamento à entrada de bens estrangeiros é injustificado e inédito no mundo para países com a tradição, a capacidade instalada e a disponibilidade de mão de obra especializada de construção naval que o Brasil tem.

Além disso, como sabido, os estaleiros navais são geradores de empregos diretos e indiretos e de renda para as populações das áreas onde se instalam, servindo como verdadeiros vetores de desenvolvimento para essas regiões. Caso o projeto seja aprovado da maneira como foi proposto, a resultante será uma massiva exportação destes postos de trabalho para países como a China, o que não é condizente com a premente necessidade brasileira de gerar empregos para combater as taxas de desemprego atualmente experimentadas.

Diante disto, o que se pretende com a inclusão do dispositivo proposto nesta emenda é equilibrar a balança da relação do custo benefício de se construir uma embarcação no Brasil frente à opção de afretar embarcação estrangeira.

Importante notar que a alternativa proposta é salutar tanto para as Empresas Brasileiras de Navegação e Empresas Brasileiras de Investimento na Navegação quanto para os estaleiros navais nacionais, tendo em vista que não visa a barrar a possibilidade de afretamento de embarcação estrangeira para cabotagem, mas apenas dotar as EBNs de uma alternativa economicamente interessante para construir no Brasil.

Salienta-se, ainda, que atualmente o FMM possui cerca de 16 bilhões de reais em caixa e vem enfrentando uma escassez de projetos nos quais alocar este valor, além de ser esperado um crescimento da arrecadação do AFRMM junto com a retomada econômica do País, comprovando, portanto, a capacidade que o FMM tem de suportar a medida aqui proposta.

Sala das Sessões, 16 de outubro de 2020

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205657634500

Câmara dos Deputados – Anexo III Gabinete 573 – Praça dos Três Poderes- Brasília –DF CEP 70160-900
Tel: (61) 3215-5573 Fax: (61) 3215-2573 **E-mail:** dep.heldersalomao@camara.leg.br

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 19/10/2020 14:30 - PLEN
EMP 76 => PL 4199/2020
EMP n.76/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Helder Salomão)

Acrescenta alínea 'n' ao inciso I do Art. 26 da Lei nº 10.893/2004, com redação dada pelo Art. 23 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD205657634500, nesta ordem:

1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
3 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
5 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7175)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 20/10/2020 11:22 - PLEN
EMP 77 => PL 4199/2020
EMP n.77/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO N.º_____/2020

(Do Sr. Pedro Lupion)

Inclua-se o artigo 23-B no Projeto de Lei nº 4.199, de 2020.

"Art. 23-A. Altere-se o art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007.

Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2027, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, desde que a origem ou destino seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País".

JUSTIFICATIVA

A isenção do pagamento do AFRMM na cabotagem realizada nas regiões Norte ou Nordeste do país possui prazo de encerramento previsto para 2022. A fim de se estimular a cabotagem nessas regiões, bem como o desenvolvimento portuário para cabotagem nessas áreas de menor desenvolvimento regional relativo, é fundamental manter a isenção do adicional do frete até que o ecossistema logístico nessas áreas esteja desenvolvido e robusto.

A medida não representa qualquer renúncia adicional de receita, dado que não altera o cenário atual, que já isenta a cabotagem no Norte ou Nordeste.

Plenário, em 20 de outubro de 2020

Dep. PEDRO LUPION
DEM/PR

Documento eletrônico assinado por Pedro Lupion (DEM/PR), através do ponto SDR_56461, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204053173800

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 20/10/2020 11:26 - PLEN
EMP 78 => PL 4199/2020
EMP n.78/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO N.º_____/2020
(Do Sr. Pedro Lupion)

Inclua-se no artigo 23 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, alteração no art. 38 da Lei nº 10.893 de 2004:

> Art. 38. O FMM destinará às empresas brasileiras de navegação, mediante crédito na conta vinculada, R$ 0,75 (setenta e cinco centavos de real) para cada R$ 1,00 (um real) de AFRMM gerado na navegação de cabotagem ou no transporte de granéis na navegação de longo curso, bem como na navegação fluvial e lacustre no transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste, por embarcações construídas em estaleiro brasileiro, com tripulação brasileira, entregues a partir de 26 de março de 2004 ou encomendadas até 31 de agosto de 2025 (NR).
>
> .....
>
> § 4° O crédito previsto no caput deste artigo vigorará durante a vida útil da embarcação construída dentro dos prazos ali estabelecidos e mantida com tripulação brasileira.
> § 5° Para as embarcações já em operação, que atendam aos requisitos do caput, os efeitos deste artigo se aplicam continuamente a partir de 26 de março de 2004.

Documento eletrônico assinado por Pedro Lupion (DEM/PR), através do ponto SDR_56461, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

JUSTIFICATIVA

Um dos principais objetivos declarados da BR do Mar é estimular a construção naval, aumentar a disponibilidade de embarcações e a segurança nacional. A extensão do crédito para embarcações encomendadas até 2025 é medida que estimula que as empresas brasileiras de navegação empreguem o

crédito para o constante aumento de suas frotas, com o consequente aumento de competição entre as empresas de navegação e redução de custos logísticos nacionais.

Plenário, em 20 de outubro de 2020

Dep. PEDRO LUPION
DEM/PR

Apresentação: 20/10/2020 11:26 - PLEN
EMP 78 => PL 4199/2020
EMP n.78/0

Documento eletrônico assinado por Pedro Lupion (DEM/PR), através do ponto SDR_56461, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD207828403400

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 20/10/2020 11:30 - PLEN
EMP 79 => PL 4199/2020
EMP n.79/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO N.º_____/2020
(Do Sr. Pedro Lupion)

Acresça-se o parágrafo único no art. 13 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020:

> "Art. 13. As embarcações afretadas autorizadas a operar no transporte por cabotagem serão automaticamente submetidas ao regime de admissão temporária, sem registro de declaração de importação, com suspensão total do pagamento dos seguintes tributos federais:
>
> (…).
>
> **Parágrafo único: as disposições previstas no caput e respectivos incisos aplicam-se às embarcações de regaseificação do tipo Floating Storage Regaseification Unit (FSRU)".**

JUSTIFICATIVA

As embarcações do tipo *Floating Storage Regasification Unit* - FSRU são embarcações utilizadas para transferência de Gás natural liquefeito (GNL) por via oceânica. A função de uma FSRU é receber e armazenar GNL de navios metaneiros e restaurá-lo à forma gasosa, tornando o combustível apto aos diversos usos.

Permitir que essas embarcações de cabotagem sejam automaticamente submetidas ao regime de admissão temporária, sem registro de declaração de importação, com suspensão total do pagamento dos tributos incidentes sobre a importação e do Adicional ao Frete para Renovação da Marina Mercante (AFRMM), garante o aumento da competitividade no mercado de gás natural, atraindo novos investimentos, bem como a segurança jurídica para esse tipo de operação.

O aumento do número de terminais de GNL para suprimento de térmicas na costa brasileira traz para o mercado de gás natural uma maior diversidade de oferta. Com o Novo Mercado de Gás e com o aprimoramento do Marco Legal do Setor

Documento eletrônico assinado por Pedro Lupion (DEM/PR), através do ponto SDR_56461, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 20/10/2020 11:30 - PLEN
EMP 79 => PL 4199/2020
EMP n.79/0

Elétrico, espera-se a criação de um mercado mais aberto e com maior quantidade de agentes, além de um aperfeiçoamento da sinergia entre os setores elétrico e de gás natural, fazendo com que o GNL possa cumprir um papel importante no que tange a flexibilidade, segurança operacional e resiliência do sistema de transporte de gás natural.

Aumentar a competitividade no mercado de gás reduzirá o preço final da energia elétrica no país, o que estimulará a agroindústria brasileira, bem como diminuirá o custo de criações intensivas no uso de eletricidade. Tendem a ser particularmente beneficiados e ganhar competitividade a produção de fertilizantes no Brasil, a criação de aves, o beneficiamento de grãos e a indústria de alimentos. Não se pode olvidar ainda da redução do custo logístico ao se disponibilizar como fonte de combustível barato o gás.

Plenário, em 20 de outubro de 2020

Dep. PEDRO LUPION
DEM/PR

Documento eletrônico assinado por Pedro Lupion (DEM/PR), através do ponto SDR_56461, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203779201900

Apresentação: 20/10/2020 12:31 - PLEN
EMP 80 => PL 4199/2020
EMP n.80/0

EMENDA DE PLENÁRIO

PROJETO DE LEI Nº 4.199 de 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se o inciso III ao art. 3º do Projeto de Lei nº 4.199 de 2020, renumerando-se o seguinte, com a seguinte redação:

Art. 3º Para fins de habilitação no BR do Mar, a empresa interessada deverá cumprir os seguintes requisitos:

.....

III – assinar termo de compromisso que a obrigará ao cumprimento da legislação ambiental brasileira e internacional que rege a matéria.

.....

JUSTIFICAÇÃO

Dentre todos os modais de transporte, o aquaviário, com destaque à navegação de cabotagem, talvez seja o que menos interfere no meio ambiente, mas os riscos existem, e podem se manifestar na forma de danos ambientais tais como a poluição das águas por óleo; gestão inadequada dos resíduos sólidos; emissões de gases do efeito acima dos padrões permitidos; bioincrustação; água de lastro e limpeza de tanques, sem falar em possíveis instalações portuárias inadequadas.

Desta forma, para conferir maior segurança jurídica ao dispositivo, assegurar a diminuição dos riscos e possíveis danos ao meio ambiente, com prejuízos para toda a sociedade, faz se necessário que os interessados cumpram, efetivamente, a legislação afeta a questão, tais como os ditames oriundos da Marpol 73/78 (Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, criado em 1973 e alterado pelo Protocolo de 1978); da Lei

Documento eletrônico assinado por Enrico Misasi (PV/SP), através do ponto SDR_56357, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD205704219200

Apresentação: 20/10/2020 12:31 - PLEN
EMP 80 => PL 4199/2020
EMP n.80/0

nº 9.966, de 28 de abril de 2000 (Lei do Óleo); do Decreto nº 8.127, de 22 de outubro de 2013 (Plano Nacional de Contingência para Incidentes de Poluição por Óleo em Águas sob Jurisdição Nacional); a Resolução nº 2650/2012 da Antaq (Atendimento às conformidades ambientais) e a Resolução nº 398/2008 do CONAMA (Dispõe sobre o conteúdo mínimo do Plano de Emergência Individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional), dentre outras.

Assim sendo, estaremos aprimorando a proposição, conferindo maior segurança jurídica e ambiental, sem interferir na sua importante estrutura, no que tange aos avanços que o setor quer e precisa.

Sala das Sessões, 01 de outubro de 2020

Deputado **ENRICO MISASI**

PV/SP

Documento eletrônico assinado por Enrico Misasi (PV/SP), através do ponto SDR_56357, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD205704219200

Apresentação: 20/10/2020 12:34 - PLEN
EMP 81 => PL 4199/2020
EMP n.81/0

EMENDA DE PLENÁRIO

PROJETO DE LEI Nº 4.199 de 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se o inciso III ao art. 3º do Projeto de Lei nº 4.199 de 2020, renumerando-se o seguinte, com a seguinte redação:

Art. 3º Para fins de habilitação no BR do Mar, a empresa interessada deverá cumprir os seguintes requisitos:

.....

IV – dispor de frota em bom estado de conservação, com menos de 20 (vinte) anos de uso.

JUSTIFICAÇÃO

Dentre todos os modais de transporte, o aquaviário, com destaque à navegação de cabotagem, talvez seja o que menos interfere no meio ambiente, mas os riscos existem, e podem se manifestar na forma de danos ambientais tais como a poluição das águas por óleo; gestão inadequada dos resíduos sólidos; emissões de gases do efeito acima dos padrões permitidos; bioincrustação; água de lastro e limpeza de tanques, sem falar em possíveis instalações portuárias inadequadas.

A idade da frota, aliada ao seu estado de conservação, poderá propiciar a ocorrência de acidentes e desastres ambientais, principalmente, relacionados ao derramamento de óleo.

Desta forma, para conferir maior segurança jurídica ao dispositivo, assegurar a diminuição dos riscos e possíveis danos ao meio ambiente, com prejuízos para toda a sociedade, faz se necessário que os interessados cumpram, efetivamente, a legislação afeta a questão, dentre as quais

Documento eletrônico assinado por Enrico Misasi (PV/SP), através do ponto SDR_56357, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD202185597500

destacamos a Nota Técnica nº 216/2018/GRP/SRG/ANTAQ e a Instrução Normativa SRF nº 162/98, e mantenham suas frotas em bom estado de conservação, em condições para o bom desempenho das suas funções com segurança.

Assim sendo, estaremos aprimorando a proposição, conferindo maior segurança jurídica e ambiental, sem interferir na sua importante estrutura, no que tange aos avanços que o setor quer e precisa.

Sala das Sessões, 01 de outubro de 2020

Deputado **ENRICO MISASI**

PV/SP

Apresentação: 20/10/2020 12:34 - PLEN
EMP 81 => PL 4199/2020
EMP n.81/0

Documento eletrônico assinado por Enrico Misasi (PV/SP), através do ponto SDR_56357, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

LexEdit
CD202185597500

Apresentação: 20/10/2020 17:31 - PLEN
EMP 82 => PL 4199/2020
EMP n.82/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020 (Do Poder Executivo)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA ADITIVA Nº

Dá nova redação ao inciso II do art. 14 da Lei nº 10.893, de 18 de julho de 2004, para isentar do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante as mercadorias que especifica:

O art. 14 da Lei nº 10.893, de 18 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos VI:

"Art. 14. .... VI – defensivos e fertilizantes e suas matérias-primas. (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O transporte hidroviário é o mais eficiente e o menos poluente de todos os modais de transporte. A legislação brasileira, contudo, não dispensa a esse modal tratamento tributário diferenciado capaz de incentivá-lo vis-à-vis os outros modais menos eficientes e mais poluentes.

Ao contrário, onera o transporte hidroviário com o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Documento eletrônico assinado por Sergio Souza (MDB/PR), através do ponto SDR_56467, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD200659182800

Apresentação: 20/10/2020 17:31 - PLEN
EMP 82 => PL 4199/2020
EMP n.82/0

O AFRMM é destinado a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria da construção e reparação naval brasileiras, e constitui fonte básica do Fundo da Marinha Mercante (FMM).

O AFRMM incide sobre o frete, que é a remuneração do transporte aquaviário de carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro;

Não incide sobre a navegação fluvial e lacustre, exceto sobre cargas de granéis líquidos, transportadas no âmbito das regiões Norte e Nordeste.

O fato gerador é o início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro. O AFRMM é calculado sobre o frete de acordo com as seguintes alíquotas:

a) 25% na navegação de longo curso;

b) 10% na navegação de cabotagem; e

c) 40% na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste. Aqueles produtos cujo custo de transporte tem peso relevante no preço final são particularmente afetados pelo AFRMM, como é o caso dos defensivos , fertilizantes e suas matérias primas.

O Anuário da ANTAQ de 2019 revela que a cabotagem movimentou 240,3 milhões de toneladas sendo que os principais produtos petróleo bruto (45,8% do total),14,8% derivados de petróleo (14,8%) seguido por contêineres (13%),bauxita 9,6% e minério de ferro (6,9%)

O transporte de fertilizantes e adubos são pouco transportados por meio da cabotagem e a cobrança do ARFMM, onera de forma relevante o custo ao produtor rural destes insumos largamente utilizados nas atividades do agronegócio .

A arrecadação BRUTA do AFRMM em 2019 foi de R$ 4.279,5 milhões 7,6% superior ao montante de 2018 e de pequeno impacto econômico sobre valores arrecadados com os insumos agrícolas que utilizam o modal rodoviário.

Esta emenda visa a estender a isenção do AFRMM de que trata o art. 14 da Lei nº 10.893, de 2004, aos referidos produtos, e com essa

Documento eletrônico assinado por Sergio Souza (MDB/PR), através do ponto SDR_56467, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

medida simples, estaremos diminuindo obstáculos institucionais ao desenvolvimento do transporte hidroviário e evitando o agravamento dos custos de produtos agroindustriais, vitimados pela elevada cotação do dólar

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões, 06 de outubro de 2020.

Deputado Sérgio Souza
MDB/PR

Apresentação: 20/10/2020 17:31 - PLEN
EMP 82 => PL 4199/2020
EMP n.82/0

Documento eletrônico assinado por Sergio Souza (MDB/PR), através do ponto SDR_56467, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD200659182800

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 20/10/2020 17:31 - PLEN
EMP 82 => PL 4199/2020
EMP n.82/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Sergio Souza)

Emenda Aditiva ao PL 4199/2020 que Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD200659182800, nesta ordem:

1 Dep. Sergio Souza (MDB/PR)
2 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE
3 Dep. Christino Aureo (PP/RJ)

Documento eletrônico assinado por Sergio Souza (MDB/PR), através do ponto SDR_56467, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 21/10/2020 10:16 - PLEN
EMP 83 => PL 4199/2020
EMP n.83/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho, de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA Nº

Art. 1º Altera-se o inciso V, do §1º do art. 5º, do PL 4199/2020, passando a dispor nos seguintes termos:

Art.5º.....

§ 1º.....

.....

V - Atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo, esses entendidos como os de prazo não inferior a 12 meses.

Art. 2º Suprima-se o art. 7º do PL 4.199, de 2020.

JUSTIFICAÇÃO

O texto atual prevê a definição, por parte do Ministério da Infraestrutura, das cláusulas essenciais dos contratos de transporte de longo prazo e os tipos de cargas que poderão ser transportadas.

Tal dispositivo vai contra entendimento proposto pela Constituição Federal, por seu artigo 178º, que estabelece “A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.” O que impossibilita que esta definição seja feita pelo Ministério de Infraestrutura, ou pelo Poder Executivo, através de Decreto posterior. Portanto, o art. 7º deve ser suprimido.

Documento eletrônico assinado por Fausto Pinato (PP/SP), através do ponto SDR_56355, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD206668229500

Apresentação: 21/10/2020 10:16 - PLEN
EMP 83 => PL 4199/2020
EMP n.83/0

Adicionalmente, o texto atual dá controle ao Governo sobre definições de mercado e carece de clareza nas definições dos parâmetros estabelecidos. Também é necessário esclarecer que Cláusulas contratuais devem ser definidas baseando-se nos acordos comerciais e na viabilidade do negócio, uma vez que não cabe ao Poder Público versar, de modo global, sobre contratos plurais e referentes a empresas privadas em exercício de sua atividade econômica.

No artigo 5º, § 1º, Inciso V, citado pelo artigo 7º, é definido "atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo, nos termos do disposto em ato do Poder Executivo federal", sem que haja a plena definição prévia do que constitui o "contrato de longo prazo". Nesse sentido, defendemos o estabelecimento de definição para contratos de longo prazo como àqueles não inferiores a 12 (doze) meses.

A falta de definição clara para contratos de longo prazo permite a concentração de mercado em poucas empresas de transporte, diminuindo a competitividade e falhando em um dos objetivos principais do Programa: a redução do preço do frete.

Com a definição mínima para contratos de longo prazo em 12 meses e possibilidade de definição de cláusulas contratuais pelas partes, é possível assegurar o melhor preço e condições para o afretamento dos navios, o que seria dificultado caso tais definições ficassem vagas ou fossem definidas pelo Governo Federal, sem a devida atenção aos aspectos singulares de cada transação.

Isto posto, sugerimos que o artigo 7º do texto base seja suprimido em sua totalidade e que o artigo 5º, §1º, Inciso V seja alterado, para incluir a definição de contratos de longo prazo para aqueles de duração igual ou superior à 12 (doze) meses.

Sala da Sessão, em de de 2020.

Deputado **FAUSTO PINATO**

Documento eletrônico assinado por Fausto Pinato (PP/SP), através do ponto SDR_56355, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD206668229500

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 21/10/2020 13:34 - PLEN
EMP 84 => PL 4199/2020
EMP n.84/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO N.º_____/2020
(Do Sr José Mário Schreiner)

Inclua-se no artigo 23 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, alteração no art. 38 da Lei nº 10.893 de 2004:

> Art. 38. O FMM destinará às empresas brasileiras de navegação, mediante crédito na conta vinculada, R$ 0,75 (setenta e cinco centavos de real) para cada R$ 1,00 (um real) de AFRMM gerado na navegação de cabotagem ou no transporte de granéis na navegação de longo curso, bem como na navegação fluvial e lacustre no transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste, por embarcações construídas em estaleiro brasileiro, com tripulação brasileira, entregues a partir de 26 de março de 2004 ou encomendadas até 31 de agosto de 2025 (NR).
>
> .....
>
> § 4° O crédito previsto no caput deste artigo vigorará durante a vida útil da embarcação construída dentro dos prazos ali estabelecidos e mantida com tripulação brasileira.
> § 5° Para as embarcações já em operação, que atendam aos requisitos do caput, os efeitos deste artigo se aplicam continuamente a partir de 26 de março de 2004.

JUSTIFICATIVA

Um dos principais objetivos declarados da BR do Mar é estimular a construção naval, aumentar a disponibilidade de embarcações e a segurança nacional. A extensão do crédito para embarcações encomendadas até 2025 é

Documento eletrônico assinado por Jose Mario Schreiner (DEM/GO), através do ponto SDR_56427, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203013888100

medida que estimula que as empresas brasileiras de navegação empreguem o crédito para o constante aumento de suas frotas, com o consequente aumento de competição entre as empresas de navegação e redução de custos logísticos nacionais.

Plenário, em de de 2020

_____

José Mário Schreiner
DEM/GO

Apresentação: 21/10/2020 13:34 - PLEN
EMP 84 => PL 4199/2020
EMP n.84/0

Documento eletrônico assinado por Jose Mario Schreiner (DEM/GO), através do ponto SDR_56427, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203013888100

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Jose Mario Schreiner)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD203013888100, nesta ordem:

1 Dep. Jose Mario Schreiner (DEM/GO) - VICE-LÍDER do DEM
2 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE
3 Dep. Christino Aureo (PP/RJ)
4 Dep. Aline Sleutjes (PSL/PR)

Apresentação: 21/10/2020 13:34 - PLEN
EMP 84 => PL 4199/2020
EMP n.84/0

Documento eletrônico assinado por Jose Mario Schreiner (DEM/GO), através do ponto SDR_56427, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 21/10/2020 13:34 - PLEN
EMP 85 => PL 4199/2020
EMP n.85/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO N.º_____/2020
(Do Sr José Mário Schreiner)

Inclua-se o artigo 23-B no Projeto de Lei nº 4.199, de 2020.

"Art. 23-A. Altere-se o art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007.

Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2027, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, desde que a origem ou destino seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País".

JUSTIFICATIVA

A isenção do pagamento do AFRMM na cabotagem realizada nas regiões Norte ou Nordeste do país possui prazo de encerramento previsto para 2022. A fim de se estimular a cabotagem nessas regiões, bem como o desenvolvimento portuário para cabotagem nessas áreas de menor desenvolvimento regional relativo, é fundamental manter a isenção do adicional do frete até que o ecossistema logístico nessas áreas esteja desenvolvido e robusto.

Documento eletrônico assinado por Jose Mario Schreiner (DEM/GO), através do ponto SDR_56427, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209582610500

CÂMARA DOS DEPUTADOS

A medida não representa qualquer renúncia adicional de receita, dado que não altera o cenário atual, que já isenta a cabotagem no Norte ou Nordeste.

Sala das Sessões, de de 2020.

José Mário Schreiner
DEM/GO

Apresentação: 21/10/2020 13:34 - PLEN
EMP 85 => PL 4199/2020
EMP n.85/0

Documento eletrônico assinado por Jose Mario Schreiner (DEM/GO), através do ponto SDR_56427, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209582610500

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 21/10/2020 13:34 - PLEN
EMP 85 => PL 4199/2020
EMP n.85/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Jose Mario Schreiner)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004

Assinaram eletronicamente o documento CD209582610500, nesta ordem:

1 Dep. Jose Mario Schreiner (DEM/GO) - VICE-LÍDER do DEM
2 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE
3 Dep. Christino Aureo (PP/RJ)
4 Dep. Aline Sleutjes (PSL/PR)

Documento eletrônico assinado por Jose Mario Schreiner (DEM/GO), através do ponto SDR_56427, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 26/10/2020 10:43 - PLEN
EMP 86 => PL 4199/2020
EMP n.86/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA ADITIVA Nº /2020

Acrescente-se, onde couber, no art. 23 do Projeto de Lei, dispositivo com a seguinte redação:

Art. 23. A Lei nº 10.893, de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

...

"Art. 17. .....

§ 3º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, serão destinados, anualmente, os seguintes percentuais ao Fundo Naval:

I - quarenta centésimos por cento para contribuir com o pagamento das despesas de representação e estudos técnicos em apoio às posições brasileiras nos diversos elementos componentes da Organização Marítima Internacional - IMO, cujos recursos serão alocados em categoria de programação específica; e

II - dez por cento para projetos integrantes de programas do Comando da Marinha destinados à construção e a reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas, e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional."

JUSTIFICAÇÃO

Documento eletrônico assinado por Professora Dayane Pimentel (PSL/BA), através do ponto SDR_56210, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205151774800

Apresentação: 26/10/2020 10:43 - PLEN
EMP 86 => PL 4199/2020
EMP n.86/0

A redação original do Projeto de Lei nº. 4199/2020 é extremamente permissiva à entrada de embarcações estrangeiras afretadas em águas brasileiras, concedendo suspensão fiscal de todos os tributos federais na entrada destas embarcações em território nacional e pretendendo conferir a estas embarcações o status e os benefícios de uma embarcação de bandeira brasileira.

Soma-se a isto o fato de que a remessa ao exterior para pagamento de afretamento de embarcação goza da benesse de ter a alíquota do IRRF zerada por força do art. 1º da Lei nº 9.481/97. Este conjunto de incentivos tornará o afretamento de embarcação estrangeira para operação no País tão vantajoso que configurará concorrência desleal com os estaleiros nacionais, tendo em vista a discrepância que será gerada entre a economicidade do afretamento de embarcação estrangeira e a construção de uma embarcação nacional nova.

Este nível de descaso com a indústria nacional e de privilegiamento à entrada de bens estrangeiros é injustificado e inédito no mundo para países com a tradição, a capacidade instalada e a disponibilidade de mão de obra especializada de construção naval que o Brasil tem.

Além disso, como sabido, os estaleiros navais são geradores de empregos diretos e indiretos e de renda para as populações das áreas onde se instalam, servindo como verdadeiros vetores de desenvolvimento para essas regiões. Caso o projeto seja aprovado da maneira como foi proposto, a resultante será uma massiva exportação destes postos de trabalho para países como a China, o que não é condizente com a premente necessidade brasileira de gerar empregos para combater as taxas de desemprego atualmente experimentadas.

Diante disto, o que se pretende com a inclusão do dispositivo proposto nesta emenda é criar condições econômicas para viabilizar que a Marinha do Brasil construa, repare e modernize embarcações em estaleiros nacionais sem a necessidade de dotação orçamentária específica do Orçamento Geral da União. Com isso, a Marinha terá condições de renovar e fortalecer sua frota, ao mesmo tempo em que estará ajudando a suprir as severas externalidades negativas que o Projeto de Lei nº. 4199/2020 terá sobre a indústria naval brasileira.

Necessário esclarecer que a modificação proposta na Lei nº. 10.893/2004 por esta emenda é objeto de Projeto de Lei próprio (PL nº 10834/2018) atualmente em tramitação na Câmara dos Deputados, sendo extremamente oportuno colacionar aqui trechos da justificativa do citado Projeto:

> "*A alteração parcial dos artigos 17 e 26 da citada norma busca reposicionar o Brasil no cenário mundial, de modo a reinseri-lo no seleto grupo de nações, de dimensões continentais e de extensa área marítima, que detém tecnologia e autossuficiência para promover o desenvolvimento de sua indústria naval.*
>
> *De fato, a indústria de construção naval é um vetor estratégico da economia de qualquer país da magnitude do Brasil, tendo em vista que movimenta uma extensa cadeia de agentes econômicos; gera uma quantidade significativa de empregos diretos e indiretos; permite criar incentivos de promoção da Marinha Mercante*

Documento eletrônico assinado por Professora Dayane Pimentel (PSL/BA), através do ponto SDR_56210, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD205157748000

nacional; reduz a remessa de divisas por fretes ao exterior; e incentiva a geração de novas tecnologias e desenvolve outros setores estratégicos.

A proposta em tela visa a reduzir os impactos da forte contração do setor de construção naval, decorrente da atual conjuntura econômica, sobretudo motivado pela crise do setor petroleiro no país e no mundo.

Diante dessa conjuntura, vislumbra-se, portanto, a necessidade de revisão dos instrumentos de fomento à indústria naval e à Marinha Mercante brasileira. Este Projeto de Lei apresenta uma proposta voltada para ampliar as possibilidades de apoio financeiro do FMM à construção ou reparo de embarcações destinadas à proteção do Tráfego Marítimo Nacional.

Vislumbra-se, portanto, a criação de uma alternativa regulatória que poderá solucionar, no curto prazo, os problemas acima apresentados de degradação da indústria de construção naval. A Marinha do Brasil, como parte do Poder Naval ("expressão militar" do Poder Marítimo), pode e deve contribuir para a alavancagem deste setor da economia. A crescente demanda da Marinha pelo reaparelhamento de sua esquadra, associada a vocação natural do Brasil para a atividade marítima (costa com cerca de 7,4 mil Km e área oceânica com cerca de 4,5 milhões de km2), e associada aos recursos ora disponíveis no FMM, constituem fatores decisivos para elevar o potencial produtivo da indústria naval brasileira.

Sob outro prisma, a Marinha do Brasil tem o papel constitucional de contribuir para a Defesa da Pátria por meio do controle de áreas marítimas. Ao tornar o ambiente marítimo um local mais seguro, a Marinha possibilitará uma convergência cada vez maior de empresas operando em nossas águas territoriais e, consequentemente, propiciará um incremento nas receitas do FMM, permitindo assim alcançar o desenvolvimento da marinha mercante almejado pela Lei do FMM. Percebe-se, portanto, que uma maior segurança possibilitará uma intensificação da atividade naval e, consequentemente, o aumento do número de fretes marítimos. Relembra-se que são os fretes que geram recursos para o FMM por meio do AFRMM.

Frisa-se que a Defesa Nacional e a segurança marítima são peças essenciais ao desenvolvimento do comércio marítimo, visto que as empresas de navegação precisam, em certa medida, de segurança para operar nas águas nacionais. Essas condições somente poderão ser obtidas por meio de uma Marinha que possua meios navais adequados e capazes de operar de modo onipresente nesta extensa área marítima.

Sob a perspectiva econômica, a construção de navios, mesmo que de pequeno porte, pode gerar diversos transbordamentos positivos (Spillovers), os quais se forem construídos em larga escala, visando a exportação para outras marinhas, serão suficientes para reposicionar a indústria naval no cenário nacional. Neste contexto, destaca-se um aspecto peculiar da indústria militar naval: o emprego dual dos produtos utilizados nos sistemas de bordo, o que evidencia que investir na construção de navios de guerra é um dos caminhos para se fomentar o desenvolvimento nacional, do ponto de vista material e tecnológico, e social.

Os montantes investidos na construção de navios que promovem a Defesa Nacional funcionam como um vetor de desenvolvimento do setor naval brasileiro,

Apresentação: 26/10/2020 10:43 - PLEN
EMP 86 => PL 4199/2020
EMP n.86/0

Documento eletrônico assinado por Professora Dayane Pimentel (PSL/BA), através do ponto SDR_56210, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205517748000

desencadeando uma sequência de externalidades na economia nacional. À título de exemplo, com base em um estudo desenvolvido pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE), para cada R$ 200 milhões investidos em um projeto de Defesa, no setor de construção naval, os efeitos multiplicadores geram os seguintes resultados na economia nacional, com repercussão direta na Base Industrial de Defesa:

a. Produção - 656 milhões;

b. PIB - 362 milhões;

c. Empregos/ano - 3 mil;

d. Valor agregado - 290 milhões;

e. Salários - 106 milhões;

f. Salários autônomos - 134 milhões; e

g. Tributos - 106 milhões.

Diante do contexto acima, chama-se atenção para o papel estratégico do FMM. Este fundo foi concebido para financiar a construção de embarcações da Marinha Mercante e também apoiar financeiramente a Marinha do Brasil. A obtenção de recursos de forma não reembolsável, com a finalidade de construção de meios navais, impulsionaria a indústria do setor e toda a sua cadeia produtiva, em especial as micro e pequenas empresas, retornando ao fundo de maneira indireta.

(...)

Quanto à proposta de alteração do artigo 17, cabe destacar que a lei já prevê a destinação não retornável de fração da arrecadação do AFRMM à Marinha do Brasil. De fato, os §§ 1º, 2º e 3º da Lei do FMM destinam os seguintes percentuais:

> *a. Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – FNDCT (3%);*
>
> *b. Fundo Naval – FN (0,4%); e*
>
> *c. Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – FDEPM (1,5%).*

Dessa forma, o que se pretende é alterar o § 3º do artigo 17, a fim de incluir a destinação de 10% do AFRMM para o Fundo Naval.

(...)

Esta alteração irá possibilitar à Marinha do Brasil construir embarcações, em estaleiros nacionais, as quais serão empregadas no controle das águas territoriais de modo a incrementar as atividades marítimas que aquecem a economia nacional.

(...)

Apresentação: 26/10/2020 10:43 - PLEN
EMP 86 => PL 4199/2020
EMP n.86/0

Documento eletrônico assinado por Professora Dayane Pimentel (PSL/BA), através do ponto SDR_56210, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205151774800

A urgência desse Projeto de Lei visa a possibilitar a recomposição de parte do núcleo do Poder Naval, há muito tempo degradado pela insuficiência orçamentária e, ao mesmo tempo, contribuir para alavancar a indústria naval brasileira por meio da: reativação de estaleiros paralisados; ampliação do nível de empregos diretos e indiretos; melhoria na distribuição de renda; aumento das receitas do FMM; aumento dos tributos incidentes sobre a atividade de construção naval; e ampliação da pauta de exportação com produtos de alto valor agregado".

Deputada **Professora Dayane Pimentel**
PSL/Bahia

Apresentação: 26/10/2020 10:43 - PLEN
EMP 86 => PL 4199/2020
EMP n.86/0

Documento eletrônico assinado por Professora Dayane Pimentel (PSL/BA), através do ponto SDR_56210, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205151774800

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Professora Dayane Pimentel)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD205151774800, nesta ordem:

1 Dep. Professora Dayane Pimentel (PSL/BA)
2 Dep. Felipe Francischini (PSL/PR) - LÍDER do Bloco PSL, PTB, PROS *-(P_7689)
3 Dep. Wellington Roberto (PL/PB) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Apresentação: 26/10/2020 10:43 - PLEN
EMP 86 => PL 4199/2020
EMP n.86/0

Documento eletrônico assinado por Professora Dayane Pimentel (PSL/BA), através do ponto SDR_56210, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 26/10/2020 10:43 - PLEN
EMP 87 => PL 4199/2020
EMP n.87/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA ADITIVA Nº /2020

Acrescente-se, onde couber, no art. 23 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, dispositivo com a seguinte redação:

Art. 23. A Lei nº 10.893, de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

...

"Art. 26. .....

I. .....

n) às Empresas Brasileiras de Navegação e às Empresas Brasileiras de Investimento na Navegação habilitadas no Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar, até 100% (cem por cento) do projeto aprovado para construção realizada em estaleiro brasileiro de qualquer embarcação de interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e para operação dentro do escopo do Programa.

.....

§2º Nas hipóteses de que trata a alínea "n" do inciso I do "caput", o financiamento será concedido à Empresa Brasileira de Navegação ou a Empresa Brasileira de Investimento na Navegação com prazo de carência de 60 (sessenta) meses, prazo de pagamento de 30 (trinta), devendo qualquer outro encargo devido ao agente financeiro ser suportado pelo próprio FMM e não repassado ao tomador".

JUSTIFICAÇÃO

A redação original do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, é extremamente permissiva à entrada de embarcações estrangeiras afretadas em águas brasileiras, concedendo

Documento eletrônico assinado por Professora Dayane Pimentel (PSL/BA), através do ponto SDR_56210, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD202554611400

suspensão fiscal de todos os tributos federais na entrada destas embarcações em território nacional e pretendendo conferir a estas embarcações o status e os benefícios de uma embarcação de bandeira brasileira.

Soma-se a isto o fato de que a remessa ao exterior para pagamento de afretamento de embarcação goza da benesse de ter a alíquota do IRRF zerada por força do art. 1º da Lei nº 9.481/97. Este conjunto de incentivos tornará o afretamento de embarcação estrangeira para operação no País tão vantajoso que configurará concorrência desleal com os estaleiros nacionais, tendo em vista a discrepância que será gerada entre a economicidade do afretamento de embarcação estrangeira e a construção de uma embarcação nacional nova.

Este nível de descaso com a indústria nacional e de privilegiamento à entrada de bens estrangeiros é injustificado e inédito no mundo para países com a tradição, a capacidade instalada e a disponibilidade de mão de obra especializada de construção naval que o Brasil tem.

Além disso, como sabido, os estaleiros navais são geradores de empregos diretos e indiretos e de renda para as populações das áreas onde se instalam, servindo como verdadeiros vetores de desenvolvimento para essas regiões. Caso o projeto seja aprovado da maneira como foi proposto, a resultante será uma massiva exportação destes postos de trabalho para países como a China, o que não é condizente com a premente necessidade brasileira de gerar empregos para combater as taxas de desemprego atualmente experimentadas.

Diante disto, o que se pretende com a inclusão do dispositivo proposto nesta emenda é equilibrar a balança da relação do custo benefício de se construir uma embarcação no Brasil frente à opção de afretar embarcação estrangeira.

Importante notar que a alternativa proposta é salutar tanto para as Empresas Brasileiras de Navegação e Empresas Brasileiras de Investimento na Navegação quanto para os estaleiros navais nacionais, tendo em vista que não visa a barrar a possibilidade de afretamento de embarcação estrangeira para cabotagem, mas apenas dotar as EBNs de uma alternativa economicamente interessante para construir no Brasil.

Salienta-se, ainda, que atualmente o FMM possui cerca de 16 bilhões de reais em caixa e vem enfrentando uma escassez de projetos nos quais alocar este valor, além de ser esperado um crescimento da arrecadação do AFRMM junto com a retomada econômica do País, comprovando, portanto, a capacidade que o FMM tem de suportar a medida aqui proposta.

Deputada **Professora Dayane Pimentel**
PSL/Bahia

Apresentação: 26/10/2020 10:43 - PLEN
EMP 87 => PL 4199/2020
EMP n.87/0

Documento eletrônico assinado por Professora Dayane Pimentel (PSL/BA), através do ponto SDR_56210, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202554611400

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Professora Dayane Pimentel)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD202554611400, nesta ordem:

1 Dep. Professora Dayane Pimentel (PSL/BA)
2 Dep. Felipe Francischini (PSL/PR) - LÍDER do Bloco PSL, PTB, PROS *-(P_7689)
3 Dep. Wellington Roberto (PL/PB) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Apresentação: 26/10/2020 10:43 - PLEN
EMP 87 => PL 4199/2020
EMP n.87/0

Documento eletrônico assinado por Professora Dayane Pimentel (PSL/BA), através do ponto SDR_56210, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 27/10/2020 10:32 - PLEN
EMP 88 => PL 4199/2020
EMP n.88/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N° 4.199, DE 2020
EMENDA N° /2020

Altera o PL 4.199 de 2020, instituindo a preferência das mercadorias de primeira necessidade no transporte por cabotagem, com objetivo de baratear as mercadorias da cesta básica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Acrescenta-se ao Projeto de Lei n° 4.199, de 2020, onde couber, o seguinte dispositivo:

Art. As mercadorias transportadas na navegação por cabotagem terão como prioridade os produtos de primeira necessidade, sendo reservadas a estes uma ocupação mínima da área portuária em percentual a ser definido pelo Ministério da Infraestrutura.

JUSTIFICAÇÃO

O PL 4.199/2020 tem como objetivo reduzir os custos de frete no Brasil e, por consequência, baratear o valor dar mercadorias que circulam pelo território nacional. Dessa forma, visto que o país passa por uma grave crise econômica, inclusive pelo recente aumento de valor de produtos que compõe a cesta básica, como arroz, se faz necessário um estímulo para que tais produtos tenham preferência neste potencialmente barateamento.

Documento eletrônico assinado por Jorge Braz (REPUBLIC/RJ), através do ponto SDR_56518, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201185581300

Apresentação: 27/10/2020 10:32 - PLEN
EMP 88 => PL 4199/2020
EMP n.88/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Logo, por meio desta emenda, sugere-se que o transporte de veículos ceda lugar para mercadorias de primeira necessidade nos primeiros anos de vigência da Lei BR do Mar, de forma a beneficiar a população brasileira, ao passo que mercadorias básicas se tornem mais baratas e acessíveis.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Deputado

Documento eletrônico assinado por Jorge Braz (REPUBLIC/RJ), através do ponto SDR_56518, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201185581300

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 27/10/2020 10:32 - PLEN
EMP 88 => PL 4199/2020
EMP n.88/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Jorge Braz)

Altera o PL 4.199 de 2020, instituindo a preferência das mercadorias de primeira necessidade no transporte por cabotagem, com objetivo de baratear as mercadorias da cesta básica.

Assinaram eletronicamente o documento CD201185581300, nesta ordem:

1 Dep. Jorge Braz (REPUBLIC/RJ)
2 Dep. Jhonatan de Jesus (REPUBLIC/RR) - LÍDER do REPUBLIC *-(P_5027)
3 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Jorge Braz (REPUBLIC/RJ), através do ponto SDR_56518, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 03/11/2020 09:50 - PLEN
EMP 89 => PL 4199/2020
EMP n.89/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020.

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o **inciso II do artigo 7º** do Projeto de Lei 4.199/2020.

Justificativa

O PL 4.199/2020 – BR do Mar permite que uma empresa de navegação afrete embarcações por tempo para o atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo. Para tanto, a empresa deverá estar habilitada no programa BR do Mar e as embarcações deverão ser de sua subsidiária integral estrangeira. O projeto também determina em seu artigo 7º que o Ministério da Infraestrutura estabelecerá as cláusulas essenciais e os **tipos de cargas que poderão ser transportadas nos contratos de longo prazo**.

O afretamento baseado em contratos de longo prazo apresenta um grande potencial de beneficiar diversos tipos de cargas (graneis, petróleo, carga geral, etc). A possibilidade de exclusão de determinadas cargas do afretamento para atendimento de contratos de longo prazo é prejudicial à política de estímulo à cabotagem que o projeto pretende criar.

O setor produtivo nacional deve ter a permissão de utilizar o transporte de cabotagem em todas as modalidades criadas, independentemente do tipo de mercadoria que transporta.

Dessa forma, deve ser excluído o **inciso II do artigo 7º**, que prevê que o Ministério da Infraestrutura estabelecerá os tipos de cargas que poderão ser transportadas no atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo.

Deputado Otto Alencar Filho
PSD/BA

Documento eletrônico assinado por Otto Alencar Filho (PSD/BA), através do ponto SDR_56206, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205964331200

Apresentação: 03/11/2020 14:16 - PLEN
EMP 90 => PL 4199/2020
EMP n.90/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4.119, DE 2020

(Do Poder Executivo)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA MODIFICATIVA N.º ____ , DE 2020

Ao art. 22 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, inclua-se as seguintes alterações propostas. Adicionalmente, inclua-se o art. 24 aqui proposto, renumerando os demais dispositivos.:

Art. 22. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 27.....

XXX – regular e fiscalizar a prestação dos serviços de praticagem, garantido o cumprimento de padrões adequados observadas as prerrogativas da autoridade marítima descritas na Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 e observado o disposto no Parágrafo único do art. 1º da Lei 9.537, de 11 de dezembro de 1997;

.....

§ 2º A Antaq observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha e atuará sob sua orientação em assuntos de Marinha Mercante que interessarem à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, devendo ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário, inclusive da prestação dos serviços de praticagem." (NR)

.....

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202140370800

Apresentação: 03/11/2020 14:16 - PLEN
EMP 90 => PL 4199/2020
EMP n.90/0

Art. 24º A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 2º.....

XXII - Zona de Praticagem - É a área geográfica delimitada por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação de embarcações, exigindo a constituição e funcionamento de Serviço de Praticagem ou de meio alternativo que preserve a segurança no tráfego de embarcações." (NR)

"Art. 4º.....

Parágrafo único. O Poder Executivo estabelecerá, através de órgão colegiado, presidido pelo Ministério da Infraestrutura, assegurada a participação da ANTAQ e da Autoridade Marítima, em regulamento, os parâmetros a serem observados pela Antaq na regulação dos serviços de praticagem, de forma a garantir a economicidade e a manutenção da qualidade dos serviços." (NR)

"Art. 13. .....

§ 1º A inscrição de aquaviários como práticos se dará por meio de autorização concedida pela autoridade marítima, especificamente para cada zona de praticagem.

§ 2º O processo de habilitação de práticos deverá ocorrer de maneira contínua, por meio de prova escrita e/ou prática, em periodicidade não inferior a duas provas anuais, sem limite de vagas, sendo facultada a habilitação para mais de uma zona de praticagem, sendo exigível para tanto aprovação em etapa prática em cada zona de praticagem.

§3º É assegurado a todo prático, na forma prevista no caput deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem, observadas as disposições estabelecidas em norma pela Autoridade Marítima, bem como às disposições da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011 e o princípio da livre concorrência, sendo vedada a utilização de escala única na prestação dos serviços ou a limitação do número de profissionais habilitados em cada zona de praticagem.

§ 4º A autoridade marítima poderá:

I - conceder Certificado de Isenção de Serviço de Praticagem a comandantes de navios, para a condução de embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, dispensando o uso de prático nesta situação exclusiva, na forma estabelecida pela autoridade marítima;

II - estabelecer a utilização de equipamentos de simulação, devidamente homologados, para fins de concessão e manutenção do Certificado de Isenção de Serviço de Praticagem de que trata o inciso

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202140370800

Apresentação: 03/11/2020 14:16 - PLEN
EMP 90 => PL 4199/2020
EMP n.90/0

anterior, bem como para a etapa prática do processo de habilitação de que trata o § 2º do art. 13, na forma e condições estabelecidas em regulamento.

III - habilitar, excepcionalmente e de acordo com as normas da Autoridade Marítima, os Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de Zona de Praticagem específica ou em parte dela, sem a assessoria de prático, nessa situação exclusiva."

§5º A atividade de Praticagem tem natureza essencialmente privada." (NR)

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas, podendo a autoridade marítima requisitar o serviço de práticos (NR).

Parágrafo único. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq poderá realizar a regulação econômica dos serviços de praticagem, observado o disposto no Parágrafo único do art. 1º da Lei 9.537, de 11 de dezembro de 1997;" (NR)

JUSTIFICATIVA

O PL nº 4.199/2020 cria o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar, a ser implementado pelo Poder Executivo e sob monitoramento do Ministério da Infraestrutura.

Entre os objetivos do BR do Mar definidos no seu art. 1º, estão os de: ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem; incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem; incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais; e, revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem das políticas de construção naval.

Nesse sentido, é premente aproveitar o contexto dessa iniciativa para resgatar as discussões já realizadas no contexto do PL 2.149/2015, que modifica a Lei nº 9.537/1997, objetivando dar nova configuração aos serviços de praticagem.

Conforme já argumentado no meu voto em separado apresentado à Comissão de Viação e Transportes no contexto da discussão do PL supracitado[1], o serviço de praticagem é prestado, em outros países, basicamente de duas maneiras: (i) em um modelo de um monopólio regulado, inclusive em relação aos seus preços; (ii) ou em um modelo de mercado de livre concorrência, com livre pactuação entre as partes dos

1 Disponivel em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1844841&filename=Tramitacao-PL+2149/2015

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD202140370800

Apresentação: 03/11/2020 14:16 - PLEN
EMP 90 => PL 4199/2020
EMP n.90/0

termos do serviço. Enquanto isso, no Brasil nós temos um modelo é híbrido que reúne o pior das duas abordagens: trata-se de uma prestação em regime de monopólio e com preços livres, o que, por obvio, cria um ambiente de abuso do poder de mercado por parte do monopolista.

No contexto do transporte de cabotagem essa distorção assume um efeito mais dramático: enquanto na navegação de longo curso o custo da cabotagem é apenas um sobrecusto pontual, para a cabotagem cada uma das paradas em portos brasileiros escalona rapidamente de forma a reduzir a competitividade do modal. Dados da ABAC apontam que, no caso da cabotagem de granel de ciclo reduzido em determinadas rotas, a praticarem chega a representar 20% do custo do serviço pago pelos clientes[2].

Diante do exposto, apresento a emenda em tela que busca, de forma sintética, as mesmas alterações propostas no voto em separado apresentado por mim quando da passagem do PL 2.149/2015 pela Comissão de Viação e Transportes. Em um primeiro momento, altera-se a Lei nº 10.233/2001, de forma a dotar a ANTAQ das competências necessárias para regular e fiscalizar a prestação do serviço de praticagem, observando as prerrogativas específicas do Comando da Marinha no assunto. Em seguida, proponho uma série de alterações à Lei nº 9.537/ 1997, com o objetivo de abrir o mercado de praticagem à concorrência.

Sala das Sessões, _____ de outubro de 2020.

Deputado Federal Paulo Ganime

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

2 Disponível em: https://canaldoservidor.infraestrutura.gov.br/images/apresentacoes-praticagem/apresentacao-syndarma.pdf

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Paulo Ganime)

Apresentação: 03/11/2020 14:16 - PLEN
EMP 90 => PL 4199/2020
EMP n.90/0

Inclui dispositivos para tratar dos Serviços de Praticagem.

Assinaram eletronicamente o documento CD202140370800, nesta ordem:

1 Dep. Paulo Ganime (NOVO/RJ) - LÍDER do NOVO

2 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 03/11/2020 14:16 - PLEN
EMP 91 => PL 4199/2020
EMP n.91/0

PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO Nº _____

Acrescente-se o parágrafo 3º no artigo 9º do PL 4199/2020:

Art. 9º (...)
(...)
§3º A lista de coberturas exigidas e condições de contratação para o seguro marítimo previsto no inciso IV do art. 9º poderão ser estabelecidas por regulamento, que assegurará a sua livre contratação no mercado internacional ou doméstico, incluindo a cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil.

JUSTIFICAÇÃO

O texto original não regula ou estabelece as condições e especificidades do seguro marítimo exigido para as embarcações estrangeiras afretadas pelo BR do Mar (conforme estabelecido no inciso IV do art. 9º).

Seguros marítimos possuem escopos, coberturas específicas e limites de indenização diferentes. Essa é uma matéria que deve ser esclarecida em sede infralegal de forma a detalhar as condições de contratação e cobertura que serão exigidas pelo Governo (casco e máquina, responsabilidade civil, danos contra terceiros, remoção de destroços, poluição, derramamento de óleo), inclusive permitindo a cobertura oferecida por Clubes Internacionais de P&I (Protection & Indemnity).

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204157356600

Apresentação: 03/11/2020 14:16 - PLEN
EMP 91 => PL 4199/2020
EMP n.91/0

A falta de regulação e a redação genérica do inciso IV do art. 9º traz incerteza quanto ao cumprimento ou não da lei, tendo em vista sua amplitude. Esse tipo de incerteza reduz o apetite de investimento pois não é possível estimar os custos e exposição que as empresas estariam sujeitas nos termos do texto originalmente proposto.

Sala das Sessões, _____ de outubro de 2020.

Deputado Federal Paulo Ganime

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204157356600

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 03/11/2020 14:16 - PLEN
EMP 91 => PL 4199/2020
EMP n.91/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Paulo Ganime)

Acrescenta parágrafo 3º no artigo 9º

Assinaram eletronicamente o documento CD200415735600, nesta ordem:

1 Dep. Paulo Ganime (NOVO/RJ) - LÍDER do NOVO
2 Dep. Jhonatan de Jesus (REPUBLIC/RR) - LÍDER do REPUBLIC *-(P_5027)
3 Dep. Efraim Filho (DEM/PB) - LÍDER do DEM *-(P_113862)
4 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 03/11/2020 14:17 - PLEN
EMP 92 => PL 4199/2020
EMP n.92/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO Nº _____

Acrescente-se o parágrafo 3º no artigo 7º do PL 4199/2020:

Art. 7º (...)

(...)

§3º O ato do Poder Executivo Federal previsto no §1º deste artigo não terá efeito retroativo em relação às outorgas ou os pedidos de outorga da autorização de que trata o inciso I do caput do art. 3º, e aos afretamentos já realizados na hipótese prevista no inciso V do § 1º do art. 5º, desde que outorgados ou realizados até a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O §3º tem o condão de restringir ou limitar a política pública criada pela BR do Mar permitindo que o Governo Federal estabeleça a quantidade máxima de embarcações afretadas para atender contratos de longo prazo.

Entende-se que para criar segurança jurídica, necessária para os investimentos no setor, uma mudança na política pública deve ter efeito *ex nunc*, ou seja, não retroagindo e não impactando os direitos adquiridos das empresas cujos afretamentos por tempo para atendimento de contratos de longo prazo ainda se encontram em vigor ou já tenham sido solicitados.

Sala das Sessões, _____ de outubro de 2020.

Deputado Federal Paulo Ganime

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204825757000

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 03/11/2020 14:17 - PLEN
EMP 92 => PL 4199/2020
EMP n.92/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Paulo Ganime)

Acrescente-se o parágrafo 3º no artigo 7º

Assinaram eletronicamente o documento CD204825757000, nesta ordem:

1 Dep. Paulo Ganime (NOVO/RJ) - LÍDER do NOVO
2 Dep. Jhonatan de Jesus (REPUBLIC/RR) - LÍDER do REPUBLIC *-(P_5027)
3 Dep. Efraim Filho (DEM/PB) - LÍDER do DEM *-(P_113862)
4 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 03/11/2020 14:17 - PLEN
EMP 93 => PL 4199/2020
EMP n.93/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO Nº _____

Suprima-se o parágrafo 3º do artigo 5º do PL 4199/2020, renumerando os demais:

JUSTIFICAÇÃO

O texto original vincula os afretamentos por tempo do art. 5º à hipótese de afretamento de embarcação estrangeira por interesse público, prevista no inciso II do art. 9º da Lei 9.432/1997.

Essa vinculação pode ser interpretada como uma obrigação legal de que os afretamentos por tempo, vinculados ao BR do Mar, somente poderão ser realizados mediante o cumprimento concomitante dos requisitos aplicáveis ao afretamento de embarcação estrangeira, previstos na Lei 9.432/1997, e não de forma autônoma e de execução automática.

Com a promulgação da Lei, não há necessidade de se equiparar os afretamentos por tempo previstos no Art. 5º, aos princípios de ordem pública. A Lei, em se tratando de lei especial e posterior, terá força normativa para aplicação autônoma e prevalente, estabelecendo hipóteses e requisitos próprios e autônomos para afretamento de embarcações estrangeiras.

Sala das Sessões, _____ de outubro de 2020.

Deputado Federal Paulo Ganime

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203409863500

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 03/11/2020 14:17 - PLEN
EMP 93 => PL 4199/2020
EMP n.93/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Paulo Ganime)

Suprima-se o parágrafo 3º do artigo 5º do PL 4199/202

Assinaram eletronicamente o documento CD203409863500, nesta ordem:

1 Dep. Paulo Ganime (NOVO/RJ) - LÍDER do NOVO
2 Dep. Jhonatan de Jesus (REPUBLIC/RR) - LÍDER do REPUBLIC *-(P_5027)
3 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 03/11/2020 14:17 - PLEN
EMP 94 => PL 4199/2020
EMP n.94/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO Nº _____

Dê-se nova redação aos incisos V e VII, do art. 5º, bem como ao inciso I, do artigo 7º, do PL 4199/2020:

Art. 5º .....

(...)

V – atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo, ou para transporte de carga própria ou em benefício próprio da empresa habilitada no BR do Mar, nos termos do disposto em ato do Poder Executivo federal;

(...)

VII - atendimento exclusivo de contratos de afretamento de longo prazo entre Empresas Brasileiras de Navegação, para transporte de carga própria ou em benefício próprio da empresa habilitada no BR do Mar, nos termos do disposto em ato do Poder Executivo.

Art. 7º .....

(...)

I - as cláusulas essenciais dos contratos de transporte e as informações que evidenciem o transporte de carga própria ou em benefício próprio da empresa

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203054942500

Apresentação: 03/11/2020 14:17 - PLEN
EMP 94 => PL 4199/2020
EMP n.94/0

habilitada no BR do Mar;

JUSTIFICAÇÃO

O texto original não aborda a hipótese de transporte de carga própria ou em benefício próprio (o chamado "autotransporte") que é uma prática comum em outros setores ligados a commodities.

O autotransporte é reconhecido e regulado pela ANTAQ (Resolução nº 1811/2010-ANTAQ). A inclusão do autotransporte nesta Resolução ocorreu após discussões ocorridas no âmbito do processo de consulta e audiência pública que culminou na publicação da Resolução nº 1811/2010-ANTAQ.

O racional para a permissão do afretamento por tempo para contratos de longo prazo é idêntico aos fundamentos que autorizam o autotransporte. Tratam-se de embarcações que estarão dedicadas ao atendimento de uma carga específica que não utilizaria do mercado *Spot* para tal transporte.

A inclusão do autotransporte tem o condão de incentivar investimentos verticalizados de toda a infraestrutura logística brasileira, permitindo que as empresas afretem embarcações para estabelecer linhas para atendimento de transporte/escoamento da sua própria produção.

Portanto, essa alteração no texto trará uma maior atratividade para a BR do Mar para variados segmentos da indústria brasileira (petróleo, mineração, siderurgia, agricultura, dentre outros), visto que permitirá um diferente modelo de entrada para novos grupos que não possuem EBNs e que ainda não investem na navegação brasileira.

Adicionalmente, sugere-se também a inclusão da possibilidade de afretamento por tempo de embarcação estrangeira para atendimento de "contratos de afretamento por viagem ou por tempo de longo prazo", considerando que as operações de transporte de petróleo, derivados e gás natural são suportadas por meio de contratos de afretamento, e não de transporte, quando ambos, o transportador marítimo e a proprietária da carga são EBNs. É possível que as empresas interessadas celebrem contratos de afretamentos pelo BR do Mar para justamente atender contratos de (sub)afretamento de longo prazo.

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203054942500

Apresentação: 03/11/2020 14:17 - PLEN
EMP 94 => PL 4199/2020
EMP n.94/0

Neste sentido, note-se que as operações de transporte de petróleo, derivados e gás natural podem ser suportadas por meio de contratos de afretamento (e não de transporte) quando ambos o transportador marítimo e a dona da carga são EBNs. É possível que as empresas interessadas (quando cliente e a empresa habilitada na BR do Mar) celebrem (sub)afretamento de longo prazo ao invés de celebrar um contrato de transporte.

Sala das Sessões, _____ de outubro de 2020.

Deputado Federal Paulo Ganime

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203054942500

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 03/11/2020 14:17 - PLEN
EMP 94 => PL 4199/2020
EMP n.94/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Paulo Ganime)

Dê-se nova redação aos incisos V e VII, do art. 5º, bem como ao inciso I, do artigo 7º, do PL 4199/2020:

Assinaram eletronicamente o documento CD203054942500, nesta ordem:

1 Dep. Paulo Ganime (NOVO/RJ) - LÍDER do NOVO
2 Dep. Jhonatan de Jesus (REPUBLIC/RR) - LÍDER do REPUBLIC *-(P_5027)
3 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE
4 Dep. Efraim Filho (DEM/PB) - LÍDER do DEM *-(P_113862)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 03/11/2020 14:17 - PLEN
EMP 95 => PL 4199/2020
EMP n.95/0

PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO Nº _____

Dê-se nova redação ao inciso IV, do artigo 13, do PL 4199/2020:

Art. 13º (...)

(...)

IV - Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior - Cofins-Importação, conforme disposto no art. 14 da Lei nº 10.865, de 2004, ou contribuições sociais ou imposto incidente sobre a importação que venha a sucedê-las;

JUSTIFICAÇÃO

Ao prever a suspensão total de tributos federais, o PL busca replicar em lei o tratamento tributário atualmente garantido pela Instrução Normativa RFB n° 1.600/2015 (art. 5°, I).

Assim, para atingir o objetivo da norma, entende-se que é necessário incluir no inciso IV a mesma redação prevista no final do inciso III (i.e., "ou contribuições sociais ou imposto incidente sobre a importação que venha a sucedê-las"), para prever expressamente que a suspensão continuará se aplicando para qualquer contribuição social ou imposto que substitua a COFINS-Importação.

Sala das Sessões, _____ de outubro de 2020.

Deputado Federal Paulo Ganime

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201140766200

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 03/11/2020 14:17 - PLEN
EMP 95 => PL 4199/2020
EMP n.95/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Paulo Ganime)

Dê-se nova redação ao inciso IV,
do artigo 13, do PL 4199/2020:

Assinaram eletronicamente o documento CD201140766200, nesta ordem:

1 Dep. Paulo Ganime (NOVO/RJ) - LÍDER do NOVO
2 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 03/11/2020 14:17 - PLEN
EMP 96 => PL 4199/2020
EMP n.96/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO Nº _____

Dê-se nova redação ao § 2º, do art. 3º, do PL 4199/2020:

Art. 3º (..)

(...)

§ 2º A forma de outorga da autorização de que trata o § 1º será disciplinada em regulamento.

JUSTIFICAÇÃO

Propõe-se a substituição do termo “concessão” por “outorga de autorização”, de forma adequar a redação aos institutos de direito administrativo e a redação do inciso V do art. 27 da Lei 10.233/2001, que estabelece as atribuições da ANTAQ.

Sala das Sessões, _____ de outubro de 2020.

Deputado Federal Paulo Ganime

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206790299400

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 03/11/2020 14:17 - PLEN
EMP 96 => PL 4199/2020
EMP n.96/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Paulo Ganime)

Dê-se nova redação ao § 2º, do art. 3º, do PL 4199/2020:

Assinaram eletronicamente o documento CD206790299400, nesta ordem:

1 Dep. Paulo Ganime (NOVO/RJ) - LÍDER do NOVO
2 Dep. Jhonatan de Jesus (REPUBLIC/RR) - LÍDER do REPUBLIC *-(P_5027)
3 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 03/11/2020 14:17 - PLEN
EMP 97 => PL 4199/2020
EMP n.97/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO Nº _____

Dê-se nova redação ao inciso III, e alíneas, bem como inclua-se o § 3º, ambos do art. 3º, do PL 4199/2020:

Art. 3º (..)

I - .....

II - .....

III – apresentar, na forma e periodicidade a ser estabelecida em regulamentação própria, informações relativas à sua operação no Brasil, com relação aos seguintes parâmetros de monitoramento da política pública criada por esta Lei:

a) planejamento ou intenção de expansão, modernização e otimização das suas atividades e da sua frota operante no País;

b) dados sobre o aumento na oferta do transporte de cabotagem para o usuário;

c) dados sobre a criação e manutenção de operação de transporte de cargas regular;

d) informações que indiquem a utilização e qualificação da tripulação brasileira contratada;

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202952053600

Apresentação: 03/11/2020 14:17 - PLEN
EMP 97 => PL 4199/2020
EMP n.97/0

e) informações sobre potenciais impacto no desenvolvimento das atividades da cadeia de valor da navegação de cabotagem nas operações realizadas no País;

f) dados sobre investimentos em inovação e desenvolvimento científico e tecnológico
que promovam o desenvolvimento econômico do transporte por cabotagem;

g) dados com relação à segurança no transporte dos bens transportados;

h) dados relacionados a políticas de desenvolvimento sustentável;

i) informações quanto aos valores do frete praticados pela empresa, de acordo com as faixas de frete determinadas em regulação;

j) informações relativas a práticas comerciais e demais informações que venham a ser solicitadas para fins de apuração de infrações de ordem econômica.

§ 1º .....

§ 2º .....

§ 3º A regulação não criará nenhuma obrigação às empresas interessadas que não exclusivamente a de prestação das informações previstas no inciso III do caput.

JUSTIFICAÇÃO

A linguagem do inciso III do Art. 3º dá margem a interpretações diversas sobre a extensão das obrigações relativas ao fornecimento de informações.

Conforme esclarecido pelo Governo Federal em diversas situações, o intuito do termo de compromisso seria somente de monitorar informações do mercado de cabotagem para avaliar periodicamente o sucesso da política pública do BR do Mar.

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202952053600

Apresentação: 03/11/2020 14:17 - PLEN
EMP 97 => PL 4199/2020
EMP n.97/0

Não se faz necessária a assinatura de um termo de compromisso para que o Governo solicite informações de empresas reguladas. A própria lei ou regulamentação infralegal podem estabelecer a forma e a frequência do envio dessas informações.

A assinatura de termos de compromisso entre o Estado e as empresas reguladas, tem como premissa básica a criação de contrapartidas e obrigações para as partes signatárias. Assim, a assinatura de um termo de compromisso apenas para envio de informações não nos parece a forma mais adequada de se obter dados sobre o cumprimento da política pública proposta no PL.

O Estado tem o poder-dever de fiscalização e pode fazê-lo diretamente por intermédio regulamentação infralegal.

Ademais, note que alguns incisos do Art. 3º trazem obrigações (i) que não seriam aplicáveis a todas as empresas interessadas no Projeto BR do Mar; (ii) cujos escopo não é claro, dando oportunidade para interpretações extensivas que podem ir além da mera obrigação de prestar informações; ou ainda (iii) que dependem de fatores externos e alheios às empresas interessadas, por exemplo, a exemplo da dependência de informações qualitativas do ponto de vista do usuário.

Em sendo o objetivo a coleta de informações, a presente proposta visa mitigar as incertezas decorrentes de possíveis interpretações quanto às obrigações listadas como uma diretriz de obrigações que devem ser cumpridas pelas empresas optantes do BR do Mar.

Exemplo de fácil entendimento é a interpretação da alínea “a”, conforme texto original. Pode-se interpretar facilmente que uma EBN deve prestar informações sobre o aumento de sua frota que é condição para se habilitar à BR do Mar – ao invés de informações sobre um potencial desejo de expansão ou aumento de frota.

Ressaltamos que as EBNs já possuem inúmeras obrigações de comunicação e prestação de informações para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, oriundas principalmente das Resoluções

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD202952053600

Apresentação: 03/11/2020 14:17 - PLEN
EMP 97 => PL 4199/2020
EMP n.97/0

Normativas 01/2015, 05/2016 e 18/2017, que, inclusive, alimentam o sistema de estatísticas aquaviárias da ANTAQ. Essas informações adicionais podem ser incluídas, por exemplo, neste arcabouço regulatório.

Abaixo, comentamos especificamente, as razões para exclusão do texto original das seguintes alíneas:

- *Alínea b:* informação que deve ser prestada sob a ótica do usuário. Mais uma razão que esse tipo de obrigação seja definido em regulação e não em um termo de compromisso.
- *Alínea j:* carece de esclarecimento com relação ao que significaria "transparência" nessa alínea. O texto pode ser interpretado tanto no sentido de divulgar o valor do frete praticado a cada contrato (o que certamente geraria uma burocracia desmedida para os entes regulados) ou valores em faixas de preço. A Clareza com relação à intenção do legislador nesse ponto é essencial para evitar distorções interpretação.
- *Alínea k:* além de ser um conceito aberto e abstrato, os padrões de práticas concorrenciais são estabelecidos em lei e regulados pelo CADE, além da ANTAQ ter o dever-poder de fiscalização. A linguagem traz um conceito abstrato e de difícil dimensionamento jurídico: "*O que seriam práticas saudáveis?*" Entende-se que toda prática não expressamente vedada em lei é permitida pelo ordenamento jurídico pátrio.
- *Alínea l:* Esta alínea se utiliza de um conceito muito aberto e abstrato, tendo em vista que não delimita o escopo da obrigação de prestar informações.

Sala das Sessões, _____ de outubro de 2020.

Deputado Federal Paulo Ganime

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202952053600

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 03/11/2020 14:17 - PLEN
EMP 97 => PL 4199/2020
EMP n.97/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Paulo Ganime)

Dê-se nova redação ao inciso III, e alíneas, bem como inclua-se o § 3º, ambos do art. 3º, do PL 4199/2020:

Assinaram eletronicamente o documento CD202952053600, nesta ordem:

1 Dep. Paulo Ganime (NOVO/RJ) - LÍDER do NOVO
2 Dep. Jhonatan de Jesus (REPUBLIC/RR) - LÍDER do REPUBLIC *-(P_5027)
3 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Paulo Ganime (NOVO/RJ), através do ponto SDR_56318, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 05/11/2020 16:31 - PLEN
EMP 98 => PL 4199/2020
EMP n.98/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO Nº

(do Sr. Delegado **ANTÔNIO FURTADO PSL/RJ**)

Acrescente-se ao art. 23 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, a seguinte modificação do art. 6º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004

"Art.
23. .....

"Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se a alíquota de 10% (dez por cento):
I - na navegação de longo curso;
II - na navegação de cabotagem; e
III - na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte nas regiões Norte e Nordeste.
.....
§ 4º O Poder Executivo poderá estabelecer descontos diferenciados à alíquota de que trata do caput, levando em consideração os tipos de carga e de navegação e o fluxo de caixa do FMM." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM – é a fonte básica para dois importantes instrumentos de política pública: o Fundo da Marinha Mercante e as Contas Vinculadas. Trata-se o primeiro de fundo financeiro cujos recursos são utilizados para financiar a construção e reparo de embarcações, e a construção de estaleiros. Mais de 600 embarcações foram construídas com recursos do fundo nos últimos 10 anos. Já as contas vinculadas são contas em nome de cada Empresa Brasileira de Navegação, nas quais são depositados os recursos do AFRMM das operações de cabotagem e navegação interior. A Lei 10.893/2004 define quais são os usos possíveis para estes recursos, tais como aquisição de embarcações novas, para uso próprio, construídas em estaleiros brasileiros, modernização, docagem ou reparação de embarcação própria, dentre outros usos.

Todavia, hoje há um desbalanceamento nesta fonte: o FMM conta com saldo de recursos em torno de R$ 7 bilhões. Além disso, segundo dados da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), de janeiro de 2018 a junho de 2020, o Governo

Documento eletrônico assinado por Delegado Antônio Furtado (PSL/RJ), através do ponto SDR_56297, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD207396403600

Federal arrecadou R$ 9 bilhões com o AFRMM, porém apenas R$ 2,1 bilhões foram aplicados, nem sempre para o fomento da navegação ou cabotagem.

Conforme prevê o art. 6º da Lei 10.893/2004, as cargas de importação pagam uma alíquota de 25% sobre o valor do frete, já as cargas da cabotagem pagam 10%, e as na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste, pagam 40%. Para não prejudicar os importantes objetivos fomentados pela política pública, acreditamos que a redução da alíquota incidente sobre todas essas hipóteses para 10% seria o suficiente para a manutenção dos dois instrumentos de política, desonerando significativamente as cadeias produtivas. A medida produzirá efeitos positivos no setor de navegação, como a redução do custo marítimo e o aumento de competitividade, ao mesmo tempo em que preserva o fomento almejado pela atual política pública.

Por fim, considerando a possibilidade de, no futuro, outros desbalanceamentos acontecerem, acreditamos ser pertinente a alocação de competência para o Poder Executivo estabelecer descontos nas alíquotas, por isso estamos propondo também a inclusão do §4º ao art. 6º da Lei nº 10.893/2004.

Por conseguinte, rogamos aos nobres pares o apoio à presente emenda, que vai ao encontro dos objetivos almejados pela proposição.

Sala das sessões, de de 2020

Deputado Federal Delegado ANTÔNIO FURTADO PSL/RJ.

Apresentação: 05/11/2020 16:31 - PLEN
EMP 98 => PL 4199/2020
EMP n.98/0

Documento eletrônico assinado por Delegado Antônio Furtado (PSL/RJ), através do ponto SDR_56297, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD207396403600

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Delegado Antônio Furtado)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD207396403600, nesta ordem:

1 Dep. Delegado Antônio Furtado (PSL/RJ)
2 Dep. Felipe Francischini (PSL/PR) - LÍDER do Bloco PSL, PTB, PROS
3 Dep. Wellington Roberto (PL/PB) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Apresentação: 05/11/2020 16:31 - PLEN
EMP 98 => PL 4199/2020
EMP n.98/0

Documento eletrônico assinado por Delegado Antônio Furtado (PSL/RJ), através do ponto SDR_56297, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL –** PSD/RJ

Apresentação: 16/11/2020 12:22 - PLEN
EMP 99 => PL 4199/2020
EMP n.99/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO N.º_____/2020

(Do Sr. Hugo Leal)

Acrescente-se o inciso III ao artigo 5º do Projeto de Lei n° 4.199, de 2020, com a seguinte redação:

"Art. 5º

…….....

.....

III – habilitadas para emprego exclusivo no transporte de cargas na navegação de cabotagem. " (NR)

JUSTIFICATIVA

Embora o Programa BR do Mar seja voltado exclusivamente ao desenvolvimento do transporte de cabotagem, os dispositivos do Projeto de Lei relativos ao Programa BR do Mar, carecem de clareza quanto à delimitação da aplicabilidade exclusiva à cabotagem e às embarcações destinadas a este segmento da navegação.

Ademais o PL 4.199/2020 contém dispositivos novos e alterações nas Leis 10.893/2004 e 9.432/1997, legislação que abrange os demais setores de navegação além da cabotagem: navegação de interior, apoio portuário e apoio marítimo e cada um destes setores utiliza um tipo de embarcação distinta da usada na cabotagem.

Tendo em vista que a técnica legislativa exige exatidão e clareza para viabilizar a adequada aplicação da Lei, é importante que os dispositivos do PL 4.199/2020 indiquem claramente a delimitação apenas à cabotagem, para evitar que possa ser invocado para outras modalidades de navegação, o que não é o objetivo do Programa BR do MAR e do Projeto de Lei. O caput do artigo 5º autoriza que a empresa habilitada no Programa BR do MAR a afretar embarcações de sua subsidiária integral no exterior.

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR_56306, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD208281707300

Apresentação: 16/11/2020 12:22 - PLEN
EMP 99 => PL 4199/2020
EMP n.99/0

Sabe-se que o objetivo é que a embarcação afretada seja de cabotagem, entretanto, da forma como está redigido o dispositivo dará margem para que uma empresa de navegação de cabotagem habilitada no BR do MAR possa afretar outros tipos de embarcação de subsidiária integral no exterior para uso em setores da navegação distintos da cabotagem, o que não é objetivo do Programa BR do MAR e ademais trará distorções para os outros setores que estão organizados e em funcionamento e até mesmo judicialização, dentre outras consequências.

Assim, visando-se obter a segurança jurídica necessária é importante inserir no caput do artigo 5º o Inciso III para deixar expresso que a permissão de afretamento de embarcação de subsidiária estrangeira é para embarcações destinadas exclusivamente ao transporte por cabotagem.

Plenário, em 19 de outubro de 2020.

Deputado **HUGO LEAL**
PSD/RJ

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR_56306, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/11/2020 12:11 - PLEN
EMP 100 => PL 4199/2020
EMP n.100/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA ADITIVA N.º_____/2020
(Do Sr. SERGIO SOUZA)

Dá nova redação aos artigos 17 e 26 da Lei nº 10.893, de 18 de julho de 2004, para incluir obrigações de atividade de custeio de dragagem que especifica:

O art. 17 da Lei nº 10.893, de 18 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido do §1-A:

> "Art. 17. O produto da arrecadação do AFRMM será destinado:
>
> I - ao Fundo da Marinha Mercante - FMM:
>
> § 1º-A. Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, será destinado, anualmente, o percentual de 10% (dez por cento) para financiamento e contratação serviços de obras de engenharia destinadas a manutenção, aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, 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."

O art. 26 da Lei nº 10.893, de 18 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido da alínea k no inciso I, e inciso VIII.

Art.
26 .....

Documento eletrônico assinado por Sergio Souza (MDB/PR), através do ponto SDR_56467, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 17/11/2020 12:11 - PLEN
EMP 100 => PL 4199/2020
EMP n.100/0

.....

I - .....

.....

k) No financiamento e contratação serviços de obras de engenharia, contratados por autoridades portuárias, arrendatários e terminais de uso privado, até 100% (cem porcento) do projeto aprovado, destinadas a manutenção, aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, 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.

VIII - No financiamento para contratação serviços de obras de engenharia, contratados por autoridades portuárias, arrendatários e terminais de uso privado, até 100% (cem por cento) do projeto aprovado, destinadas a manutenção, aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, 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.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte hidroviário é o mais eficiente e o menos poluente de todos os modais de transporte. A legislação brasileira, contudo, não dispensa a esse modal tratamento tributário diferenciado capaz de incentivá-lo vis-à-vis os outros modais menos eficientes e mais poluentes.

Ao contrário, onera o transporte hidroviário com o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

O AFRMM é destinado a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria da

Documento eletrônico assinado por Sergio Souza (MDB/PR), através do ponto SDR_56467, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201710521200

construção e reparação naval brasileiras, e constitui fonte básica do Fundo da Marinha Mercante (FMM).

O AFRMM incide sobre o frete, que é a remuneração do transporte aquaviário de carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro;

Não incide sobre a navegação fluvial e lacustre, exceto sobre cargas de granéis líquidos, transportadas no âmbito das regiões Norte e Nordeste.

O fato gerador é o início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro. O AFRMM é calculado sobre o frete de acordo com as seguintes alíquotas:

a) 25% na navegação de longo curso;

b) 10% na navegação de cabotagem; e

c) 40% na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

Os portos localizados no País escoam 95% das exportações. Parte desse desempenho se deve ao trabalho das dragagens, processo de engenharia que tem como objetivo tornar mais segura a navegação, já que garante o acesso ao canal do porto para atração dos navios para que sejam feitas a carga e descarga das mercadorias.

Além da necessidade de tornar os portos economicamente competitivos, há a obrigatoriedade de adequá-los para receber as modernas e grandes embarcações de transporte, tendo em vista que, quanto maior for a embarcação, maior será a sua capacidade de transporte e, consequentemente, será maior o seu calado.

Isto se dá pela necessidade de obter uma vantagem competitiva no valor final dos produtos brasileiros, nos mercados externos, em relação a outros países, com a diminuição do custo do frete marítimo.

O investimento em dragagem permite abrir novos portos e fazer a manutenção nos que já existem — algo essencial para a logística de comércio exterior. O procedimento é feito usando dragas (embarcações ou plataformas flutuantes que têm o equipamento necessário para fazer a remoção do solo).

Ampliar, recuperar e modernizar os portos brasileiros já é uma preocupação há alguns anos. Com o objetivo de reduzir custos logísticos, melhorar a eficiência operacional e aumentar a competitividade das exportações, investimentos governamentais foram feitos na infraestrutura portuária.

Apresentação: 17/11/2020 12:11 - PLEN
EMP 100 => PL 4199/2020
EMP n.100/0

Documento eletrônico assinado por Sergio Souza (MDB/PR), através do ponto SDR_56467, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201710521200

Apresentação: 17/11/2020 12:11 - PLEN
EMP 100 => PL 4199/2020
EMP n.100/0

Os procedimentos de dragagem são de alta complexidade técnica e custo, e devem ser encarados como investimento não só no porto, mas em toda a cadeia logística ligada ao modal naval, principalmente porque os benefícios ambientais e econômicos da dragagem são obtidos no médio e longo prazo.

Por exemplo, com a manutenção das profundidades originais o perfil das embarcações que acessam o porto pode ser alterado, aumentando seu porte e capacitando-o a receber embarcações maiores e mais modernas. Isso resulta, obviamente, no aumento da produção e na redução da poluição.

Notadamente as obras de dragagem são essenciais para a segurança da navegação e melhoria do ambiente de competitividade brasileira no cenário internacional, fato que indica a necessidade de facilitação para sua consecução pela disponibilidade de recursos para este fim.

Esta emenda visa incluir obrigações de atividade de custeio de dragagem que especifica.

Plenário, em 20 de outubro de 2020

Sergio Souza
MDB/PR

Documento eletrônico assinado por Sergio Souza (MDB/PR), através do ponto SDR_56467, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201710521200

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 17/11/2020 12:11 - PLEN
EMP 100 => PL 4199/2020
EMP n.100/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Sergio Souza)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD201710521200, nesta ordem:

1 Dep. Sergio Souza (MDB/PR)
2 Dep. Aline Sleutjes (PSL/PR)
3 Dep. Zé Vitor (PL/MG)
4 Dep. Jose Mario Schreiner (DEM/GO) - VICE-LÍDER do DEM
5 Dep. Celso Maldaner (MDB/SC)
6 Dep. Pedro Lupion (DEM/PR) - LÍDER do DEM
7 Dep. Baleia Rossi (MDB/SP) - LÍDER do MDB
8 Dep. Fausto Pinato (PP/SP) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Sergio Souza (MDB/PR), através do ponto SDR_56467, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 18/11/2020 10:32 - PLEN
EMP 101 => PL 4199/2020
EMP n.101/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA Nº

Altera a redação do art. 23, modificando a redação do item 2 da alínea "a" do inciso I do art. 26 da Lei nº 10.893/2004.

Art. 23. A Lei nº 10.893, de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

……

"Art. 26 ……..

I - ……...

a) ……..

2. para jumborização, conversão, modernização ou reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para a aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro ou por empresa especializada brasileiros, podendo a empresa brasileira de navegação adquirir diretamente materiais e equipamentos, bem como contratar os serviços do estaleiro e das empresas especializadas;

……."

JUSTIFICAÇÃO

As embarcações da marinha mercante, ao longo da sua vida útil, de até 20 anos, passam por reparações para atender regulamentos nacionais e internacionais, entre elas as docagens obrigatórias a cada ciclo de cinco anos.

Documento eletrônico assinado por Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ), através do ponto SDR_56313, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206734202500

Apresentação: 18/11/2020 10:32 - PLEN
EMP 101 => PL 4199/2020
EMP n.101/0

Outras intervenções também são necessárias, como jumborização, que é o aumento de sua capacidade, conversão e modernização, que permitem que as embarcações se adequem aos mercados que operam.

A proposta busca aperfeiçoar a redação do Inciso I, alínea “a” item 2 do artigo 26 de forma permitir que a empresa brasileira de navegação possa contratar diretamente o estaleiro brasileiro e empresas brasileiras de acordo com as suas especialidades, bem como adquirir diretamente os materiais e equipamentos necessários, reduzindo custos e aumentando eficiência.

A alteração irá contribuir para baixar os custos das obras com a contratação direta com os prestadores de serviços e com os fornecedores, reduzindo intermediações e pagamentos de impostos em cascata. A modificação proposta é necessária pois permitirá às empresas de navegação tomar empréstimos com recursos do Fundo da Marinha Mercante para realizar as obras necessárias nas embarcações dentro do formato de contratação usual e racional.

Sala da Comissão, em de de 2020.

Deputado MARCELO CALERO

Documento eletrônico assinado por Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ), através do ponto SDR_56313, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206734202500

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Marcelo Calero)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD206734202500, nesta ordem:

1 Dep. Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ)
2 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Apresentação: 18/11/2020 10:32 - PLEN
EMP 101 => PL 4199/2020
EMP n.101/0

Documento eletrônico assinado por Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ), através do ponto SDR_56313, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 18/11/2020 10:32 - PLEN
EMP 102 => PL 4199/2020
EMP n.102/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA Nº

Adiciona o inciso III ao art. 5º do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020:

Art. 5º ……...

III – habilitadas para emprego exclusivo no transporte de cargas na navegação de cabotagem.

JUSTIFICAÇÃO

Embora o Programa BR do Mar seja voltado exclusivamente ao desenvolvimento do transporte de cabotagem, os dispositivos do Projeto de Lei relativos ao Programa BR do Mar, carecem de clareza quanto à delimitação da aplicabilidade exclusiva à cabotagem e às embarcações destinadas a este segmento da navegação.

Ademais o PL 4.199/2020 contém dispositivos novos e alterações nas Leis 10.893/2004 e 9.432/1997, legislação que abrange os demais setores de navegação além da cabotagem: navegação de interior, apoio portuário e apoio marítimo e cada um destes setores utiliza um tipo de embarcação distinta da usada na cabotagem.

Tendo em vista que a técnica legislativa exige exatidão e clareza para viabilizar a adequada aplicação da Lei, é importante que os dispositivos do PL 4.199/2020 indiquem claramente a delimitação apenas à cabotagem, para evitar que possa ser invocado para outras modalidades de navegação, o que não é o objetivo do Programa BR do MAR e do Projeto de Lei. O caput do artigo 5º autoriza que a empresa habilitada no Programa BR do MAR a afretar embarcações de sua subsidiária integral no exterior.

Documento eletrônico assinado por Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ), através do ponto SDR_56313, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205043736000

Apresentação: 18/11/2020 10:32 - PLEN
EMP 102 => PL 4199/2020
EMP n.102/0

Sabe-se que o objetivo é que a embarcação afretada seja de cabotagem, entretanto, da forma como está redigido o dispositivo dará margem para que uma empresa de navegação de cabotagem habilitada no BR do MAR possa afretar outros tipos de embarcação de subsidiária integral no exterior para uso em setores da navegação distintos da cabotagem, o que não é objetivo do Programa BR do MAR e ademais trará distorções para os outros setores que estão organizados e em funcionamento e até mesmo judicialização, dentre outras consequências.

Assim, visando-se obter a segurança jurídica necessária é importante inserir no caput do artigo 5º o Inciso III para deixar expresso que a permissão de afretamento de embarcação de subsidiária estrangeira é para embarcações destinadas exclusivamente ao transporte por cabotagem.

Sala da Comissão, em de de 2020.

Deputado MARCELO CALERO

Documento eletrônico assinado por Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ), através do ponto SDR_56313, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205043736600

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Marcelo Calero)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD200504373600, nesta ordem:

1 Dep. Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ)
2 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Apresentação: 18/11/2020 10:32 - PLEN
EMP 102 => PL 4199/2020
EMP n.102/0

Documento eletrônico assinado por Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ), através do ponto SDR_56313, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 18/11/2020 10:32 - PLEN
EMP 103 => PL 4199/2020
EMP n.103/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA Nº

Art. 1º Dá a seguinte redação ao caput do art. 5º do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020:

> *Art. 5º A empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar por tempo embarcações destinadas exclusivamente ao transporte por cabotagem de sua subsidiária integral estrangeira, desde que tais embarcações estejam:*

JUSTIFICAÇÃO

Embora o Programa BR do Mar seja voltado exclusivamente ao desenvolvimento do transporte de cabotagem, os dispositivos do Projeto de Lei relativos ao Programa BR do Mar carecem de clareza quanto à delimitação da aplicabilidade exclusiva à cabotagem e às embarcações destinadas a este segmento da navegação.

Ademais, o PL 4199/2020 contém dispositivos novos e alterações nas Leis 10.893/2004 e 9.432/1997, legislação que abrange os demais setores de navegação além da cabotagem: navegação de interior, apoio portuário e apoio marítimo e cada um destes setores utiliza um tipo de embarcação distinta da usada na cabotagem.

Tendo em vista que a técnica legislativa exige exatidão e clareza para viabilizar a adequada aplicação da Lei, é importante que os dispositivos do PL 4.199/2020 indiquem claramente a delimitação apenas à cabotagem, para evitar que possa ser invocado para outras modalidades de navegação, o que não é o objetivo do Programa BR do MAR e do Projeto de Lei.

Documento eletrônico assinado por Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ), através do ponto SDR_56313, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201357711600

Apresentação: 18/11/2020 10:32 - PLEN
EMP 103 => PL 4199/2020
EMP n.103/0

O artigo 5º do PL em seu caput autoriza a empresa habilitada no Programa BR do MAR a afretar embarcações de sua subsidiária integral no exterior e sabidamente a intenção é que a embarcação afretada seja de cabotagem.

Da forma como está redigido o dispositivo dará margem para que uma empresa de navegação de cabotagem habilitada no BR do MAR possa afretar outros tipos de embarcações de subsidiária integral no exterior para uso em setores da navegação distintos da cabotagem, o que não é objetivo do Programa BR do MAR e ademais trará distorções para os outros setores que estão organizados e em funcionamento e até mesmo judicialização, dentre outras consequências.

Assim, visando-se obter a segurança jurídica necessária é importante proceder a alteração proposta que deixa expresso que a permissão de afretamento por tempo de subsidiária estrangeira é exclusiva para embarcações destinadas exclusivamente ao transporte por cabotagem.

Sala da Comissão, em de de 2020.

Deputado MARCELO CALERO

Documento eletrônico assinado por Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ), através do ponto SDR_56313, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201357711600

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Marcelo Calero)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD201357711600, nesta ordem:

1 Dep. Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ)
2 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Apresentação: 18/11/2020 10:32 - PLEN
EMP 103 => PL 4199/2020
EMP n.103/0

Documento eletrônico assinado por Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ), através do ponto SDR_56313, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 18/11/2020 10:32 - PLEN
EMP 104 => PL 4199/2020
EMP n.104/0

PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1969, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA Nº

"Art. 20. A Lei nº 5.474, de 1968, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"……
……
……

Art. 15……

II- ……

b) esteja acompanhada de documento hábil comprobatório da entrega e recebimento da mercadoria, permitida a sua comprovação por meio eletrônico ou, ainda, digitalmente, nos termos do artigo 6º do Decreto 10.278/20, independentemente de aceite da contraparte; e" (NR)

……
……

JUSTIFICAÇÃO

O Decreto 10.278/20, que regulamentou o inciso X do artigo 3º da Lei de Liberdade Econômica (nº 13.874/19), estabeleceu a técnica e os requisitos para a digitalização de documentos públicos ou privados, a fim de que os documentos digitalizados produzam os mesmos efeitos legais dos documentos originais, não se aplicando o Decreto aos documentos nato-digitais, que são documentos produzidos originalmente em formato digital.

De acordo com o site do CONARQ (Conselho Nacional de Arquivos) órgão colegiado, vinculado ao Arquivo Nacional do Ministério da Justiça e

Documento eletrônico assinado por Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ), através do ponto SDR_56313, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205464128300

Apresentação: 18/11/2020 10:32 - PLEN
EMP 104 => PL 4199/2020
EMP n.104/0

Segurança Pública, há diferença entre documento eletrônico e documento digital, conforme destacamos a seguir:

> **"Documento digital é a mesma coisa que documento eletrônico?**
>
> Resposta: Na literatura arquivística internacional, ainda é corrente o uso do termo "documento eletrônico" como sinônimo de "documento digital". Entretanto, do ponto de vista tecnológico, existe uma diferença entre os termos "eletrônico" e "digital".
>
> Um documento eletrônico é acessível e interpretável por meio de um equipamento eletrônico (aparelho de videocassete, filmadora, computador), podendo ser registrado e codificado em forma analógica ou em dígitos binários. Já um documento digital é um documento eletrônico caracterizado pela codificação em dígitos binários e acessado por meio de sistema computacional. Assim, todo documento digital é eletrônico, mas nem todo documento eletrônico é digital.
>
> Apesar de ter seu foco atualmente direcionado para os documentos digitais, a CTDE (Câmara Técnica de Documentos Eletrônicos) mantém seu nome, uma vez que este escopo pode ser expandido ao longo do desenvolvimento de seus trabalhos. Exemplos: 1) documento eletrônico: filme em VHS, música em fita cassete. 2) documento digital: texto em PDF, planilha de cálculo em Microsoft Excel, áudio em MP3, filme em AVI.[1]"

Sendo assim, considerando que o legislador não se utiliza de expressões específicas à toa, entendemos que, salvo melhor juízo, o "meio eletrônico" mencionado no PL não corresponde a digitalização do comprovante de entrega, mas sim que o comprovante de entrega, no caso o canhoto, poderá ser emitido eletronicamente, isto é, sem necessidade da via física.

Para adequar a legislação à Lei da Liberdade Econômica, apresentamos a presente proposta de emenda.

---

1 Trecho retirado do sítio eletrônico: http://antigo.conarq.gov.br/documentos-eletronicos-ctde/perguntas-mais-frequentes.html, no dia 28 de setembro de 2020.

Documento eletrônico assinado por Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ), através do ponto SDR_56313, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205464128300

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 18/11/2020 10:32 - PLEN
EMP 104 => PL 4199/2020
EMP n.104/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Marcelo Calero)

Permite a utilização de documentos eletrônicos para cobranças judiciais de duplicatas, em consonância com a Lei da Liberdade Econômica.

Assinaram eletronicamente o documento CD205464128300, nesta ordem:

1 Dep. Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ)
2 Dep. Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP) - LÍDER do CIDADANIA *-(p_6524)
3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
4 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
5 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ), através do ponto SDR_56313, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 18/11/2020 10:32 - PLEN
EMP 105 => PL 4199/2020
EMP n.105/0

PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1969, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA Nº

"Art.4º……

§ 1º O descumprimento das condições estabelecidas no art. 3º, não sanadas em até 30 dias, acarretará a perda de habilitação da empresa no programa BR do Mar." (NR)

.....

JUSTIFICAÇÃO

O parágrafo 1º do artigo 4º do PL 4.199/2020 cuida do tratamento dado a quem descumprir as condições previstas artigo 3º, que acarretarão a inabilitação da empresa no Programa BR do Mar.

Entendemos que a medida é bastante gravosa. Pendências gerais no CADIN ou conta-corrente fiscal são situações comuns que podem acontecer em grandes empresas, que por sua vez dependem de aprovações para pagamento, controles internos, regras de governança, entre outros. São situações momentâneas e que se ajustam rapidamente, mas que devem ser levadas em consideração na alteração legislativa proposta.

Sendo assim, nossa recomendação seria incluir um "grace period" para que as empresas possam sanar algum problema existente.

Documento eletrônico assinado por Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ), através do ponto SDR_56313, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209821487100

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Marcelo Calero)

Apresentação: 18/11/2020 10:32 - PLEN
EMP 105 => PL 4199/2020
EMP n.105/0

Amplia prazo das companhias de navegação se adequarem aos requisitos do BR do Mar. A emenda propõe 30 dias para adequação das empresas.

Assinaram eletronicamente o documento CD209821487100, nesta ordem:

1 Dep. Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ)
2 Dep. Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP) - LÍDER do CIDADANIA *-(p_6524)
3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
4 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
5 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ), através do ponto SDR_56313, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 18/11/2020 10:32 - PLEN
EMP 106 => PL 4199/2020
EMP n.106/0

PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1969, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA Nº

Art. 23. A Lei nº 10.893, de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"……
……
……..

Art. 21. A empresa brasileira de navegação decai do direito ao produto do AFRMM no caso de não-utilização dos valores no prazo de 5 (cinco) anos, contados do seu depósito, transferindo-se esses valores para o FMM
……
……." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Conta Vinculada do AFRMM - Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante, de que trata o art. 19 da Lei 10.893/04, é um importante mecanismo de fomento para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval brasileiras. Dentre as principais utilizações dos recursos da Conta Vinculada estão a construção e a reparação de navios em estaleiros brasileiros.

A construção e a reparação de navios possuem dinâmicas próprias. A construção é precedida de estudos de mercado, de desenvolvimento do projeto básico e da contratação do estaleiro. Este, por sua vez, detalhará o projeto de construção e seu início dependerá da carteira do estaleiro, o que pode levar de 2 (dois) a 5 (cinco) anos. A reparação com a colocação do navio em seco (docagem), por sua vez, possui intervalos de 5 (cinco) anos,

Documento eletrônico assinado por Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ), através do ponto SDR_56313, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201748465700

Apresentação: 18/11/2020 10:32 - PLEN
EMP 106 => PL 4199/2020
EMP n.106/0

no início da vida útil operacional do navio, que passam posteriormente para intervalos de 2 (dois) anos e meio, atendendo regulamentação da Autoridade Marítima Brasileira.

No que tange aos depósitos dos recursos na conta vinculada, estes são distribuídos ao longo dos meses de acordo com a programação orçamentária e financeira do FMM - Fundo da Marinha Mercante e de acordo com os depósitos diretos oriundo da partilha da arrecadação do AFRMM. Assim, a Conta Vinculada acumula recursos para ser utilizado no momento correto da construção ou da reparação do navio.

A Lei 10.893/04, no seu art. 21, estabeleceu que o prazo máximo para a utilização dos recursos depositados na Conta Vinculada é de 3 (três) anos contados da data do depósito. Este prazo tem se mostrado insuficiente no caso de projetos de construção de navios de grande porte, situação agravada em muitos casos pelo tamanho da carteira de encomendas do estaleiro. No caso da reparação de navios, o problema também ocorre devido à idade média da frota em alguns segmentos de navegação ser inferior a 10 (dez) anos, o que leva o intervalo entre as docagens, e consequentemente o uso dos recursos da Conta Vinculada, ser de 5 (cinco) anos.

A redação proposta por esta Emenda para o art. 21 da Lei nº 10.893/04 visa adequar o prazo de utilização dos recursos da Conta Vinculada à situação real da construção e da reparação de navios em estaleiros brasileiros. Esta revisão permitirá que as empresas brasileiras de navegação programem de forma adequada seus investimentos, sem o risco de perderem recursos que são vitais para viabilizar a construção e reparação de navios Brasil.

Documento eletrônico assinado por Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ), através do ponto SDR_56313, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201748465700

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Marcelo Calero)

Amplia o prazo para utilização dos recursos da conta vinculada ao Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) de três para cinco anos.

Assinaram eletronicamente o documento CD201748465700, nesta ordem:

1 Dep. Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ)
2 Dep. Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP) - LÍDER do CIDADANIA *-(p_6524)
3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
4 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
5 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Apresentação: 18/11/2020 10:32 - PLEN
EMP 106 => PL 4199/2020
EMP n.106/0

Documento eletrônico assinado por Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ), através do ponto SDR_56313, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 18/11/2020 10:33 - PLEN
EMP 107 => PL 4199/2020
EMP n.107/0

PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1969, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA Nº

"Art. 23. A Lei nº 10.893, de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"……

Art. 19 (…)

I – (…)

……
…….

b) para jumborização, conversão, modernização, docagem, manutenção, revisão e reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e/ou instalação de equipamentos, nacionais ou importados, quando realizada por estaleiro ou empresa especializada brasileira, sendo responsabilidade da empresa proprietária ou afretadora adquirir e contratar os serviços; ……
……

c) para manutenção, em todas as suas categorias, realizada por estaleiro brasileiro, por empresa especializada ou pela empresa proprietária ou afretadora, em embarcação própria ou afretada; (NR) ……
……..."

JUSTIFICAÇÃO

Documento eletrônico assinado por Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ), através do ponto SDR_56313, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 18/11/2020 10:33 - PLEN
EMP 107 => PL 4199/2020
EMP n.107/0

As alterações propostas visam atualizar, sob vários aspectos, a redação de dispositivo da Lei 10.893/04 que possui ampla utilização pelas empresas brasileiras de navegação. A introdução dos termos “manutenção” e revisão” é uma atualização que se faz necessária, pois o termo “reparação” é aplicado apenas no caso de intervenções após a quebra de um equipamento ou colapso de uma estrutura, por exemplo.

A NBR 5462 (ABNT, nov/94), que trata dos principais conceitos e termos relacionados à Confiabilidade e Mantenabilidade, define, entre outros, o que significa manutenção e suas divisões: - Manutenção preventiva - aquela efetuada em intervalos predeterminados, ou de acordo com critérios prescritos, destinada a reduzir a probabilidade de falha ou a degradação do funcionamento de um item; manutenção programada - aquela efetuada de acordo com um programa preestabelecido; - Manutenção preditiva - aquela que permite garantir uma qualidade de serviço desejada, com base na aplicação sistemática de técnicas de análise, utilizando-se de meios de supervisão centralizados ou de amostragem, para reduzir ao mínimo a manutenção preventiva e diminuir a manutenção corretiva; e - Manutenção corretiva e reparo - aquela efetuada após a ocorrência de uma pane e destinada a recolocar um item em condições de executar uma função requerida.

Desta forma, é necessária a inclusão dos termos “manutenção” e “revisão”, pois a redação atual “reparação” é um estímulo a ineficiência na medida em que o uso dos recursos da conta vinculada é permitido apenas no caso de pane. Na prática, as empresas de navegação investem cada vez mais em manutenção preditiva dos navios, buscando maior confiabilidade, maior disponibilidade, preservação do meio ambiente e segurança.

A ampliação da expressão “estaleiro brasileiro” por “empresa brasileira” busca adequar o alcance do dispositivo permitindo que os estaleiros brasileiros e outras empresas brasileiras possam ser contratadas dentro das suas especialidades. Quando da manutenção, algumas podem ser realizadas pela própria empresa com sua equipe especializada, sem custos

Documento eletrônico assinado por Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ), através do ponto SDR_56313, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209817121700

adicionais, mas é necessário que o material para sua realização seja amparado com o uso dos recursos da Conta vinculada.

Apresentação: 18/11/2020 10:33 - PLEN
EMP 107 => PL 4199/2020
EMP n.107/0

Documento eletrônico assinado por Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ), através do ponto SDR_56313, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209817121700

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 18/11/2020 10:33 - PLEN
EMP 107 => PL 4199/2020
EMP n.107/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Marcelo Calero)

Aprimora a redação do art. 19, permitindo que recursos sejam utilizados para manutenção e revisão, realizados, também, pela própria companhia de navegação.

Assinaram eletronicamente o documento CD209817121700, nesta ordem:

1 Dep. Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ)
2 Dep. Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP) - LÍDER do CIDADANIA *-(p_6524)
3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
4 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
5 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Marcelo Calero (CIDADANIA/RJ), através do ponto SDR_56313, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 18/11/2020 11:26 - PLEN
EMP 108 => PL 4199/2020
EMP n.108/0

Projeto de Lei n° 4.199, de 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA

Altere-se a redação do art. 12 do PL 4199/20, nos seguintes termos:

> Art. 12. Aos contratos de trabalho dos tripulantes que operem em embarcação estrangeira afretada na forma prevista nesta Lei **aplicar-se á a legislação brasileira, inclusive as normas internacionais incorporadas**, referentes à proteção das condições de trabalho, à segurança e ao meio ambiente a bordo de embarcações, **observada a forma mais benéfica aos direitos dos trabalhadores.**

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa alterar o art. 12 do PL 4199/20 para restabelecer a vigência da legislação trabalhista nacional nas contratações realizadas por embarcações que atuem no transporte por cabotagem no território brasileiro, usando as normas internacionais na medida em que seu conteúdo for mais benéfico aos contratados.

A navegação de cabotagem é realizada entre pontos localizados dentro dos limites do território nacional, obrigando essa modalidade de transporte ao respeito da legislação brasileira vigente e às normas incorporadas ao ordenamento jurídico nacional, inclusive às de origem internacional.

O art 9º do PL ter estabelecido que as embarcações afretadas contratem 2/3 (dois terços) de brasileiros em cada atividade, inclusive com a exigência de que as funções de comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas sejam desempenhadas exclusivamente por brasileiros. Isso está em sintonia com o disposto no art. 354 da CLT combinado com a Resolução Normativa nº 06, de 1º de dezembro de 2017, do Conselho Nacional de Imigração (alterada pela Resolução CNIG MJSP nº 42, de 23 de julho de 2020) que define os contingentes mínimos de trabalhadores a depender do tempo de navegação das embarcações que operam no país.

Ocorre que, no **art. 12 do PL afasta o princípio da territorialidade** e causa **enorme insegurança jurídica nas relações laborais** celebradas no âmbito das embarcações em atividade de cabotagem no país, na medida em que permite o uso das normas conforme a "bandeira" da embarcação, que pode ser de conveniência, visando uma infinidade de possibilidades e a diminuição de custos com a tripulação, em detrimento dos direitos trabalhistas já estabelecidos no território nacional e vigentes também para as embarcações estrangeiras nesse tipo de navegação.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204286811800

Além disso, as normas internacionais aplicáveis, a exemplo da Convenção 186 da OIT, estabelecem direitos e garantias mínimos a serem observados pelos países aderentes, sendo que o Brasil já dispõe de parâmetros próprios de legislação trabalhista vigente e de incidência e cumprimento em todo o território nacional.

Sala das sessões,

Dep. ENIO VERRI – PT/PR

Apresentação: 18/11/2020 11:26 - PLEN
EMP 108 => PL 4199/2020
EMP n.108/0

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204286811800

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Enio Verri)

Altera o PL 4.199/2020.

Apresentação: 18/11/2020 11:26 - PLEN
EMP 108 => PL 4199/2020
EMP n.108/0

Assinaram eletronicamente o documento CD204286811800, nesta ordem:

1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7175)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 18/11/2020 11:26 - PLEN
EMP 108 => PL 4199/2020
EMP n.108/0

Projeto de Lei n° 4.199, de 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA

Altere-se a redação do art. 12 do PL 4199/20, nos seguintes termos:

> Art. 12. Aos contratos de trabalho dos tripulantes que operem em embarcação estrangeira afretada na forma prevista nesta Lei **aplicar-se á a legislação brasileira, inclusive as normas internacionais incorporadas**, referentes à proteção das condições de trabalho, à segurança e ao meio ambiente a bordo de embarcações, **observada a forma mais benéfica aos direitos dos trabalhadores.**

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa alterar o art. 12 do PL 4199/20 para restabelecer a vigência da legislação trabalhista nacional nas contratações realizadas por embarcações que atuem no transporte por cabotagem no território brasileiro, usando as normas internacionais na medida em que seu conteúdo for mais benéfico aos contratados.

A navegação de cabotagem é realizada entre pontos localizados dentro dos limites do território nacional, obrigando essa modalidade de transporte ao respeito da legislação brasileira vigente e às normas incorporadas ao ordenamento jurídico nacional, inclusive às de origem internacional.

O art 9º do PL ter estabelecido que as embarcações afretadas contratem 2/3 (dois terços) de brasileiros em cada atividade, inclusive com a exigência de que as funções de comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas sejam desempenhadas exclusivamente por brasileiros. Isso está em sintonia com o disposto no art. 354 da CLT combinado com a Resolução Normativa nº 06, de 1º de dezembro de 2017, do Conselho Nacional de Imigração (alterada pela Resolução CNIG MJSP nº 42, de 23 de julho de 2020) que define os contingentes mínimos de trabalhadores a depender do tempo de navegação das embarcações que operam no país.

Ocorre que, no **art. 12 do PL afasta o princípio da territorialidade** e causa **enorme insegurança jurídica nas relações laborais** celebradas no âmbito das embarcações em atividade de cabotagem no país, na medida em que permite o uso das normas conforme a "bandeira" da embarcação, que pode ser de conveniência, visando uma infinidade de possibilidades e a diminuição de custos com a tripulação, em detrimento dos direitos trabalhistas já estabelecidos no território nacional e vigentes também para as embarcações estrangeiras nesse tipo de navegação.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204286811800

Além disso, as normas internacionais aplicáveis, a exemplo da Convenção 186 da OIT, estabelecem direitos e garantias mínimos a serem observados pelos países aderentes, sendo que o Brasil já dispõe de parâmetros próprios de legislação trabalhista vigente e de incidência e cumprimento em todo o território nacional.

Sala das sessões,

Dep. ENIO VERRI – PT/PR

Apresentação: 18/11/2020 11:26 - PLEN
EMP 108 => PL 4199/2020
EMP n.108/0

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD204286811800

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Enio Verri)

Altera o PL 4.199/2020.

Apresentação: 18/11/2020 11:26 - PLEN
EMP 108 => PL 4199/2020
EMP n.108/0

Assinaram eletronicamente o documento CD204286811800, nesta ordem:

1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7175)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 18/11/2020 11:26 - PLEN
EMP 109 => PL 4199/2020
EMP n.109/0

Projeto de Lei n° 4.199, de 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA

Art. 1º Suprima-se:

I. o **inciso I** do parágrafo 1º do **art.5º** do substitutivo ao PL n° 4.199/2020;

II. **o art.10-A** da lei n° 9.432/1997, introduzido pelo **art.19** do referido substitutivo.

Art. 2º D**ê-se** aos **parágrafos** do **art.10** da lei n° 9.432/1997, alterado pelo **art.19** do substitutivo, a **seguinte redação**:

"Art.19. .....

.....

"Art.10. .....

.....

§ 2º O limite de afretamento de que trata o § 1º será ampliado, após 12 meses de vigência desta lei e até 31 de dezembro de 2023, para duas embarcações.

§ 3º As embarcações afretadas a casco nu de acordo com o disposto nos § 1º e § 2º não poderão ser utilizadas para verificação e comprovação de existência ou disponibilidade, nos termos do disposto no inciso I do caput do art. 9º." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O PL que institui o Programa "BR do Mar" propõe aumentar a oferta e incentivar a concorrência e a competitividade no setor de transporte por cabotagem. Contudo permite, de forma contraditória, que as empresas habilitadas no programa, como uma das possibilidades de aumento da oferta, afretem embarcações por tempo ampliando a tonelagem das embarcações próprias de acordo com proporção a ser definida em ato do Executivo, beneficiando com isso as empresas já instaladas em relação a possíveis entrantes no mercado, o que tende a reduzir, e não aumentar a concorrência. Ainda, remete a decisão sobre a extensão desse benefício a ato discricionário do governo, elevando a incerteza no setor, ao abrir a possibilidade de mudanças repentinas em um elemento central das condições de concorrência. Por outro lado, o projeto permite o aumento imediato do afretamento de embarcações estrangeiras a casco nu e sua completa liberalização a partir de 2023, o que prejudicaria fortemente a indústria naval no país, grande agregadora de valor e capaz de gerar número importante de empregos de qualidade, que, sob condições desfavoráveis que o PL não aborda, teria que enfrentar sem nenhuma proteção a concorrência de atores externos estabelecidos, muitas vezes incentivados pelos governos de seus países de origem. O PL ainda abre a possibilidade de que empresas que não possuam nenhuma embarcação própria ou mesmo que esteja em construção possam operar o transporte de cabotagem. A presença de tais empresas, que possuem facilidade maior de entrar e sair do mercado, gera instabilidade da oferta e dos preços, reduzindo a previsibilidade do modal. Procurando induzir a

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

concorrência, preservar a indústria nacional, e evitar a instabilidade da oferta, esta emenda procura corrigir os pontos no texto cujos efeitos são contrários aos objetivos declarados do projeto.

Sala das sessões,

Dep. ENIO VERRI – PT/PR

Apresentação: 18/11/2020 11:26 - PLEN
EMP 109 => PL 4199/2020
EMP n.109/0

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206218688800

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 18/11/2020 11:26 - PLEN
EMP 109 => PL 4199/2020
EMP n.109/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Enio Verri)

Altera o PL 4.199/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD206218688800, nesta ordem:

1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
2 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)
3 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7175)
4 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 18/11/2020 12:06 - PLEN
EMP 110 => PL 4199/2020
EMP n.110/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO N.º_____/2020
(Do Sr. Pedro Lupion)

Inclua-se o artigo 23-B no Projeto de Lei nº 4.199, de 2020.

"Art. 23-A. Altere-se o art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007.

Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2027, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, desde que a origem ou destino seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País".

JUSTIFICATIVA

A isenção do pagamento do AFRMM na cabotagem realizada nas regiões Norte ou Nordeste do país possui prazo de encerramento previsto para 2022. A fim de se estimular a cabotagem nessas regiões, bem como o desenvolvimento portuário para cabotagem nessas áreas de menor desenvolvimento regional relativo, é fundamental manter a isenção do adicional do frete até que o ecossistema logístico nessas áreas esteja desenvolvido e robusto.

A medida não representa qualquer renúncia adicional de receita, dado que não altera o cenário atual, que já isenta a cabotagem no Norte ou Nordeste.

Plenário, em 18 de novembro de 2020

Documento eletrônico assinado por Pedro Lupion (DEM/PR), através do ponto SDR_56461, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209872868000

Dep. PEDRO LUPION
DEM/PR

Apresentação: 18/11/2020 12:06 - PLEN
EMP 110 => PL 4199/2020
EMP n.110/0

Documento eletrônico assinado por Pedro Lupion (DEM/PR), através do ponto SDR_56461, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209872868000

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 18/11/2020 13:15 - PLEN
EMP 111 => PL 4199/2020
EMP n.111/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO N.º_____/2020
(Do Sr. Pedro Lupion)

Inclua-se o artigo 23-B no Projeto de Lei nº 4.199, de 2020.

"Art. 23-A. Altere-se o art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007.

Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2027, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, desde que a origem ou destino seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País".

JUSTIFICATIVA

A isenção do pagamento do AFRMM na cabotagem realizada nas regiões Norte ou Nordeste do país possui prazo de encerramento previsto para 2022. A fim de se estimular a cabotagem nessas regiões, bem como o desenvolvimento portuário para cabotagem nessas áreas de menor desenvolvimento regional relativo, é fundamental manter a isenção do adicional do frete até que o ecossistema logístico nessas áreas esteja desenvolvido e robusto.

A medida não representa qualquer renúncia adicional de receita, dado que não altera o cenário atual, que já isenta a cabotagem no Norte ou Nordeste.

Plenário, em 18 de novembro de 2020

Documento eletrônico assinado por Pedro Lupion (DEM/PR), através do ponto SDR_56461, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD207428820400

Dep. PEDRO LUPION
DEM/PR

Apresentação: 18/11/2020 13:15 - PLEN
EMP 111 => PL 4199/2020
EMP n.111/0

Documento eletrônico assinado por Pedro Lupion (DEM/PR), através do ponto SDR_56461, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD207428820400

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 18/11/2020 13:15 - PLEN
EMP 111 => PL 4199/2020
EMP n.111/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Pedro Lupion)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004

Assinaram eletronicamente o documento CD207428820400, nesta ordem:

1 Dep. Pedro Lupion (DEM/PR) - VICE-LÍDER do DEM
2 Dep. Júlio Cesar (PSD/PI) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Pedro Lupion (DEM/PR), através do ponto SDR_56461, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 18/11/2020 13:20 - PLEN
EMP 112 => PL 4199/2020
EMP n.112/0

Projeto de Lei 4.199/2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se ao art. 12 do Projeto de Lei nº 4.199/2020 a seguinte redação:

Art. 12. Aos contratos de trabalho dos tripulantes brasileiros que laboram em embarcações estrangeiras afretadas na forma prevista nesta lei, serão aplicáveis as normas previstas na **legislação trabalhista brasileira, convenção ou acordo coletivos de trabalho,** referentes à proteção das condições de trabalho, à segurança e ao meio ambiente a bordo das embarcações, e pela Constituição da República Federativa do Brasil**.**

JUSTIFICAÇÃO

O art. 12 do PL 4.199/2020 permite a subordinação às normas internacionais referentes às relações de trabalho dos profissionais marítimos brasileiros, desconsiderando, assim, a proteção da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, a legislação trabalhista brasileira e as convenções e acordos coletivos.

É incoerente e o art. 12 do mencionado projeto o projeto de lei prever a aplicação das normas do pavilhão da embarcação nas águas jurisdicionais brasileiras com trabalhadores marítimos brasileiros, eximindo, portanto, que as embarcações afretadas cumpram a legislação brasileira. Se o texto permanecer como está, as empresas donas das embarcações, cumprirão suas próprias regras sem acordo coletivo de trabalho com os sindicatos de classe específicos e sem recolherem tributos para o nosso governo.

Vale ressaltar que uma das grandes conquistas dos trabalhadores marítimos é o reconhecimento do trabalho nas embarcações como insalubre, exatamente em razão da natureza especialíssima do serviço exaustivo a bordo. Em face disso, convencionou-se junto as empresas de navegação, adicionais fixos para quitar serviços extraordinários, como finais de semanas, confinamento, horas extras e noturnas. Se for adotada legislação da bandeira da embarcação para regular as relações trabalhistas, como quer o projeto, corre-se o risco de submeter os trabalhadores a uma relação de trabalho demasiadamente precarizada, muitas vezes semelhante a situações análogas à de escravidão.

Chancela eletrônica do(a) Dep Perpétua Almeida (PCdoB/AC), através do ponto p_7253, nos termos de delegação regulamentada no Ato , da Mesa n. 25 de 2015.

CD209848242000

Apresentação: 18/11/2020 13:20 - PLEN
EMP 112 => PL 4199/2020
EMP n.112/0

Diante do exposto, o objetivo do art. 12 é promover o desemprego massivo dos trabalhadores marítimos em troca de redução de custos para as embarcações estrangeiras afretadas. Por essa razão, o dispositivo deve ser alterado para manter a vinculação à legislação brasileira.

Sala das Sessões, 19 de outubro de 2020.

Deputada PERPÉTUA ALMEIDA

PCdoB/AC

Chancela eletrônica do(a) Dep Perpétua Almeida (PCdoB/AC),
através do ponto p_7253, nos termos de delegação regulamentada no Ato ,
da Mesa n. 25 de 2015.

CD209848242000

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 18/11/2020 13:20 - PLEN
EMP 112 => PL 4199/2020
EMP n.112/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Perpétua Almeida)

Emenda de Plenário

Assinaram eletronicamente o documento CD209848242000, nesta ordem:

1 Dep. Perpétua Almeida (PCdoB/AC) - LÍDER do PCdoB *-(p_7253)
2 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
4 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)
5 Dep. Erika Kokay (PT/DF)
6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7175)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Chancela eletrônica do(a) Dep Perpétua Almeida (PCdoB/AC), através do ponto p_7253, nos termos de delegação regulamentada no Ato , da Mesa n. 25 de 2015.

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

PARECER PROFERIDO EM PLENÁRIO AO PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado GURGEL

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, de iniciativa do Poder Executivo, foi apresentado a esta casa em 13 de agosto de 2020, acompanhado da Mensagem de Solicitação de urgência nº 443/2020. A proposição institui o Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem - BR do MAR e altera leis relacionadas ao setor de navegação, com o objetivo declarado na Exposição de Motivos de incrementar a oferta e a qualidade do transporte por cabotagem no país, aumentar a competitividade das empresas brasileiras de navegação, reduzir o custo logístico para o usuário do serviço e estimular o desenvolvimento da indústria naval nacional para a construção, jumborização, conversão, modernização, docagem e reparação de embarcações de cabotagem. Objetiva, também, a criação de dois cargos de Diretores no quadro da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq, bem como alteração na estrutura do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.

Em apertada síntese, o projeto de lei propõe:

- A permissão para que empresas brasileiras de navegação possam utilizar a frota das suas subsidiárias integrais no exterior para garantir a disponibilidade de frota no Brasil a custos mais próximos à realidade internacional, através do afretamento a tempo nas situações: i) para ampliação da frota de sua propriedade; ii) para substituição de embarcação em construção no Brasil ou no exterior, havendo maior incentivo para a construção em estaleiros brasileiros; iii) para substituição de embarcações em reparo; iv) para atendimento de contratos de longo prazo; e v) para atendimento de operações especiais de cabotagem, que seriam aquelas consideradas regulares para o transporte de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existente ou consolidado;
- O estabelecimento de quantitativo mínimo de tripulantes brasileiros em tais operações;
- A permissão para que as empresas brasileiras de navegação afretem a casco nu, após um período de transição, mesmo sem terem lastro em embarcações próprias;

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

- O estímulo para que a indústria naval se desenvolva no seguimento de docagem e manutenção, inclusive preventiva, de embarcações utilizadas na navegação de cabotagem, próprias ou afretadas sem qualquer limitação percentual;
- A ampliação do uso do Fundo da Marinha Mercante, permitindo que este possa ser utilizado para o financiamento de projetos em estaleiros brasileiros, mesmo quando esses projetos forem contratados por empresas estrangeiras, bem como a utilização desse fundo para a docagem de embarcações estrangeiras afretadas;
- A criação de novas possibilidades de utilização de recursos depositados nas contas vinculadas ao Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, como: a docagem e manutenção corretiva ou preventiva das embarcações próprias ou afretadas; a garantia à construção de embarcações em estaleiros brasileiros; o reembolso de valores pagos a título de prêmio e encargos de seguro e resseguro contratados para cobertura de cascos e máquinas de embarcações próprias ou afretadas.
- A possibilidade de o porto organizado pactuar com interessados na movimentação de cargas o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado;
- Medidas que estimulam a redução de burocracias;
- A criação da Empresa Brasileira de Investimento na Navegação, o que viabilizará um novo modelo de negócios já existente em outros segmentos da logística, como o aéreo e o ferroviário;
- A revogação expressa, total ou parcial, de treze atos normativos, com pertinência temática à presente proposta, considerados implicitamente revogados ou cuja eficácia ou validade encontram-se prejudicadas com as novas proposições.

Em 25 de setembro de 2020, o projeto foi distribuído para as Comissões de Minas e Energia; Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; Trabalho, de Administração e Serviço Público; Viação e Transportes; Finanças e Tributação e Constituição e Justiça e de Cidadania. Em razão da distribuição a mais de três Comissões de mérito, consoante o disposto no art. 34, II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), foi determinada a criação de Comissão Especial para analisar a matéria. Dada a solicitação de tramitação em regime de urgência nos termos do art. 64, § 1º, da Constituição Federal, o projeto tramita conforme o disposto no art. 204 do RICD. Assim, a partir de 28 de setembro, encerrou-se o prazo de quarenta e cinco dias de seu recebimento pela Câmara, razão pela qual o projeto foi incluído na Ordem do Dia, passando a sobrestar a deliberação quanto aos demais projetos de lei.

Aberto prazo para apresentação de emendas em Plenário, foram apresentadas 112 emendas, listadas a seguir:

Emenda	Autor	Descrição

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

1	Beto Rosado	Prorrogação do prazo de não incidência do AFRMM para a navegação de cabotagem e interior fluvial e lacustre, com origem ou destino na Região Norte ou Nordeste do País.
2	Júnior Ferrari	Prorrogação do prazo de não incidência do AFRMM para a navegação de cabotagem e interior fluvial e lacustre, com origem ou destino na Região Norte ou Nordeste do País.
3	Júnior Ferrari	Exclui a destinação do AFRMM para as embarcações afretadas pelo BR do Mar e a transparência na aplicação dos recursos do FMM destinados ao FNDCT, FDEPM e Fundo Naval, e recria o Incentivo à Marinha Mercante.
4	Júnior Ferrari	Exclui a destinação do AFRMM para as embarcações afretadas pelo BR do Mar e a transparência na aplicação dos recursos do FMM destinados ao FNDCT, FDEPM e Fundo Naval, e amplia prazo para cinco anos para utilização dos recursos depositados na conta vinculada.
5	Dra. Soraya Manato	Diretrizes para funcionamento da Guarda Portuária
6	Helder Salomão	Estende o Programa de Estímulo À formação dos trabalhadores nos portos.
7	Helder Salomão	Incentivo às instituições integrantes da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica para atuarem na formação de trabalhadores do setor portuário.
8	Helder Salomão	Incentivo à inovação, pesquisa e desenvolvimento científico e tecnológico nas dimensões social, ambiental e econômica, e desonera a apuração do lucro líquido das empresas habilitadas no BR do Mar dos dispêndios realizados com pesquisa tecnológica e desenvolvimento de inovação tecnológica.
9	Helder Salomão	Destinação de recursos para cursos técnicos no segmento portuário nos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia.
10	Helder Salomão	Destinação de áreas não arrendadas do porto organizado por operadores portuários.
11	Helder Salomão	Elimina a revogação do art. 58 da Lei nº 10.233/2001, que contém hipótese de impedimento para exercer direção na Antaq e ANTT.
12	Helder Salomão	Revoga dispositivo previsto pelo art.670 e seu parágrafo, do Decreto 6.759/2009, que impede o uso de instalações

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

		alfandegadas de poderem armazenar cargas de cabotagem.
13	Helder Salomão	Uso temporário de áreas e instalações portuárias por operadores portuários, para atender a movimentação tempestiva da cabotagem.
14	Helder Salomão	Prevê tabela tarifária do porto aprovada pela ANTAQ como parâmetro das tarifas para uso temporário da área do porto.
15	Helder Salomão	Deixa expressa possibilidade de uso das áreas por operadores pré-qualificados e em caso de mais de um interessado realizar processo seletivo simplificado.
16	Helder Salomão	Deixa expresso que o uso temporário das áreas deve ser feito por operador portuário.
17	Helder Salomão	Suprime dispositivo que prevê que após 24 meses do uso de determinada área do porto para a empresa de navegação passará a ter o direito ao arrendamento.
18	Helder Salomão	Deixa expresso que investimentos vinculados ao pactuado são entre o operador portuário e a administração do porto.
19	Helder Salomão	Critérios para formalização do pactuado entre o operador portuário e a administração do porto.
20	Helder Salomão	Suprime previsão de transferência da titularidade do contrato de uso temporário.
21	Diego Andrade	Suprime dispositivo que revoga a exigência de permissão, com licitação, para prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo de passageiros, desvinculados da exploração de infraestrutura.
22	Hugo Leal	Prorrogação do prazo para utilização do benefício do REPORTO.
23	Fausto Pinato	Veda a possibilidade de contratação do transporte terrestre por armadores, empresas de navegação e de cabotagem mesmo grupo econômico.
24	Greyce Elias	Prevê possibilidade de uso de recursos do Fundo da Marinha Mercante para financiamento dos investimentos vinculados ao contrato de uso temporário.
25	Fausto Pinato	Suprime dispositivo que permite que as embarcações do BR do Mar possam ser usadas para bloquear outros afretamentos.
26	General Girão	Acrescenta dispositivo com a isenção do Certificado de Livre Prática para navios e embarcações que operam na

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

		cabotagem, apoio marítimo, apoio portuário e navegação interior de percurso nacional.
27	General Girão	Contratação de seguro e resseguro no exterior.
28	General Girão	Inclui limite mínimo de percentual de afretamento a tempo com base em lastro em embarcação própria.
29	General Girão	Altera o texto do vínculo do trabalhador marítimo com a regra trabalhista da bandeira da embarcação.
30	General Girão	Prorrogação do prazo de não incidência do AFRMM para a navegação de cabotagem e interior fluvial e lacustre, com origem ou destino na Região Norte ou Nordeste do País.
31	Lucas Gonzalez	Elimina a obrigatoriedade de no mínimo 2/3 de marítimos brasileiros, e detalha as características do seguro da operação.
32	Lucas Gonzalez	Extingue o AFRMM a partir de 2023.
33	Lucas Gonzalez	Elimina a necessidade do afretamento a tempo no âmbito do BR do Mar ser feito da subsidiária integral da EBN.
34	Lucas Gonzalez	Permite o afretamento a casco nu sem lastro em embarcação própria.
35	Fausto Pinato	Permite o afretamento a casco nu sem lastro em embarcação própria.
36	Fausto Pinato	Altera as hipóteses de afretamento a tempo, colocando a necessidade de circularização no caso de lastro, e exclui os contratos de longo prazo e as operações especiais.
37	Vitor Lippi	Altera os arts. 2º, 3º, 5º, 6º e 15º do PL 4.199/2020.
38	Vitor Lippi	Vincula as normas de uso do Fundo da Marinha Mercante com cadeia de fornecimento instalada no Brasil.
39	Vitor Lippi	Suprime o inciso VI do caput art. 1º; o inciso I do art. 11; os incisos V e VI do art. 13; e o art. 21, relativa à adição dos §§ 1º a 5º ao art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.
40	Hugo Leal	Altera o texto que obriga a disponibilização de vagas para praticantes.
41	Hugo Leal	Institui regra para a inspeção de embarcações pela Autoridade Marítima.

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

42	Hugo Leal	Institui requisitos a serem seguidos pelas embarcações afretadas.
43	Hugo Leal – Retirada pelo Autor	Exclui a operação de transporte marítimo de petróleo bruto de origem nacional ou de derivados básicos de petróleo produzidos no País do BR do Mar.
44	Hugo Leal	Estabelece que para os efeitos de patrulhamento ostensivo, as vias terrestres internas dos portos e instalações portuárias são consideradas rodovias federais.
45	General Girão	Define que Empresa Brasileira de Navegação deve ter embarcações próprias.
46	Mauro Lopes	Altera o art. 23 do PL nº 4.199, de 2020, que dá nova redação ao inciso II do § 3º do art. 37 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.
47	Mauro Lopes	Altera o art. 23 do PL nº 4.199, de 2020, que dá nova redação ao § 5º do art. 19 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.
48	Mauro Lopes	Altera o art. 21 do PL nº 4.199, de 2020, que dá nova redação ao § 2º do art. 11 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.
49	Mauro Lopes	Altera o inciso III do art. 11 do PL nº 4.199, de 2020.
50	Mauro Lopes	Altera o art. 8º do PL nº 4.199, de 2020.
51	Mauro Lopes	Altera o art. 23 do PL nº 4.199, de 2020, que dá nova redação ao art. 21 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.
52	Mauro Lopes	Altera o art. 23 do PL nº 4.199, de 2020, que dá nova redação ao art. 19, inciso I, “b”, “g”, “i”, da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.
53	Mauro Lopes	Inclui o parágrafo único ao art. 17 do PL nº 4.199, de 2020.
54	Mauro Lopes	Inclui os §§ 3º e 4º ao art. 9º do PL nº 4.199, de 2020.
55	Mauro Lopes	Altera a redação do inciso I do § 2º do art. 5º do PL nº 4.199, de 2020.
56	Mauro Lopes	Altera a redação do inciso III do art. 1º, do art. 3º, “caput”, e do art. 5º, “caput” do PL nº 4.199, de 2020.

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

57	Mauro Lopes	Altera o art. 23 do PL nº 4.199, de 2020, que dá nova redação ao art. 20 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.
58	Mauro Lopes	Altera o art. 21 do PL nº 4.199, de 2020, para modificar a redação do art. 17, “caput”, da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.
59	Mauro Lopes	Altera o § 1º do art. 4º do PL nº 4.199, de 2020.
60	Mauro Lopes	Altera o art. 13 do PL nº 4.199, de 2020.
61	Mauro Lopes	Altera os arts. 9º, 10, 11 e 12 do PL nº 4.199, de 2020.
62	Helder Salomão	Altera o art. 23 do PL nº 4199, de 2020, para acrescentar o §3º ao art. 17 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.
63	Helder Salomão	Acrescenta o § 3º ao art. 1º do PL nº 4.199, de 2020.
64	Helder Salomão	Acrescenta o § 4º ao art. 5º do PL nº 4.199, de 2020.
65	Helder Salomão	Altera o art. 23 do PL nº 4199, de 2020, para modificar o art. 21 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.
66	Helder Salomão	Altera o art. 23 do PL nº 4199, de 2020, para modificar as alíneas “b” e “g” do inciso I do art. 19 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.
67	Helder Salomão	Altera o inciso I do §2º do art. 5º do PL Nº 4.199, de 2020.
68	Helder Salomão	Altera o inciso I do §1º do art. 5º do PL Nº 4.199, de 2020.
69	Helder Salomão	Altera o inciso III do art. 11 do PL nº 4.199, de 2020.
70	Helder Salomão	Altera o art. 23 do PL nº 4.199, de 2020, para modificar o art. 20 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.
71	Helder Salomão	Altera o art. 8º do PL nº 4.199, de 2020.
72	Helder Salomão	Altera o art. 21 do PL nº 4.199, de 2020, para modificar o art. 10 da Lei nº 9.432, de 1997.
73	Helder Salomão	Altera o art. 21 do PL nº 4.199, de 2020, para modificar o inciso V do art. 2º da Lei nº 9.432, de 1997.

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

74	Helder Salomão	Suprime o art. 21 do PL nº 4.199, de 2020.
75	Diego Andrade	Suprime a alínea “c” do inciso VI do art. 27 e a alínea “d” do art. 27, na parte que revoga a alínea “a” do inciso IV do caput do art. 14 da Lei nº 10.233 de 2001, do Projeto de Lei nº 4.199 de 2020.
76	Helder Salomão	Altera o art. 23 do PL nº 4.199, de 2020, para acrescentar a alínea “n” ao inciso I do art. 26 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.
77	Pedro Lupion	Altera o art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007.
78	Pedro Lupion	Altera o art. 38 da Lei nº 10.893 de 2004.
79	Pedro Lupion	Acrescenta o parágrafo único no art. 13 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020.
80	Enrico Misasi	Inclui o inciso III ao art. 3º do Projeto de Lei nº 4.199 de 2020, renumerando-se o seguinte.
81	Enrico Misasi	Inclui o inciso III ao art. 3º do Projeto de Lei nº 4.199 de 2020, renumerando-se o seguinte.
82	Sergio Souza	Dá nova redação ao inciso II do art. 14 da Lei nº 10.893, de 18 de julho de 2004, para isentar do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante as mercadorias que especifica.
83	Fausto Pinato	Altera o inciso V, do §1º do art. 5º, do PL 4199/2020 e suprime o art. 7º do PL.
84	Jose Mario Schreiner	Inclue no artigo 23 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, alteração no art. 38 da Lei nº 10.893 de 2004.
85	Jose Mario Schreiner	Altera o art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007.
86	Professora Dayane Pimentel	Destina parte do Fundo da Marinha Mercante (FMM) a projetos de programas do Comando da Marinha destinados à construção e reparos de embarcações em estaleiros brasileiros.
87	Professora Dayane Pimentel	Possiblidade de Empresas Brasileiras de Navegação habilitadas no Programa BR do Mar financiarem até 100% dos seus projetos com recursos do FMM para a construção em estaleiro brasileiro de embarcações de interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante.
88	Jorge Braz	Dispõe que as mercadorias transportadas na navegação por cabotagem terão como prioridade os produtos de

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

		primeira necessidade, sendo reservadas a estes uma ocupação mínima da área portuária em percentual a ser definido pelo Ministério da Infraestrutura.
89	Otto Alencar Filho	Suprima-se o inciso II do artigo 7º do Projeto de Lei 4.199/2020
90	Paulo Ganime	Inclui dispositivos para tratar dos Serviços de Praticagem.
91	Paulo Ganime	Acrescenta parágrafo 3º no artigo 9º do Projeto de Lei.
92	Paulo Ganime	Acrescente-se o parágrafo 3º no artigo 7º do Projeto de Lei.
93	Paulo Ganime	Suprima-se o parágrafo 3º do artigo 5º do PL 4199/2020.
94	Paulo Ganime	Dê-se nova redação aos incisos V e VII, do art. 5º, bem como ao inciso I, do artigo 7º, do PL 4199/2020.
95	Paulo Ganime	Dê-se nova redação ao inciso IV, do artigo 13, do PL 4199/2020.
96	Paulo Ganime	Dê-se nova redação ao § 2º, do art. 3º, do PL 4199/2020.
97	Paulo Ganime	Dê-se nova redação ao inciso III, e alíneas, bem como inclua-se o § 3º, ambos do art. 3º, do PL 4199/2020.
98	Delegado Antônio Furtado	Diminuição do percentual incidente sobre o frete a título de Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) da navegação de longo curso, fluvial e lacustre, igualando-o ao da navegação de cabotagem.
99	Hugo Leal	Acrescente-se o inciso III ao artigo 5º do Projeto de Lei n° 4.199, de 2020.
100	Sergio Souza	Altera o art. 17 da Lei nº 10.893, de 18 de julho de 2004, que passa a vigorar acrescido do §1-A.
101	Marcelo Calero	Altera a redação do art. 23, modificando a redação do item 2 da alínea “a” do inciso I do art. 26 da Lei nº 10.893/2004.
102	Marcelo Calero	Adiciona o inciso III ao art. 5º do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020.
103	Marcelo Calero	Art. 1º Dá a seguinte redação ao caput do art. 5º do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020.

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

104	Marcelo Calero	Permite a utilização de documentos eletrônicos para cobranças judiciais de duplicatas, em consonância com a Lei da Liberdade Econômica.
105	Marcelo Calero	Amplia prazo das companhias de navegação se adequarem aos requisitos do BR do Mar. A emenda propõe 30 dias para adequação das empresas.
106	Marcelo Calero	Amplia o prazo para utilização dos recursos da conta vinculada ao Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) de três para cinco anos.
107	Marcelo Calero	Aprimora a redação do art. 19, permitindo que recursos sejam utilizados para manutenção e revisão, realizados, também, pela própria companhia de navegação.
108	Enio Verri	Altere-se a redação do art. 12 do PL 4199/20.
109	Enio Verri	Altera o PL 4.199/2020.
110	Pedro Lupion	Altere-se o art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007.
111	Pedro Lupion	Altere-se o art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007.
112	Perpétua Almeida	Altera o art. 12 do Projeto de Lei nº 4.199/2020.

É o nosso relatório.

II – VOTO DO RELATOR

O transporte aquaviário é reconhecido como apresentando baixo custo, que consome menos recursos energéticos, demanda menos intervenção ambiental e que tem o menor número de acidentes, sobretudo nas grandes distâncias. É o meio de transporte que, sem dúvida, é o mais eficiente para o transporte de grandes volumes a grandes distâncias.

O Brasil possui um território de dimensão continental com aproximadamente 7,4 mil km de litoral, porém a navegação de cabotagem brasileira é responsável por apenas 11% de toda carga transportada internamente. O transporte de petróleo na cabotagem representa aproximadamente 70% desse índice.

A alternativa à aprovação de um projeto que proponha incentivar maior utilização do modo aquaviário para o transporte de cargas no país seria, por um lado, manter o uso excessivo do modo rodoviário em longas distâncias, o que implica baixa produtividade, custos altos de frete, utilização desnecessária da infraestrutura rodoviária com gastos expressivos para a União e todas as externalidades decorrentes do uso excessivo do modo rodoviário, como altos índices de acidentes e mortes nas vias e

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

emissão de poluentes na atmosfera. Por outro lado, e talvez ainda mais relevante, seria abrir mão de uma solução logística que pode aumentar significativamente a conectividade das regiões do país, pois a cabotagem, na realidade, não concorre com o transporte rodoviário, mas sim atua de maneira complementar a este na busca pelo estabelecimento de mercados que hoje, considerando os custos logísticos, não são viáveis.

Assim, o desenvolvimento da cabotagem significa redução de custos, aumento da eficiência logística e melhoria da conectividade, contribuindo para o crescimento da economia e para o desenvolvimento do país.

Conforme destacado na Exposição de Motivos que acompanha o projeto de lei, o transporte realizado por cabotagem tem crescido nos últimos anos, com destaque para o seguimento de carga conteinerizada, que apresentou expansão de 146% entre 2010 e 2018. Por tratar-se de setor econômico que tem apresentado bons resultados, mas que, no nosso entender, tem ainda um grande potencial de crescimento, as medidas legislativas devem ser ponderadas e equilibradas, para que não sejam perdidas as forças atuais, e sejam acrescidas soluções para os pontos que merecem aperfeiçoamentos. Em especial, deve-se evitar a característica de grande volatilidade do mercado internacional de navegação, observada nas variações significativas dos fretes praticados no mercado internacional e da disponibilidade de frota.

Cumpre também lembrar que a operação de navegação envolve investimentos significativos. A definição tempestiva das novas regras a incentivarem o setor é fundamental, para assim permitir que a iniciativa privada se prepare e faça os movimentos necessários para a ampliação das operações. Assim, deve ser buscada tramitação célere para esta matéria, o que tem sido feito por meio da solicitação de tramitação no regime de urgência constitucional.

Por isto, devemos apoiar a aprovação de um projeto tão importante, que propõe incrementar a participação da cabotagem na matriz logística do Brasil e, consequentemente, otimizar o escoamento das cargas que abastecem o mercado interno brasileiro. E a criação de uma política específica para o transporte de cargas por cabotagem nos parece uma medida que, de fato, vem ao encontro dos anseios da sociedade e dos usuários do transporte de cargas, que clama pela eficiência e regularidade do transporte pelo modal aquaviário.

Importante destacar também que o projeto está estruturado para proporcionar o incremento de frota a baixo custo na cabotagem brasileira. Para isso, o Programa BR do Mar propõe flexibilizar as regras para o afretamento de embarcações estrangeiras, desde que atendidas as regras e condições definidas no Programa, o que entendemos que contribuirá para a redução da necessidade de injeção imediata de vultoso capital e aumentará a atratividade do mercado para novos entrantes, além de garantir a imediata disponibilidade de frota de embarcações no Brasil, a custos operacionais baixos e próximos à realidade internacional, dado que a bandeira brasileira chega a custar 70% a mais do que um navio estrangeiro.

Em razão disso, trazemos proposta de adequação de texto do Projeto de Lei nº 4.199/2020, buscando aproveitar a louvável iniciativa do Governo Federal para melhorar o transporte de cabotagem no país e incluir as alterações que entendemos relevantes para proporcionar maior segurança jurídica e melhores condições de competitividade para o setor. Na construção de tal proposta foram avaliadas as emendas até então apresentadas, bem como as discussões técnicas que têm sido

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

realizadas em torno do texto original e dos conceitos postos em debate pelo Ministério da Infraestrutura e entidades do setor a alguns meses em diversas oportunidades.

Em breve discussão sobre as emendas, podemos perceber que diversas delas, apesar de terem relação com o ambiente portuário, não mantêm pertinência direta com a matéria, e entendemos que não devem, portanto, prosperar. São os casos das emendas 5, 6, 7, 8, 9, 22 e 44.

Algumas alterações foram propostas nas regras de flexibilização dos afretamentos presentes no texto original. Nossa avaliação é a de que estas regras constituem estrutura complexa que compõe um todo, com incentivos e hipóteses criadas após extenso debate técnico, e que, portanto, não deveriam ser modificadas. Neste grupo encontram-se as emendas 25, 28, 33, 34, 35, 36, 37 e 45.

Em nossa opinião também não devem prosperar as emendas: 11, pois esta eliminaria a busca pela harmonização das regras de indicação de diretores de agências reguladoras; 12, pois a revogação proposta pode trazer dificuldades à atividade alfandegária; 23, pois vai contra a multimodalidade, elemento fundamental para o desenvolvimento de soluções logísticas mais eficientes, engessando indevidamente as atividades econômicas e logísticas do mercado.

Propõe-se, portanto, que o novo texto passe a garantir, em suma:

1. que a Marinha do Brasil regulamente as questões de segurança da navegação que deverão ser observadas pelas embarcações estrangeiras afretadas que naveguem no país, bem como tenha a efetiva possibilidade de inspecionar tais embarcações.

A presença da Marinha do Brasil como Autoridade Marítima definidora de normas de segurança, bem como garantidora do respeito às normas, a partir de inspeções técnicas, é fundamental para o estabelecimento de condições adequadas que as embarcações em águas brasileiras devem seguir. Assim, acolho as emendas nºs 41 e 42, de autoria do deputado Hugo Leal, no sentido de fortalecer a atuação da Autoridade Marítima. Tais alterações foram feitas no art. 5º § 3º e no art.11 (renumerado) § 1º.

2. que o contrato de uso temporário de instalações portuárias, para atendimento de carga com mercado não consolidado, esteja previsto em uma única lei de regência, portanto, que seja mantida apenas a redação aprovada pela Lei nº 14.047, de 24 de agosto de 2020, e retirada a redação deste Projeto de Lei nº 4.199/2020.

A Lei nº 14.047/2020 já trouxe alterações na Lei nº 12.815/2013, permitindo que a administração do porto organizado pactue com o interessado na movimentação de cargas com mercado não consolidado o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado, dispensada a realização de licitação. Assim, o intuito buscado na proposta original do projeto de lei em tela já foi alcançado, de maneira muito mais ampla, na lei supramencionada, não devendo continuar a tramitar no presente texto. Assim, as emendas 10, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 e 20 perdem objeto, tendo sido excluído o conteúdo do art. 16, com as renumerações necessárias.

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

3. a eliminação de outros entraves burocráticos ao desenvolvimento da navegação de cabotagem, como: a exigência do Certificado de Livre Prática realizada na navegação doméstica pela ANVISA; a obrigatoriedade de apresentação de conhecimento de embarque e transporte apenas em papel; a forma que os tripulantes estrangeiros serão tratados nas questões migratórias; entre outros. Neste sentido acolho a emenda 26.

4. que a obrigatoriedade de disponibilização de vagas para estágio embarcado abranja todas as categorias de trabalhadores aquaviários, e que regulamento considere os impactos econômicos na definição de tais obrigações.

O processo de formação e habilitação de marítimos exige a prestação de estágio embarcado. Por outro lado, a presença de estagiários acaba por significar algum custo para a empresa que oferece vagas em seus navios. Há hoje uma fila não pequena de marítimos que aguardam vagas de estágio, sem o qual não recebem sua habilitação. Como a disponibilidade de marítimos é imprescindível para o desenvolvimento da cabotagem, regulamento deve poder dispor de instrumentos que garantam vagas. Neste sentido, a emenda 40, apresentada pelo Deputado Hugo Leal, altera adequadamente o texto original do projeto de lei, trazendo maior efetividade ao comando legal, tendo sido acolhida no art. 21, que altera a Lei nº 9.432, de 1997, com a inclusão do art. 4-A e seu parágrafo 5º que seja dada maior liberdade para a contratação de seguros e resseguros no mercado internacional.

Apresentada pela emenda 27, do Deputado General Girão, a medida favorece o aumento da competição no mercado de seguros, beneficiando a navegação, e foi apresentada no art. 21, que altera a Lei nº 9.432, de 1997, com a inclusão do §2º no art. 11.

5. o aumento do prazo previsto para a flexibilização do afretamento a casco nu, com suspensão de bandeira, previsto no art. 21 do Projeto de Lei, em que altera o art. 10 da Lei nº 9.432, de 1997. O texto proposto estabelece datas específicas, mas que se entende que o referido prazo seria de 3 anos, aqui propõe-se um aumento para 4 anos a partir da data de início de vigência como forma de dar maior segurança jurídica e econômica ao atual arcabouço normativo do setor.

6. a diminuição do percentual incidente sobre o frete a título de Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) da navegação de longo curso, fluvial e lacustre, igualando-o ao da navegação de cabotagem. Tal proposta foi apresentada através da Emenda nº 98 do Deputado Delegado Furtado e visa diminuir os custos para os setores afetados pelo projeto.

7. a destinação de parte do Fundo da Marinha Mercante (FMM) a projetos de programas do Comando da Marinha destinados à construção e reparos de embarcações em estaleiros brasileiros, conforme previsto

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

na Emenda nº 86 pela Deputada Professora Dayane Pimentel, a fim de viabilizar que a Marinha do Brasil modernize e conserve suas embarcações através da indústria naval brasileira.

8. a possiblidade de Empresas Brasileiras de Navegação habilitadas no Programa BR do Mar financiarem até 100% dos seus projetos com recursos do FMM para a construção em estaleiro brasileiro de embarcações de interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante, nos termos da Emenda nº 87 da Deputada Professora Dayane Pimentel.

9. maior segurança jurídica em relação à regulamentação dos limites de embarcações afretadas, sem que novos regulamentos prejudiquem situações jurídicas consolidadas, através do acatamento da Emenda nº 92, do Deputado Paulo Ganime.

10. maior clareza e segurança jurídica ao dar tratamento adequado ao instituto da autorização, nos termos da Emenda nº 96, do Deputado Paulo Ganime.

11. que a exigência do art. 3º do Projeto se restrinja à prestação de informações por parte das empresas de navegação, sem que essas informações consubstanciem em novas obrigações, conforme Emenda nº 97, do Deputado Paulo Ganime.

Com essas alterações, consolidadas no substitutivo apresentado em conclusão a este Parecer, entendemos que estarão incorporados os ajustes necessários que podem proporcionar maior segurança jurídica ao Programa BR do Mar, bem como podem facilitar a expansão das operações da cabotagem e a entrada de novas empresas para atuarem nesse setor.

Diante de todo o exposto, acerca da constitucionalidade formal, entendemos que foram obedecidos os ditames constitucionais relativos à competência legislativa da União (CF, art. 22, I, IX e XI), sendo atribuição do Congresso Nacional dispor sobre a matéria, com posterior sanção do Presidente da República (CF, art. 48). Ainda em relação à constitucionalidade formal, não está presente qualquer vício de iniciativa dentre os dispositivos contidos no substitutivo. Não há, de outra parte, qualquer violação a princípios ou normas de ordem material na Constituição de 1988. No que tange à juridicidade e boa técnica legislativa, o projeto de lei e o substitutivo não violam os princípios e regras que regem o ordenamento jurídico brasileiro, harmonizando-se com o conjunto de normas jurídicas nacionais e internacionais, estando ademais em consonância com o disposto na Lei Complementar nº 95/98, haja vista que, como bem explanado acima, as inadequações e imprecisões existentes na proposição e nas emendas foram corrigidas no substitutivo. Em relação à compatibilidade às regras fiscais e orçamentárias, entendemos que não há qualquer violação à Lei de Responsabilidade Fiscal ou à Lei de Diretrizes Orçamentárias e ao Plano Plurianual. O substitutivo atende plenamente as normas constitucionais e infraconstitucionais que regem tais questões, razão pela qual votamos pela sua compatibilidade e adequação orçamentária e financeira.

Pelas razões expressas, no âmbito da Comissão Especial, nosso voto é pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa, compatibilidade orçamentária e

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

financeira do PL nº 4.199, de 2020 e das Emendas apresentadas de nº 1 a 112, e, no mérito, pela aprovação do PL nº 4.199, de 2020, e das emendas de nº 21, 26, 27, 35, 40, 41, 42, 48, 53, 54, 56, 62, 70, 72, 75, 86, 87, 92, 96, 97 e 98, na forma do substitutivo apresentado em conclusão a este Parecer, e pela rejeição das demais emendas.

Sala das sessões, em de de 2020.

Deputado GURGEL (PSL/RJ)
Relator

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituído o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar, com os seguintes objetivos:

I - ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem;

II - incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem;

III - ampliar a disponibilidade de frota para a navegação por cabotagem;

IV - incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais;

V - estimular o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira;

VI - revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem das políticas de construção naval;

VII - incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos delas decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existente ou consolidado na cabotagem brasileira; e

VIII - otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM.

Parágrafo único. Caberá ao Ministério da Infraestrutura monitorar e avaliar o BR do Mar, além de estabelecer os critérios a serem observados em seu monitoramento e sua avaliação.

Art. 2º São diretrizes do BR do Mar:

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

I - segurança nacional;

II - estabilidade regulatória;

III - regularidade da prestação das operações de transporte;

IV - otimização do uso de embarcações afretadas;

V - equilíbrio da matriz logística brasileira;

VI - incentivo ao investimento privado;

VII - promoção da livre concorrência;

VIII - otimização do emprego de recursos públicos;

IX - contratação e qualificação profissional de marítimos nacionais;

X - inovação, desenvolvimento científico e tecnológico;

XI - desenvolvimento sustentável; e

XII - transparência e integridade.

Art. 3º Para fins de habilitação no BR do Mar, a empresa interessada deverá cumprir os seguintes requisitos:

I - estar autorizada a operar como empresa brasileira de navegação no transporte de cargas por cabotagem;

II - comprovar situação regular em relação aos tributos federais; e

III - apresentar, na forma e periodicidade a ser estabelecida em regulamentação própria, informações relativas à sua operação no Brasil, com relação aos seguintes parâmetros de monitoramento da política pública criada por esta Lei:

a) expansão, modernização e otimização das suas atividades e da sua frota operante no País;

b) melhora na qualidade e na eficiência do transporte por cabotagem em relação à experiência do usuário;

c) aumento na oferta para o usuário do transporte por cabotagem;

d) criação e manutenção de operação de transporte de cargas regular;

e) valorização do emprego e qualificação da tripulação brasileira contratada;

f) desenvolvimento das atividades da cadeia de valor da navegação de cabotagem nas operações realizadas no País;

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

g) inovação e desenvolvimento científico e tecnológico que promovam o desenvolvimento econômico do transporte por cabotagem;

h) segurança no transporte dos bens transportados;

i) desenvolvimento sustentável;

j) transparência quanto aos valores do frete;

k) práticas concorrenciais saudáveis, que garantam a competitividade e a condução dos negócios de forma eticamente responsável; e

l) promoção à integridade.

§ 1º A autorização de que trata o inciso I do **caput** poderá ser outorgada a empresa brasileira que esteja amparada em quaisquer das hipóteses de afretamento previstas nesta Lei.

§ 2º A forma de outorga da autorização de que trata o § 1º será disciplinada em regulamento.

§ 3º A regulação não criará nenhuma obrigação às empresas interessadas que não exclusivamente a de prestação das informações previstas no inciso III do caput.

Art. 4º Ato do Ministro de Estado da Infraestrutura concederá à empresa a habilitação no BR do Mar.

§ 1º O descumprimento das condições estabelecidas no art. 3º acarretará a perda de habilitação da empresa no BR do Mar.

§ 2º A empresa que perder a sua habilitação nos termos do disposto no § 1º não terá direito à obtenção de nova habilitação pelo prazo de dois anos.

§ 3º A forma de concessão da habilitação de que trata este artigo será disciplinada em regulamento.

CAPÍTULO II

DO AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES

Seção I

Das hipóteses de afretamento

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

Art. 5º A empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar por tempo embarcações de sua subsidiária integral estrangeira para operar a navegação por cabotagem, desde que tais embarcações estejam:

I - em sua propriedade; ou

II - em sua posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco nu.

§ 1º O afretamento de que trata o **caput** poderá ser realizado nas seguintes hipóteses:

I - ampliação da tonelagem de porte bruto das embarcações próprias efetivamente operantes, registradas em nome do grupo econômico a que pertença a empresa afretadora, de acordo com a proporção a ser definida em ato do Poder Executivo federal;

II - substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no País, na proporção de até duzentos por cento da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de seis meses, prorrogável por igual período, até o limite de trinta e seis meses;

III - substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no exterior, na proporção de até cem por cento da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de seis meses, prorrogável por igual período, até o limite de trinta e seis meses;

IV - atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo, nos termos do disposto em ato do Poder Executivo federal; e

V - prestação de operações especiais de cabotagem, pelo prazo de trinta e seis meses, prorrogável por até doze meses, nos termos do disposto em ato do Poder Executivo federal.

§ 2º Para fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - embarcação em construção - aquela cujo pagamento inicial já tenha sido efetuado pelo proprietário da embarcação ao estaleiro construtor até a assinatura do termo de entrega e aceitação pelas partes; e

II - operações especiais de cabotagem - aquelas consideradas regulares para o transporte de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existente ou consolidado.

§ 3º As embarcações afretadas de acordo com o caput deverão atender aos requisitos estabelecidos nos tratados e códigos internacionais em vigor no Brasil, bem como, no que couber, nas Normas da Autoridade Marítima.

§ 4º Os afretamentos previstos no **caput** também poderão ser feitos de empresa subsidiária integral estrangeira de outra Empresa Brasileira de Navegação, desde que tais embarcações estejam:

I - em sua propriedade; ou

II - em sua posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

nu.

Art. 6º As embarcações afretadas na forma prevista no inciso II do § 1º do art. 5º poderão permanecer no País pelo período de trinta e seis meses, ainda que a sua construção no País tenha sido concluída anteriormente ao término do prazo.

Parágrafo único. O disposto no **caput** é complementar às disposições de afretamento em substituição à construção de que tratam o inciso III do **caput** do art. 9º e o inciso III do **caput** do art. 10 da Lei nº 9.432, de 1997.

Seção II

Dos direitos e deveres aplicáveis às embarcações afretadas

Art. 7º Ficam as embarcações afretadas na forma prevista nesta Lei obrigadas a:

I - submeter-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras;

II - ter tripulação composta de, no mínimo, dois terços de brasileiros em cada nível técnico do oficialato, incluídos os graduados ou subalternos, e em cada ramo de atividade, incluídos o convés e as máquinas, de caráter contínuo;

III - ter, obrigatoriamente, comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas brasileiros; e

IV - ter as operações de cabotagem amparadas em cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil por meio do qual o segurador ficará obrigado a indenizar as perdas e os danos previstos no contrato de seguro.

§ 1º Em relação ao quantitativo de brasileiros a que se refere o inciso II do **caput**, na hipótese de o cálculo resultar em fração igual ou maior que cinco décimos, o quantitativo será arredondado para o número inteiro subsequente.

§ 2º Para efeito do cálculo do quantitativo de brasileiros em atividade de caráter contínuo, a que se refere o inciso II do **caput**, os marítimos das seções de câmara e saúde, no nível técnico de subalterno, serão considerados conjuntamente à atividade de convés e separadamente da seção de máquinas.

§ 3º A inspeção relativa à Autoridade Marítima, abrangida pelo inciso I do caput, será disciplinada em norma da Autoridade Marítima e poderá ser realizada antes da embarcação entrar as águas jurisdicionais brasileiras.

§ 4º Regulamento poderá dispor sobre as coberturas exigidas e condições de contratação para o seguro e o resseguro previstos no inciso IV do caput, de modo a assegurar sua livre contratação no mercado internacional ou doméstico.

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

§ 5º Na hipótese de inexistir quantitativo de marítimos brasileiros para compor a proporção mínima a que se refere o inciso II do caput, a empresa habilitada poderá requerer a Agencia Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ autorização para operar a embarcação específica com tripulação estrangeira, em caráter temporário, por prazo determinado, não superior a noventa dias, ou a uma operação, no caso da execução exigir tempo maior que o prazo máximo estabelecido, conforme definições em regulamento.

§ 6º Os tripulantes embarcados em navios habilitados no programa serão considerados para efeitos da Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2017 em viagem de longo curso e enquadrados no § 7º do artigo 14 da citada Lei.

Art. 8º. O descumprimento das obrigações estabelecidas no art. 9º ou a perda da habilitação da empresa no BR do Mar implicará a perda do direito de permanência da embarcação estrangeira no País.

Art. 9º. São direitos das embarcações estrangeiras afretadas na forma prevista nesta Lei:

I - a destinação do produto da arrecadação do AFRMM e o ressarcimento de que trata o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004; e

II - a observância às mesmas condições comerciais para a prestação dos serviços de praticagem e dos serviços de apoio portuário.

Art. 10. Aos contratos de trabalho dos tripulantes que operem em embarcação estrangeira afretada na forma prevista nesta Lei serão aplicáveis as regras internacionais estabelecidas por organismos internacionais devidamente reconhecidos, referentes à proteção das condições de trabalho, à segurança e ao meio ambiente a bordo de embarcações, e pela Constituição.

Parágrafo único. O disposto em instrumento de acordo ou convenção coletiva de trabalho precederá outras normas de regência sobre as relações de trabalho a bordo.

Art. 11. As embarcações afretadas autorizadas a operar no transporte por cabotagem serão automaticamente submetidas ao regime de admissão temporária, sem registro de declaração de importação, com suspensão total do pagamento dos seguintes tributos federais:

I - Imposto de Importação - II, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966;

II - Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI-Importação, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 1966;

III - Contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidentes sobre a importação de produtos estrangeiros ou serviços - PIS/Pasep-Importação, ou contribuições sociais ou imposto incidente sobre a importação que venha a sucedê-las;

IV - Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior - Cofins-Importação, conforme disposto no art. 14 da Lei nº 10.865, de 2004;

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

V - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - Combustíveis - Cide-Combustíveis, conforme disposto no art. 298 do Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009; e

VI - AFRMM, conforme disposto na alínea "c" do inciso V do **caput** do art. 14 e no art. 15 da Lei nº 10.893, de 2004.

Seção III

Das regras gerais aplicáveis ao afretamento

Art. 12. Para fins do disposto nesta Lei, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq definirá, no prazo de noventa dias, contado da data de entrada em vigor desta Lei, os critérios para o enquadramento da embarcação como:

I - efetivamente operante; e

II - pertencente a um mesmo grupo econômico.

CAPÍTULO III

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 13. Com vistas a reduzir a complexidade e o custo das operações em relação àquelas praticadas no comércio exterior, os órgãos e as entidades que atuam em portos e instalações portuárias adotarão procedimentos e rotinas de trabalho que considerem as especificidades do transporte por cabotagem, inclusive quanto à fiscalização e à liberação e bens e produtos.

Parágrafo único – Ficam isentas de apresentar Certificado de Livre Prática - CLP, em todos os portos e instalações portuárias nacionais, as embarcações que operam nas navegações de cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo e na navegação interior, fluvial e lacustre de percurso nacional.

Art. 14. O Ministério da Infraestrutura e a Antaq ficam autorizados a obter acesso a dados e informações para possibilitar a formulação de políticas públicas, fiscalização e regulação do setor de transporte aquaviário, ressalvados os dados protegidos por sigilo fiscal e observado o disposto na Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, e na Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018, conforme disposto em regulamento.

Art. 15. A Lei nº 5.474, de 1968, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

"Art. 15. .....

....

II - .....

....

b) esteja acompanhada de documento hábil comprobatório da entrega e do recebimento da mercadoria, permitida a sua comprovação por meio eletrônico;

....

§ 3º A comprovação por meio eletrônico de que trata a alínea "b" do inciso II do **caput** poderá ser disciplinada em ato do Poder Executivo federal." (NR)

Art. 16. A Lei nº 9.432, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 2º .....

....

V - empresa brasileira de navegação - pessoa jurídica constituída de acordo com o disposto nas leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente com embarcações próprias ou afretadas;

VI - embarcação brasileira - aquela que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira, independentemente do local onde tenha sido construída ou da forma como tenha sido incorporada à frota do operador;

....

XV - empresa brasileira de investimento na navegação - aquela que tem por objeto fretamento de embarcações para empresas brasileiras ou estrangeiras de navegação." (NR)

"Art. 4º-A É obrigatória a disponibilização de vagas para estágio embarcado para alunos egressos de cursos do sistema de ensino profissional marítimo nas embarcações brasileiras e estrangeiras afretadas a casco nu, com ou sem suspensão de bandeira, e nas afretadas por tempo.

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

Parágrafo único. Ato do Poder Executivo federal poderá dispor sobre quantitativos mínimos de vagas para praticantes para cada tipo de embarcação e operação, de modo a considerar as peculiaridades técnicas e os impactos econômicos desses quantitativos." (NR)

"Art. 10. .....

.....
.....

IV – estrangeira por viagem ou tempo, para operar na navegação de cabotagem, em substituição de embarcação de tipo semelhante, própria ou afretada, em jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, no País ou no exterior, na proporção de até cem por cento da sua tonelagem de porte bruto.

§ 1º Sem prejuízo do disposto no inciso III do **caput**, fica autorizado o afretamento de uma embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para navegação de cabotagem, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira.

§ 2º O limite de afretamento de que trata o § 1º será ampliado:

I - após 12 meses de vigência desta lei, para duas embarcações;

II - após 24 meses de vigência desta lei, para três embarcações; e

III - após 36 meses de vigência desta lei, para quatro embarcações.

§ 3º O afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, será livre a partir 48 meses de vigência desta lei, observadas as condições de segurança definidas em regulamento.

§ 4º As empresas brasileiras de navegação do mesmo grupo econômico poderão operar na navegação de cabotagem, com embarcações afretadas de acordo com o disposto nos § 1º ao § 3º, hipótese em que não será necessário ter frota própria ou ter contratado a construção de embarcações.

§ 5º As embarcações afretadas a casco nu de acordo com o disposto nos § 1º ao § 3º não poderão ser utilizadas para verificação e comprovação de existência ou disponibilidade, nos termos do disposto no inciso I do **caput** do art. 9º." (NR)

§ 6º As embarcações afretadas na forma prevista no caput deverão observar as condições de segurança definidas em Norma da Autoridade Marítima.

§ 7º A verificação da quantidade de embarcações estabelecida no caput considerará a quantidade de embarcações afretadas pelo grupo econômico da empresa afretadora.

Art. 10-A A empresa brasileira de investimento na navegação terá

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

o direito de afretar embarcação estrangeira a tempo, na proporção de até duzentos por cento da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção em estaleiro brasileiro, durante o período de construção da embarcação.

Parágrafo único. Os direitos de tonelagem oriundos das embarcações em construção contratadas pela empresa brasileira de investimento na navegação poderão ser transferidos onerosamente para empresas brasileiras de navegação."(NR)

"Art. 11. .....

....

§ 2º É assegurada às empresas brasileiras de navegação a contratação, no mercado internacional, da cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil para suas embarcações próprias ou afretadas.

.....

§ 13. Poderão ser pré-registradas e registradas no REB e usufruir de todas as garantias legais e fiscais decorrentes desses registros as embarcações:

I - que componham a frota da empresa brasileira de investimento na navegação; e

II - que tenham sido produzidas por estaleiros brasileiros, ainda que não possuam contrato prévio assinado com empresa brasileira de navegação.

§ 14. Os direitos de tonelagem oriundos das embarcações fretadas pela empresa brasileira de investimento na navegação serão transferidos para a empresa brasileira de navegação afretadora da embarcação.

"Art. 14-A. Serão consideradas novas as embarcações importadas para uso na navegação de cabotagem ou de longo curso, ainda que, em sua viagem de vinda ao País, sejam utilizadas para transporte remunerado.

§ 1º O enquadramento da embarcação como nova somente será permitido se o transporte remunerado a que se refere o **caput** tiver sido o único que a embarcação tenha executado até a sua chegada ao País.

§ 2º Na hipótese prevista no **caput**, será recolhido o AFRMM correspondente e destinado à empresa brasileira de navegação cinquenta por cento do produto da arrecadação, que será depositado em sua conta vinculada." (NR)

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

Art. 17. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 53. As Diretorias da ANTT e da Antaq serão compostas por um Diretor-Geral e quatro Diretores.

.....
..." (NR)

"Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério da Infraestrutura, constituída de:

.....
.....

III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal; e

V - instalações portuárias." (NR)

"Art. 82. .....

.....
.....

XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento;

XIX - propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento; e

XX - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados pelo Orçamento Geral da União." (NR)

"Art. 85-A. Integrarão a estrutura organizacional do DNIT:

I - uma Procuradoria Federal;

II - uma Ouvidoria;

III - uma Corregedoria;

IV - uma Auditoria; e

V - o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias." (NR)

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

Art. 18. A Lei nº 10.893, de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 4º .....

.....

§1º O AFRMM não incide sobre o frete relativo ao transporte de mercadoria submetida à pena de perdimento.

§2º No caso da navegação fluvial e lacustre, o AFRMM incidirá somente nas cargas transportadas no âmbito das Regiões Norte e Nordeste, observado o disposto no art. 11 da Lei nº 11.482, de 2017, para os seguintes tipos de carga:

I - granéis líquidos; e

II- granéis sólidos e outras cargas.

"Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se a alíquota de 8% (oito por cento):

I - na navegação de longo curso;

II - na navegação de cabotagem; e

III - na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte na região Norte e Nordeste de:

a) granéis líquidos; e
b) granéis sólidos e outras cargas.

.....

§ 4º O Poder Executivo poderá estabelecer descontos diferenciados à alíquota de que trata do *caput*, desde que não diferenciados de acordo com o tipo de carga, levando em consideração os tipos de navegação e o fluxo de caixa do FMM." (NR)

.....

Art. 17. .....

I - .....

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

.....

b) 100% (cem por cento) do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação afretada de registro estrangeiro, na navegação de longo curso;

.....

II - a empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria, afretada com registro brasileiro, ou afretada por tempo, de subsidiária integral da empresa brasileira de navegação:

.....

§ 3º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, serão destinados, anualmente, os seguintes percentuais ao Fundo Naval:

I - quarenta centésimos por cento para contribuir com o pagamento das despesas de representação e estudos técnicos em apoio às posições brasileiras nos diversos elementos componentes da Organização Marítima Internacional - IMO, cujos recursos serão alocados em categoria de programação específica; e

II - dez por cento para projetos integrantes de programas do Comando da Marinha destinados à construção e a reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas, e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional.

.....

§ 8º Os Fundos de que tratam os § 2º e § 3º divulgarão, trimestralmente, na internet, os valores recebidos do FMM e destinados aos seus programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico e ao ensino profissional marítimo, na forma prevista em lei. (NR)

.....

Art. 19. .....

I - .....

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

a) para construção ou aquisição de embarcações novas, produzidas em estaleiros brasileiros;

b) para jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos, nacionais ou importados, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

.....
.....

g) para manutenção, inclusive preventiva, realizada por estaleiro brasileiro ou por empresa especializada, em embarcação própria ou afretada;

h) como garantia à construção de embarcação em estaleiro brasileiro;

i) para reembolso anual dos valores pagos a título de prêmio e encargos de seguro e resseguro contratados para cobertura de cascos e máquinas de embarcações próprias ou afretadas; e

j) para pagamento do valor total do afretamento de embarcações utilizadas no mesmo tipo de navegação de cabotagem, longo curso e interior e geradoras dos recursos do AFRMM para a conta vinculada correspondente, desde que tal embarcação seja de propriedade de uma Empresa Brasileira de Investimento na Navegação e tenha sido construída no país.

.....
.....

§ 5º A liberação dos recursos financeiros da conta vinculada de empresa brasileira de navegação, nas hipóteses previstas nos incisos I e II do **caput**, somente poderá ocorrer para aplicação, pela empresa beneficiária dos recursos, exclusivamente, em embarcação a ser utilizada no mesmo tipo de navegação de cabotagem, longo curso e interior geradoras dos recursos do AFRMM para a conta vinculada correspondente.

§ 6º Além da instituição financeira de que trata o **caput**, o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, de que trata o art. 23, poderá habilitar outras instituições financeiras para receber os depósitos em contas vinculadas, na forma prevista em ato do CDFMM.

§ 7º Ato do CDFMM disporá sobre:

I - as diretrizes e os critérios a serem observados pelo agente financeiro do FMM para análise e movimentação dos recursos financeiros das contas vinculadas; e

II - os procedimentos para acompanhamento da destinação dos recursos a que se refere o inciso I.

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

§ 8º Os recursos depositados na conta vinculada são impenhoráveis, na forma do art. 832 do Código de Processo Civil, ressalvada a penhora para pagamento de dívida relativa ao próprio bem, se contraída durante a sua construção, jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação em estaleiro brasileiro (NR)

.....

Art. 20. Os valores depositados nas contas de que tratam o art. 19 desta Lei e o inciso III do caput do art. 17 desta Lei serão aplicados pelas instituições financeiras de que tratam o caput e o § 6º do art. 19 desta Lei em operações de mercado aberto, em títulos públicos federais de curto, médio ou longo prazo, em nome do titular e a critério deste, na forma que dispuser o Conselho Monetário Nacional". (NR)

Art. 26. .....

I - .....

a) .....

.....

2. para jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

.....

d) às empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa, até cem por cento do valor do projeto aprovado, para construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo;

.....

f) às empresas brasileiras, até noventa por cento do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, de qualquer tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras;

.....

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

l) a outras aplicações em investimentos, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção naval brasileiras, cujos projetos obedecerão aos critérios de enquadramento do projeto dentro da política nacional da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras definidos em regulamento;

m) às empresas estrangeiras, até oitenta por cento do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, de qualquer tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras; e

n) às Empresas Brasileiras de Navegação e às Empresas Brasileiras de Investimento na Navegação habilitadas no Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar, até 100% (cem por cento) do projeto aprovado para construção realizada em estaleiro brasileiro de qualquer embarcação de interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e para operação dentro do escopo do Programa**.**

.....
.....

§ 2º Nas hipóteses de que trata a alínea “n” do inciso I do “caput”, o financiamento será concedido à Empresa Brasileira de Navegação ou a Empresa Brasileira de Investimento na Navegação com prazo de carência de 60 (sessenta) meses, prazo de pagamento de 30 (trinta) anos, devendo qualquer outro encargo devido ao agente financeiro ser suportado pelo próprio FMM e não repassado ao tomador”.

“Art. 52-A. .....

§1º A soma do ressarcimento devido às empresas de que trata o art. 6º, inc. III, não poderá ser superior a 40% (quarenta por cento) da remuneração do transporte aquaviário na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste

§2º Os parâmetros para o cálculo da soma de que trata o §1º e os critérios de distribuição do ressarcimento serão estabelecidos em regulamento do Ministério da Infraestrutura, ouvido o Ministério da Economia.” (NR).

Art. 19. Ficam transformados, sem aumento de despesas, no âmbito do Poder Executivo federal, em dois Cargos Comissionados de Direção - CD de nível II os seguintes Cargos Comissionados de Gerência Executiva - CGE:

I - um CGE-I; e

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

II - dois CGE-III.

§ 1º Os CGE a que se referem os incisos I e II do **caput** integram a Estrutura Regimental da Antaq, aprovada pelo Decreto nº 4.122, de 13 de fevereiro de 2002.

§ 2º Os CD a que se refere o **caput** serão destinados à Antaq.

§ 3º Os mandatos dos primeiros ocupantes dos cargos de Diretor de que trata o **caput** durarão até o último dia do mês de fevereiro dos exercícios de 2023 e 2024.

Art. 20. A Tabela IV do Anexo I à Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com as alterações constantes do Anexo a esta Lei.

Art. 21. Até a edição do ato do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante de que trata o § 6º do art. 19 da Lei nº 10.893, de 2004, no prazo de cento e oitenta dias, contado da data de publicação desta Lei, as liberações de recursos da conta vinculada de empresa brasileira de navegação serão efetuadas na forma prevista na legislação em vigor.

Art. 22. Ficam revogados:

I - o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892;

II - o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940;

III - o art. 1º da Lei nº 6.458, de 1º de novembro de 1977, na parte em que altera a alínea “b” do inciso II do **caput** do art. 15 da Lei nº 5.474, de 1968;

IV - o § 1º do art. 11 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;

V - o art. 58 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

VI - o art. 1º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 2001:

a) o inciso I do **caput** do art. 5º;

b) o parágrafo único do art. 7º-A;

c) a alínea “c” do inciso III do caput do art. 14;

d) o inciso IX do **caput** do art. 24;

e) os incisos VII, XXII e XXV do **caput** do art. 27;

f) o **caput** do art. 34-A;

g) o § 1º e o § 2º do art. 51-A;

h) o art. 74;

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

i) o parágrafo único do art. 78-A;

j) o § 2º do art. 82;

k) o art. 85-A;

l) o parágrafo único do art. 88; e

m) o § 1º do art. 118;

VII - o § 4º do art. 19 da Lei nº 10.893, de 2004;

VIII - o art. 3º da Lei nº 11.434, de 28 de dezembro de 2006, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.893, de 2004:

a) o § 1º e o § 2º do art. 7º;

b) o art. 12; e

c) o inciso I do **caput** do art. 35;

IX - o art. 26 da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, na parte em que altera os incisos XVIII e XIX do caput do art. 82 da Lei nº 10.233, de 2001;

X - os seguintes dispositivos da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007:

a) o art. 1º ao art. 3º; e

b) o art. 4º, exceto na parte em que altera o inciso XVII do **caput** do art. 27 da Lei nº 10.233, de 2001;

XI - o art. 1º da Lei nº 12.599, de 23 de março de 2012, na parte em que altera o § 1º do art. 3º da Lei nº 10.893, de 2004;

XII - os seguintes dispositivos da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013:

a) o art. 71, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 2001:

1. o art. 67;

2. o art. 78; e

3. o inciso III do **caput** do art. 81; e

b) o art. 72; e

XIII - o art. 43 da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, na parte em que altera o **caput** do art. 53 da Lei nº 10.233, de 2001.

Art. 23. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

Apresentação: 04/12/2020 15:05 - PLEN
PRLP 2 => PL 4199/2020
PRLP n.2/0

Brasília, 04 de dezembro de 2020.

Deputado GURGEL (PSL/RJ)

Relator

ANEXO

(Anexo I à Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001)

"TABELA IV

Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq

Quadro de Cargos Comissionados

1 - CARGOS COMISSIONADOS DE DIREÇÃO	
CD I	1
CD II	4
SUBTOTAL	5
2 - CARGOS COMISSIONADOS DE GERÊNCIA EXECUTIVA	
CGE I	1
CGE II	7
CGE III	19
SUBTOTAL	27
.....	
TOTAL GERAL	142

Documento eletrônico assinado por Gurgel (PSL/RJ), através do ponto SDR_56321, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
LexEdit
CD201702099400

EMENDA MODIFICATIVA Nº _____ AO PROJETO DE LEI Nº 4199/2020

Modifica o artigo 24 e o Anexo do Projeto de Lei nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar.

Art. 1º O Art. 24 do Projeto de Lei nº 4199/2020 passa a ter a seguinte redação:

"Art. 24. Ficam transformados, sem aumento de despesas, no âmbito do Poder Executivo federal, em dois Cargos Comissionados de Direção - CD de nível II os seguintes Cargos Comissionados de Gerência Executiva – CGE e Cargos Comissionados de Assessoria – CA:

I - dois CGE-III;

II – dois CA III

§ 1º Os CGE e CA a que se referem os incisos I e II do caput integram a Estrutura Regimental da Antaq, aprovada pelo Decreto nº 4.122, de 13 de fevereiro de 2002.

§ 2º Os CD a que se refere o caput serão destinados à Antaq.

§ 3º Os mandatos dos primeiros ocupantes dos cargos de Diretor de que trata o caput durarão até o último dia do mês de fevereiro dos exercícios de 2023 e 2024."

§ 4º Fica estabelecido o prazo de até 30 (trinta) dias, a contar da data de publicação desta Lei, para adequação da estrutura regimental de que trata o caput.

Art. 2º O Anexo do Projeto de Lei nº 4199/2020 passa a ter a seguinte redação:

"ANEXO

(Anexo I à Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001)

"TABELA IV Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq

Quadro de Cargos Comissionados

1 - CARGOS COMISSIONADOS DE DIREÇÃO	
CD I	*1*
CD II	*4*
SUBTOTAL	*5*
2 – CARGOS COMISSIONADOS DE GERÊNCIA EXECUTIVA	
CGE I	*2*
CGE II	*7*
CGE III	*19*
SUBTOTAL	*28*
3 – CARGOS COMISSIONADOS DE ASSESSORIA	
CA I	*7*
CA II	*4*
CA III	*0*
SUBTOTAL	*11*
TOTAL GERAL	*141*

(NR)

JUSTIFICATIVA

Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, criada pela Lei n° 10.233/2001, tem como missão regular o setor aquaviário nacional, incluindo aí os subsetores portuário e de navegação comercial, estratégicos para os interesses nacionais, haja vista que

Apresentação: 02/12/2020 09:00 - PLEN
EMP 113 => PL 4199/2020
EMP n.113/0

Documento eletrônico assinado por Cristiano Vale (PL/PA), através do ponto SDR_56025, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209437461600

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal CRISTIANO VALE

Apresentação: 02/12/2020 09:00 - PLEN
EMP 113 => PL 4199/2020
EMP n.113/0

tem o condão de aumentar a eficiência da logística de transportes do país, reduzir o custo Brasil e aumentar as trocas comerciais internas e externas de forma a gerar crescimento econômico e bem-estar à sociedade.

Nesse diapasão, ressalta-se que, aproximadamente 95% do comércio exterior brasileiro é realizado por via marítima. Ademais, o modal aquaviário, seja por meio da cabotagem ou pela navegação fluvial, é extremamente eficiente e competitivo quando aplicado a médias e longas distâncias, como as que possuímos em um país continental como o Brasil. O crescimento constante na navegação de cabotagem nos últimos anos, e a "explosão" do transporte fluvial no chamado arco norte para a exportação de granéis sólidos agrícolas ilustram bem a importância do setor.

Dessa forma, se o Projeto de Lei nº 4.199/20, proposto pelo Poder Executivo, popularmente conhecido como "BR DO MAR", for aprovado as competências da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (*Antaq*), - responsável por regular e supervisionar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária -, serão substancialmente ampliadas.

Tal incremento de competências, aliada à importância do setor, foi reconhecida pelo próprio Poder Executivo, no texto encaminhado ao Congresso Nacional, no qual prevê a criação de mais dois cargos de diretores ao quadro da *Antaq*, igualando sua estrutura deliberativa às demais Agência Reguladores Federais, com o objetivo de fortalecer o processo decisório do ente regulador, de forma a proporcionar maior segurança jurídica ao setor e viabilizar maior celeridade na tramitação processual.

No entanto, os dispositivos que tratam da matéria acerca da sua constituição merecem ser ajustados, uma vez que o texto em tela aumenta as atribuições e competências da *Antaq* ao mesmo tempo que propõe diminuição da sua estrutura propondo a extinção de cargos técnicos, fundamentais para o devido suporte especializado a direção colegiada em seus processos decisórios.

A redação proposta do referido projeto, em seu artigo 24, para atender a criação de mais 2 (dois) Cargos Comissionados de Direção - CD de nível II (CD II), para a *Antaq*, o Poder Executivo propõe a extinção de três Cargos Comissionados de Gerência Executiva – CGE, 01(um) CGE I, que corresponde a uma Superintendências finalística da Agência, e 2 (dois) CGE III, que correspondem a gerências que compõem as Superintendências.

Assim, a proposta constante no PL 4.199/2020 traz impactos negativos no valor total dos recursos disponíveis para composição do quadro de cargos comissionados da Agência, comprometendo de forma significativa a estrutura técnica dessa importante autarquia.

Visando mitigar esses impactos, propõe-se a alteração da redação do art. 24 do PL em questão, de maneira a ajustar a composição dos cargos comissionados que serão transformados na forma abaixo:

CARGO COMISSIONADO			**TEXTO DO PL 4.199/20**		**PROPOSTA DE EMENDA**	
PROPOSTA	**CARGO**	**VALOR DO CARGO**	**QTD**	**DESPESA**	**QTD**	**DESPESA**
CRIA	CD II	R$ 16.560,54	2	R$ 33.121,08	2	R$ 33.121,08
EXTINGUE	CGE I	R$ 15.688,92	1	R$ 15.688,92	-	

Documento eletrônico assinado por Cristiano Vale (PL/PA), através do ponto SDR_56025, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.
CD209437461600

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal CRISTIANO VALE

Apresentação: 02/12/2020 09:00 - PLEN
EMP 113 => PL 4199/2020
EMP n.113/0

EXTINGUE	CGE III	R$ 13.074,10	2	R$ 26.148,20	2	R$ 26.148,20
EXTINGUE	CA III	R$ 3.639,84	-	-	2	R$ 7.279,68
	SALDO*			**R$ 8.716,04**		**R$ 306,80**

* O Saldo positivo significa recursos de cargos comissionados sendo extintos sem a necessidade, ou seja, a maior do que a necessidade para criação dos cargos de diretores da Agência.

A criação de dois cargos de diretores na *Antaq* gera uma despesa de R$ 33.121,08. Objetivando evitar a criação de despesas o PL 4.199/2020 extingue um cargo CGE I e dois cargos CGE III, que geram uma receita de R$ 41.837,12, ou seja, R$ 8.716,04 a maior do que o necessário para a criação de mais dois cargos de diretores (CD II). Visando minimizar essa perda a presente emenda propõe uma nova composição na extinção de cargos- dois cargos CGE III e dois cargos CA II - reduzindo-a a R$ 306,80.

Dessa forma, a presente emenda reajusta a distribuição dos cargos comissionados, uma vez que a supressão do artigo 24, poderia comprometer o PL por vício de iniciativa por aumento de despesas.

Ademais, a incorporação do $ 4º do art. 24, possibilita o prazo necessário para a Agência internamente fazer os ajustes necessários para readequação dos cargos.

CRISTIANO VALE
Deputado Federal (PL/PA)

Documento eletrônico assinado por Cristiano Vale (PL/PA), através do ponto SDR_56025, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209437461600

Câmara dos Deputados | Anexo IV, Gabinete 822 | CEP 70160-900 – Brasília/DF
Tels (61) 3215-5822/3822 – Fax: (61) 3215-2822 | dep.cristianovale@camara.leg.br

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 02/12/2020 09:00 - PLEN
EMP 113 => PL 4199/2020
EMP n.113/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Cristiano Vale)

Modifica o artigo 24 e o Anexo do Projeto de Lei nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar.

Assinaram eletronicamente o documento CD209437461600, nesta ordem:

1 Dep. Cristiano Vale (PL/PA)
2 Dep. Wellington Roberto (PL/PB) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE
3 Dep. Fausto Pinato (PP/SP) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Cristiano Vale (PL/PA), através do ponto SDR_56025, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 02/12/2020 13:35 - PLEN
EMP 114 => PL 4199/2020
EMP n.114/0

Projeto de Lei n° 4.199, de 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA

Suprimam-se as alíneas **i** e **j** do inciso I do art.19 da lei n°10.893, de 2004, acrescidas pelo art.21 do substitutivo ao PL 4.199/2020.

JUSTIFICAÇÃO

Os dois dispositivos incluídos no PLV que a presente emenda visa suprimir permitem que o produto da arrecadação do AFRMM destinado a empresa brasileira de navegação seja usado não apenas para a aquisição de embarcações novas para uso próprio ou para a manutenção de embarcações próprias em estaleiros brasileiros, bem como para o pagamento dos encargos financeiros decorrentes dessas operações, mas também para o reembolso de valores pagos a título de prêmio e encargos de seguro e resseguro e para o pagamento do afretamento de embarcações, inclusive estrangeiras. Essas duas finalidades, totalmente estranhas ao objetivo do AFRMM de apoiar o desenvolvimento da indústria de construção e reparação naval brasileiras, podem vir a absorver parcela relevante dos recursos por ele arrecadados, comprometendo uma política que beneficia milhares de trabalhadores em um setor cuja atividade gera alto valor agregado. Por essa razão, solicito apoio para a aprovação desta emenda.

Sala das sessões,

Dep. ENIO VERRI

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201873581500

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 02/12/2020 13:35 - PLEN
EMP 114 => PL 4199/2020
EMP n.114/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Enio Verri)

Emenda ao PL 4199/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD201873581500, nesta ordem:

1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(p_7693)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 02/12/2020 13:35 - PLEN
EMP 115 => PL 4199/2020
EMP n.115/0

Projeto de Lei n° 4.199, de 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Dê-se ao parágrafo único do artigo 8º a seguinte redação:

Art. 8º.....

Parágrafo único. O afretamento de embarcações de que trata o caput será permitido apenas enquanto a operação especial de cabotagem estiver em funcionamento **e não valerá para fins de comprovação de existência ou disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para fins do disposto no inciso I do caput do art. 9º da lei 9.432, de 1997**.

JUSTIFICAÇÃO

O afretamento para operações especiais deve ser restrito para esse tipo de operação e não poderá bloquear outros tipos de afretamento. Isto porque este tipo de operação tem como finalidade corroborar / comprovar a viabilidade de operação de transporte regular e sustentável, após avaliação prévia do mercado a ser atendido.

Dado ao elo estabelecido entre a dita operação especial e o(s) navio(s) designados para sua consecução, não há lógica em que estes sejam empregados para bloquear outros afretamentos submetidos em circularização

Sala das sessões,

Dep. ENIO VERRI

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD207329738900

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 02/12/2020 13:35 - PLEN
EMP 115 => PL 4199/2020
EMP n.115/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Enio Verri)

Emenda ao PL 4199/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD207329738900, nesta ordem:

1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(p_7693)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 02/12/2020 13:36 - PLEN
EMP 116 => PL 4199/2020
EMP n.116/0

Projeto de Lei n° 4.199, de 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA

Art. 1º **Suprima-se** o **inciso I** do parágrafo 1º do **art.5º** do substitutivo ao PL n° 4.199/2020.

Art. 2º **Dê-se** aos **parágrafos** do **art.10** e ao **art.10-A** da lei n° 9.432/1997, respectivamente alterados e introduzido pelo **art.19** do substitutivo, a **seguinte redação**:

Art.19. .....

.....

"**Art.10.** .....

.....

§ 2º O limite de afretamento de que trata o § 1º será ampliado, após 12 meses de vigência desta lei e até 31 de dezembro de 2023, para duas embarcações.

§ 3º As embarcações afretadas a casco nu de acordo com o disposto nos § 1º e § 2º não poderão ser utilizadas para verificação e comprovação de existência ou disponibilidade, nos termos do disposto no inciso I do caput do art. 9º." (NR)

"**Art.10-A.** A empresa brasileira de investimento na navegação terá o direito de afretar embarcação estrangeira a tempo, na proporção de até duzentos por cento da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de seis meses, prorrogável por igual período, até o limite de trinta e seis meses." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O PL que institui o Programa "BR do Mar" propõe aumentar a oferta e incentivar a concorrência e a competitividade no setor de transporte por cabotagem. Contudo permite, de forma contraditória, que as empresas habilitadas no programa, como uma das possibilidades de aumento da oferta, afretem embarcações por tempo ampliando a tonelagem das embarcações próprias de acordo com proporção a ser definida em ato do Executivo, beneficiando com isso as empresas já instaladas em relação a possíveis entrantes no mercado, o que tende a reduzir, e não aumentar a concorrência. Ainda, remete a decisão sobre a extensão desse benefício a ato discricionário do governo, elevando a incerteza no setor, ao abrir a possibilidade de mudanças repentinas em um elemento central das condições de concorrência. Por outro lado, o projeto permite o aumento imediato do afretamento de embarcações estrangeiras a casco nu e sua completa liberalização a partir de 2023, o que prejudicaria fortemente a indústria naval no país, grande agregadora de valor e capaz de gerar número importante de empregos de qualidade, que, sob condições desfavoráveis que o PL não aborda, teria que enfrentar sem nenhuma proteção a concorrência de atores externos estabelecidos, muitas vezes incentivados pelos governos de seus países de origem. O PL ainda abre a possibilidade de que empresas que não possuam nenhuma embarcação própria ou mesmo que esteja em construção possam operar o transporte

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD207004374300

de cabotagem. A presença de tais empresas, que possuem facilidade maior de entrar e sair do mercado, gera instabilidade da oferta e dos preços, reduzindo a previsibilidade do modal. Procurando induzir a concorrência, preservar a indústria nacional, e evitar a instabilidade da oferta, esta emenda procura corrigir os pontos no texto cujos efeitos são contrários aos objetivos declarados do projeto.

Sala das sessões,

Dep. ENIO VERRI

Apresentação: 02/12/2020 13:36 - PLEN
EMP 116 => PL 4199/2020
EMP n.116/0

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD207004374300

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 02/12/2020 13:36 - PLEN
EMP 116 => PL 4199/2020
EMP n.116/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Enio Verri)

Emenda ao PL 4.199/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD207004374300, nesta ordem:

1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7175)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 02/12/2020 13:37 - PLEN
EMP 117 => PL 4199/2020
EMP n.117/0

Projeto de Lei n° 4.199, de 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA

Suprima-se o **art. 12** e do PL 4199/2020.

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa suprimir o art. 12 do PL 4199/20 para restabelecer a vigência da legislação trabalhista nacional nas contratações realizadas por embarcações que atuem no transporte por cabotagem no país.

A navegação de cabotagem é realizada entre pontos situados dentro dos limites do território nacional, obrigando essa modalidade de transporte ao respeito da legislação brasileira vigente e às normas incorporadas ao ordenamento jurídico nacional, inclusive às de origem internacional.

O art 9º do PL estabeleceu que as embarcações afretadas contratem dois terços de brasileiros em cada atividade, inclusive com a exigência de que as funções de comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas sejam desempenhadas exclusivamente por brasileiros. Isso está em sintonia com o disposto no art. 354 da CLT combinado com a Resolução Normativa nº 06, de 1º de dezembro de 2017, do Conselho Nacional de Imigração (alterada pela Resolução CNIG MJSP nº 42, de 23 de julho de 2020) que define os contingentes mínimos de trabalhadores a depender do tempo de navegação das embarcações que operam no país.

Ocorre que, no **art. 12 do PL afasta o princípio da territorialidade** e causa **enorme insegurança jurídica nas relações laborais** celebradas no âmbito das embarcações em atividade de cabotagem no país, na medida em que permite o uso de normas outras que as brasileiras, visando uma infinidade de possibilidades de redução de custos com a tripulação em detrimento dos direitos trabalhistas já estabelecidos no país e vigentes também para as embarcações estrangeiras nesse tipo de navegação.

Sala das sessões,

Dep. ENIO VERRI

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD205864735200

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 02/12/2020 13:37 - PLEN
EMP 117 => PL 4199/2020
EMP n.117/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Enio Verri)

Emenda ao PL 4.199/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD205864735200, nesta ordem:

1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
2 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(P_7175)
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 02/12/2020 14:20 - PLEN
EMP 118 => PL 4199/2020
EMP n.118/0

PROJETO DE LEI Nº 4199 DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO

Altere-se a redação do *caput* do art. 6º da Lei nº 10.893, de 2004, alterado pelo art. 21 do substitutivo do Relator, para que passe a constar a seguinte redação:

"Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se a alíquota de **8% (oito por cento)**:"

Justificação

Esta emenda reduz a alíquota do AFRMM que será aplicada à remuneração do transporte aquáviário.

Sala das Sessões, em de de 2020

Deputado Evair Vieira de Melo
(PP/ES)

Documento eletrônico assinado por Evair Vieira de Melo (PP/ES), através do ponto SDR_56274, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203588597800

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Evair Vieira de Melo)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD203588597800, nesta ordem:

1 Dep. Evair Vieira de Melo (PP/ES) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE
2 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Apresentação: 02/12/2020 14:20 - PLEN
EMP 118 => PL 4199/2020
EMP n.118/0

Documento eletrônico assinado por Evair Vieira de Melo (PP/ES), através do ponto SDR_56274, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 02/12/2020 14:20 - PLEN
EMP 119 => PL 4199/2020
EMP n.119/0

PROJETO DE LEI Nº 4199 DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO

Altere-se a redação do *caput* do art. 6º da Lei nº 10.893, de 2004, alterado pelo art. 21 do substitutivo do Relator, para que passe a constar a seguinte redação:

"Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se a alíquota de **8% (oito por cento)**:"

Justificação

Esta emenda reduz a alíquota do AFRMM que será aplicada à remuneração do transporte aquáviário.

Sala das Sessões, em de de 2020

Deputado Evair Vieira de Melo
(PP/ES)

Documento eletrônico assinado por Evair Vieira de Melo (PP/ES), através do ponto SDR_56274, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209759666400

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 02/12/2020 14:20 - PLEN
EMP 119 => PL 4199/2020
EMP n.119/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Evair Vieira de Melo)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD209759666400, nesta ordem:

1 Dep. Evair Vieira de Melo (PP/ES)
2 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE

Documento eletrônico assinado por Evair Vieira de Melo (PP/ES), através do ponto SDR_56274, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 02/12/2020 14:33 - PLEN
EMP 120 => PL 4199/2020
EMP n.120/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	Projeto de Lei nº 4.199, de 2020

Autor	Nº do Prontuário
Deputado SUBTENENTE GONZAGA (PDT/MG)	

	Supressiva		Substitutiva		Modificativa	X	Aditiva		Substitutiva Global

EMENDA

Inclua-se onde couber o seguinte dispositivo:

Art. _. O § 3º do art. 77 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

> "Art. 77. .....
> .....
> § 3º No caso do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, a taxa de fiscalização de que trata o inciso III do *caput* deste artigo será de R$ 285,00 (duzentos e oitenta e cinco reais) por ano e por ônibus registrado pela empresa detentora de autorização ou permissão outorgada pela ANTT."

JUSTIFICAÇÃO

A proposta tem o objetivo de corrigir equívoco cometido pelo legislador ordinário em 2014, quando naquele ano, por meio da Lei nº 12.996/2014, alterou de forma abrupta a Taxa de Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros, de que trata o Art. 77, *caput*, inciso III, e § 3º, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passando a referida taxa de R$ 200,00 (duzentos reais) para R$ 1.800,00 (mil e oitocentos reais).

Em reação ao absurdo reajuste, a questão foi judicializada. Consta do sítio eletrônico da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (FRESP)[1], o seguinte histórico:

> Uma resolução de novembro de 2015 [Resolução nº 4.936/2015), de autoria da ANTT, estabelece procedimentos para pagamento de Taxa de Fiscalização do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros no valor de R$ 1,8 mil ônibus/ano.
>
> A FRESP conseguiu uma liminar para que as empresas associadas não pagassem a Taxa. Contudo, após ser deferida a liminar, a juíza do processo entendeu que a FRESP não possuía legitimidade para propor ação e sim os sindicados que compõe a federação e, em razão desse entendimento, cancelou a liminar e extinguiu o processo sem resolução de mérito.
>
> A FRESP interpôs recurso em razão dessa decisão e em 2ª instância conseguiu revertê-la, fazendo com que tanto a sentença que havia extinguido o processo, como todo o processo fosse anulado. O processo retornará à 1ª instância, os setes sindicatos de fretamento serão incluídos no processo e novamente será

1 Disponível em: http://www.portalfresp.org.br/noticias/detalhes/id/1682/retrospectiva-fresp-25-anos--taxa-de-fiscalizacao-da-antt.php Acesso: 01 dez. 2020

Documento eletrônico assinado por Subtenente Gonzaga (PDT/MG), através do ponto SDR_56273, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206821316300

Apresentação: 02/12/2020 14:33 - PLEN
EMP 120 => PL 4199/2020
EMP n.120/0

pedido uma liminar e espera discutir o mérito da questão, ou seja, se a Taxa de Fiscalização pela ANTT deve ou não ser paga pelas empresas de fretamento.

A despeito da judicialização, cabe ao Congresso reverter a injustiça cometida em 2014 e que vem colocando o setor em sérias dificuldades, pois a ANTT estabeleceu procedimentos para cobrança da taxa de fiscalização estipulando na Resolução nº 5.910/2020 que "*O não pagamento do crédito tributário, após decisão definitiva, acarretará a inclusão da sociedade empresária no Cadastro Informativo de Créditos Não Quitados do Setor Público Federal (CADIN) e, posteriormente, a inscrição do débito na Dívida Ativa da ANTT, sem prejuízo da instauração de Processo Administrativo Ordinário por ausência de regularidade fiscal*". A mesma resolução estipula que "*As sociedades empresárias inadimplentes com o pagamento da taxa de fiscalização referente ao exercício do ano de 2016 deverão ser notificadas até 31 de dezembro de 2020*".

Reagindo à decisão da ANTT, a Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros – ANATRIP afirma ser impossível que as empresas se recuperem da crise, agravada ainda mais com o advento da pandemia Covid-19, alegando, com razão, que o setor de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros foi preterido pelo Legislativo, ao passo que setor aéreo foi beneficiado: "*É curioso que neste momento de pandemia as empresas aéreas estejam recebendo incentivos para manutenção do setor aéreo, com diversas políticas e decisões judiciais de incentivo. No entanto, o setor rodoviário, que é o único que concede gratuidades, além de não receber incentivos e ser o mais afetado pela pandemia do Covid-19, ainda está tendo que ser submetido à obrigação sem qualquer análise de impacto econômico*".[2]

De fato, o aumento vertiginoso (nove vezes o valor original) leva a desequilíbrios do planejamento financeiro do setor, sem mencionar as consequências nocivas que a condição de inadimplência pode causar às empresas e respectivos empregados.

O Congresso, por meio desta emenda, tem a oportunidade de resolver as disputas dos tribunais redimindo-se do erro cometido em 2014, chamando o feito à ordem. Para tanto, apresento esta proposta corrigindo o valor de R$ 200,00 pela variação do IPCA de janeiro/2014 a novembro/2020, passando a taxa para R$ 285,00.

Pelo exposto, solicito dos Nobres Pares apoio à aprovação da emenda que ora apresentamos.

Deputado SUBTENENTE GONZAGA
PDT/MG

Documento eletrônico assinado por Subtenente Gonzaga (PDT/MG), através do ponto SDR_56273, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD206821316300

2 Disponível em: https://diariodotransporte.com.br/2020/07/30/anatrip-vai-a-justica-contra-cobranca-de-taxa-de-fiscalizacao-pela-antt/ Acesso: 01 dez. 2020

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Subtenente Gonzaga)

Emenda aditiva ao Projeto de Lei n. 4199, de 2020, que "Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004."

Assinaram eletronicamente o documento CD206821316300, nesta ordem:

1 Dep. Subtenente Gonzaga (PDT/MG)
2 Dep. Félix Mendonça Júnior (PDT/BA)
3 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(p_7693)
5 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
6 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Apresentação: 02/12/2020 14:33 - PLEN
EMP 120 => PL 4199/2020
EMP n.120/0

Documento eletrônico assinado por Subtenente Gonzaga (PDT/MG), através do ponto SDR_56273, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 02/12/2020 14:54 - PLEN
EMP 121 => PL 4199/2020
EMP n.121/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA Nº

Dê-se ao art. 12 do Projeto de Lei Projeto a seguinte redação:

> "Art. 12. Aos contratos de trabalho dos tripulantes brasileiros e estrangeiros que operem em caráter de permanência em embarcação estrangeira afretada na forma prevista nesta Lei será aplicada a legislação brasileira.

JUSTIFICAÇÃO

A dicção do art. 12 do Projeto de Lei submete os tripulantes brasileiros e estrangeiros que operem em embarcação estrangeira afretada às normas trabalhistas do país que empresta a bandeira ao navio. A presente emenda suprime tal possibilidade.

Em relação aos trabalhadores brasileiros, não há sequer elementos nessa relação contratual capazes de exercer a atração de normas de caráter internacional. De fato, são trabalhadores brasileiros, contratados no Brasil, por empresa brasileira, para prestar serviço integralmente em território nacional.

Documento eletrônico assinado por Tabata Amaral (PDT/SP), através do ponto SDR_56393, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201214269900

Apresentação: 02/12/2020 14:54 - PLEN
EMP 121 => PL 4199/2020
EMP n.121/0

Em relação aos trabalhadores estrangeiros que prestam serviços de forma permanente no País, não há razão jurídica que justifique sua exclusão da legislação a todos imposta pela soberania brasileira. A aplicação da lei brasileira decorre também do princípio da lei do local de execução do contrato (*lex loci executionis)*, que preconiza ser aplicável a lei do lugar da prestação do trabalho. Esse é o critério adotado pelo artigo 198 do Código de Bustamante, ratificado no Brasil pelo Decreto nº 18.671, de 13 de agosto de 1929, segundo o qual "[...] é territorial a legislação sobre acidentes do trabalho e proteção social do trabalhador".

Visando também a eliminar dúvidas em relação à possibilidade de aplicação de leis estrangeiras no âmbito do BR Mar, tanto em relação a brasileiros quanto a trabalhadores estrangeiros que laborem em caráter permanente, propomos nova redação ao artigo, dispondo expressamente sobre a aplicação da legislação brasileira aos trabalhadores nacionais. Com isso, pretendemos não só afastar a aberração proposta pela redação original do artigo como também afastar quaisquer dúvidas sobre o tema, de modo a evitar o extenuante percurso causado pela judicialização, comum em sede de aplicação do direito estrangeiro. É importante deixar bem delimitado na lei qual será o marco legal do setor em relação aos contratos de trabalho.

Sala da Comissão, em de de 2020.

Deputada TABATA AMARAL

2020-11050

Documento eletrônico assinado por Tabata Amaral (PDT/SP), através do ponto SDR_56393, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201214269900

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 02/12/2020 14:54 - PLEN
EMP 121 => PL 4199/2020
EMP n.121/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Tabata Amaral)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD201214269900, nesta ordem:

1 Dep. Tabata Amaral (PDT/SP)
2 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(p_7693)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Tabata Amaral (PDT/SP), através do ponto SDR_56393, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 02/12/2020 14:54 - PLEN
EMP 122 => PL 4199/2020
EMP n.122/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA Nº

Suprima-se o art. 12 do Projeto

JUSTIFICAÇÃO

A dicção do art. 12 do Projeto de Lei submete os tripulantes brasileiros que operem em embarcação estrangeira afretada às normas trabalhistas do país que empresta a bandeira ao navio.

Trata-se de dispositivo teratológico. Sua má formação começa pela absoluta falta de elementos na relação contratual capazes de exercer a atração de normas de caráter internacional. De fato, são trabalhadores brasileiros, contratados no Brasil, por empresa brasileira, para prestar serviço integralmente em território nacional. Não se vê, pois, um único elemento aplicável às partes ou ao objeto da relação de emprego que tenha origem, meio ou fim fora do solo pátrio. Desse modo, não há que cogitar da aplicação de normas alienígenas ao nosso ordenamento jurídico no caso em espécie.

A teratologia permanece no confronto com os tratados internacionais relativos ao Direito Internacional privado, especialmente o Código de Bustamante, incorporado à legislação brasileira pelo Decreto nº

Documento eletrônico assinado por Tabata Amaral (PDT/SP), através do ponto SDR_56393, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202346521500

Apresentação: 02/12/2020 14:54 - PLEN
EMP 122 => PL 4199/2020
EMP n.122/0

18.871, de 13 de agosto de 1929. O Código, em seu art. 198, abraça o princípio da territorialidade nos contratos de trabalhos, isto é, na relação de trabalho, é aplicável a lei do local de execução do contrato.

Internamente, o dispotivo contraria também a Lei nº 7.064, de 6 de dezembro de 1982, que regula a situação de trabalhadores contratados no Brasil ou transferidos para prestar serviço no exterior. Mesmo no caso de a execução do contrato de trabalho desenvolver-se em território estrangeiro, a Lei manda aplicar a legislação nacional ou a estrangeira, se mais favorável, aos brasileiros aqui contratados.

Por fim, verifica-se que as bandeiras dos navios são muito frequentemente bandeiras de conveniência, que não guardam relação com país de residência do proprietário da embarcação ou de seu domicilio de negócios. Tais bandeiras são adotadas justamente porque oferecem a conveniência de legislações trabalhistas, tributárias e ambientais menos exigentes que o padrão internacional. Nesse caso, submeter trabalhadores brasileiros em solo pátrio à legislação estrangeira esvaziada das proteções oferecidas aos demais brasileiros pela Consolidação das Leis Trabalhistas – CLT afronta, até mesmo, o princípio constitucional da igualdade perante a Lei.

São essas as muitas razões que nos levam a propor a supressão do dispostivo.

.

Sala da Comissão, em de de 2020.

Deputada TABATA AMARAL

2020-10837

Documento eletrônico assinado por Tabata Amaral (PDT/SP), através do ponto SDR_56393, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202346521500

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 02/12/2020 14:54 - PLEN
EMP 122 => PL 4199/2020
EMP n.122/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Tabata Amaral)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD202346521500, nesta ordem:

1 Dep. Tabata Amaral (PDT/SP)
2 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
3 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(p_7693)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Tabata Amaral (PDT/SP), através do ponto SDR_56393, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 02/12/2020 15:49 - PLEN
EMP 123 => PL 4199/2020
EMP n.123/0

CÂMARA DOS DEPUTADOS

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição **Projeto de Lei nº 4.199, de 2020**

Autor **Deputado SUBTENENTE GONZAGA (PDT/MG)**	Nº do Prontuário

	Supressiva		Substitutiva		Modificativa	X	Aditiva		Substitutiva Global

EMENDA

Inclua-se onde couber os seguintes dispositivos:

Art. _. O § 3º do art. 77 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

> "Art. 77. .....
> .....
> § 3º No caso do transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, a taxa de fiscalização de que trata o inciso III do *caput* deste artigo será de R$ 285,00 (duzentos e oitenta e cinco reais) por ano e por ônibus registrado pela empresa detentora de autorização ou permissão outorgada pela ANTT."

Art.__. Os débitos decorrentes da Taxa de Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros de que trata o § 3º do art. 77 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, vencidos até 31 de dezembro de 2020, de pessoas físicas ou jurídicas, consolidadas pelo sujeito passivo, com exigibilidade suspensa ou não, inscritas ou não em dívida ativa, mesmo em fase de execução fiscal já ajuizada, <u>poderão ser pagos ou parcelados da seguinte forma:</u>

I – pagos a vista, com redução de 100% (cem por cento) das multas de mora e de ofício, de 40% (quarenta por cento) das isoladas, de 45% (quarenta e cinco por cento) dos juros de mora e de 100% (cem por cento) sobre o valor do encargo legal;

II – parcelados em até 30 (trinta) prestações mensais, com redução de 90% (noventa por cento) das multas de mora e de ofício, de 35% (trinta e cinco por cento) das isoladas, de 40% (quarenta por cento) dos juros de mora e de 100% (cem por cento) sobre o valor do encargo legal;

III – parcelados em até 60 (sessenta) prestações mensais, com redução de 80% (oitenta por cento) das multas de mora e de ofício, de 30% (trinta por cento) das isoladas, de 35% (trinta e cinco por cento) dos juros de mora e de 100% (cem por cento) sobre o valor do encargo legal; ou

IV – parcelados em até 96 (noventa e seis) prestações mensais, com redução de 70% (setenta por

Documento eletrônico assinado por Subtenente Gonzaga (PDT/MG), através do ponto SDR_56273, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 02/12/2020 15:49 - PLEN
EMP 123 => PL 4199/2020
EMP n.123/0

cento) das multas de mora e de ofício, de 25% (vinte e cinco por cento) das isoladas, de 30% (trinta por cento) dos juros de mora e de 100% (cem por cento) sobre o valor do encargo legal.

Parágrafo único. Ato do Poder Executivo, a ser editado no prazo de 60 (sessenta) dias da publicação desta Lei, regulamentará o disposto neste artigo.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta tem o objetivo de corrigir o equívoco cometido pelo legislador ordinário em 2014, quando naquele ano, por meio da Lei nº 12.996/2014, alterou de forma abrupta e vertiginosa a Taxa de Fiscalização dos Serviços de Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros, de que trata o art. 77, *caput*, inciso III, e § 3º, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passando a referida taxa de R$ 200,00 (duzentos reais) para R$ 1.800,00 (mil e oitocentos reais).

Indignados com o reajuste, a questão foi judicializada. Consta do sítio eletrônico da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (FRESP)[1], o seguinte histórico:

> Uma resolução de novembro de 2015 [Resolução nº 4.936/2015), de autoria da ANTT, estabelece procedimentos para pagamento de Taxa de Fiscalização do serviço de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros no valor de R$ 1,8 mil ônibus/ano.
>
> A FRESP conseguiu uma liminar para que as empresas associadas não pagassem a Taxa. Contudo, após ser deferida a liminar, a juíza do processo entendeu que a FRESP não possuía legitimidade para propor ação e sim os sindicados que compõe a federação e, em razão desse entendimento, cancelou a liminar e extinguiu o processo sem resolução de mérito.
>
> A FRESP interpôs recurso em razão dessa decisão e em 2ª instância conseguiu revertê-la, fazendo com que tanto a sentença que havia extinguido o processo, como todo o processo fosse anulado. O processo retornará à 1ª instância, os setes sindicatos de fretamento serão incluídos no processo e novamente será pedido uma liminar e espera discutir o mérito da questão, ou seja, se a Taxa de Fiscalização pela ANTT deve ou não ser paga pelas empresas de fretamento.

A despeito da judicialização, cabe ao Congresso reverter a injustiça cometida em 2014 e que vem colocando o setor em sérias dificuldades, pois a ANTT estabeleceu procedimentos para cobrança da taxa de fiscalização estipulando na Resolução nº 5.910/2020 que "*O não pagamento do crédito tributário, após decisão definitiva, acarretará a inclusão da sociedade empresária no Cadastro Informativo de Créditos Não Quitados do Setor Público Federal (CADIN) e, posteriormente, a inscrição do débito na Dívida Ativa da ANTT, sem prejuízo da instauração de Processo Administrativo Ordinário por ausência de regularidade fiscal*". A mesma resolução estipula que "*As sociedades empresárias inadimplentes com o pagamento da taxa de fiscalização referente ao exercício do ano de 2016 deverão ser notificadas até 31 de dezembro de 2020*".

Reagindo à decisão da ANTT, a Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros – ANATRIP afirma ser impossível que as empresas se recuperem da crise, agravada ainda mais com o advento da pandemia Covid-19, alegando, com razão, que o setor de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros foi preterido pelo Legislativo, ao passo que setor aéreo foi beneficiado: "*É curioso que neste momento de pandemia as empresas aéreas estejam recebendo incentivos para manutenção do setor aéreo, com diversas políticas e decisões judiciais de incentivo. No*

1 Disponível em: http://www.portalfresp.org.br/noticias/detalhes/id/1682/retrospectiva-fresp-25-anos--taxa-de-fiscalizacao-da-antt.php Acesso: 01 dez. 2020

Documento eletrônico assinado por Subtenente Gonzaga (PDT/MG), através do ponto SDR_56273, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201060728200

Apresentação: 02/12/2020 15:49 - PLEN
EMP 123 => PL 4199/2020
EMP n.123/0

entanto, o setor rodoviário, que é o único que concede gratuidades, além de não receber incentivos e ser o mais afetado pela pandemia do Covid-19, ainda está tendo que ser submetido à obrigação sem qualquer análise de impacto econômico".[2]

De fato, o aumento em proporção gigantesca e desproporcional (nove vezes o valor original) provocou desequilíbrios no planejamento financeiro do setor, sem mencionar as consequências nocivas que a condição de inadimplência pode causar às empresas e respectivos empregados.

Além de reduzir o valor da taxa, propomos também o parcelamento, em até 96 meses, dos débitos vencidos até 31 de dezembro de 2020, como forma de mitigar a crise por que passa o seguimento de transporte rodoviário, agravado sobremaneira, como já dito, pela pandemia.

O Congresso, por meio desta emenda, tem a oportunidade de resolver as disputas nos tribunais redimindo-se do equívoco cometido em 2014, chamando o feito à ordem. Para tanto, apresento esta proposta corrigindo o valor de R$ 200,00 pela variação do IPCA de janeiro/2014 a novembro/2020, passando a taxa para R$ 285,00.

Pelo exposto, solicito dos Nobres Pares apoio à aprovação da emenda que ora apresentamos.

Deputado SUBTENENTE GONZAGA
PDT/MG

Documento eletrônico assinado por Subtenente Gonzaga (PDT/MG), através do ponto SDR_56273, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD201060728200

2 Disponível em: https://diariodotransporte.com.br/2020/07/30/anatrip-vai-a-justica-contra-cobranca-de-taxa-de-fiscalizacao-pela-antt/ Acesso: 01 dez. 2020

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 02/12/2020 15:49 - PLEN
EMP 123 => PL 4199/2020
EMP n.123/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Subtenente Gonzaga)

Emenda aditiva ao Projeto de Lei n. 4199, de 2020, que "Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004".

Assinaram eletronicamente o documento CD201060728200, nesta ordem:

1 Dep. Subtenente Gonzaga (PDT/MG)
2 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
3 Dep. Carlos Sampaio (PSDB/SP) - LÍDER do PSDB
4 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB *-(p_7693)
5 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Subtenente Gonzaga (PDT/MG), através do ponto SDR_56273, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 07/12/2020 09:05 - PLEN
EMP 124 => PL 4199/2020
EMP n.124/0

PROJETO DE LEI Nº 4199 DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA DE PLENÁRIO

Inclua-se, onde couber, o seguinte dispositivo ao substitutivo do Relator apresentado ao PL nº 4199/2020:

""Art. X. O art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação.

"Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de **2025**, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, desde que a origem ou destino seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País"."

JUSTIFICATIVA

A emenda busca a redução das desigualdades regionais no País e a competitividade das regiões nacionais mais isoladas do eixo produtivo,

Sala das Sessões, em de de 2020

Deputado Evair Vieira de Melo
(PP/ES)

Documento eletrônico assinado por Evair Vieira de Melo (PP/ES), através do ponto SDR_56274, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD208513112000

Apresentação: 07/12/2020 15:38 - PLEN
EMP 125 => PL 4199/2020
EMP n.125/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

(Do Sr. EVAIR VIEIRA DE MELO)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA ADITIVA DE PLENÁRIO Nº /2020

Inclua-se o inciso III ao art. 9º e, onde couber, os seguintes dispositivos ao substitutivo apresentado ao Projeto de Lei nº 4.199/2020, renumerando-se os demais:

"**Art. 9º** .....

.....

III - a possibilidade de identificação como embarcação de bandeira brasileira para comprovação de existência ou disponibilidade nos termos do disposto no inciso I do caput do art. 9º da Lei nº 9.432, de 1997, exceto na hipótese prevista no inciso IV do § 1º do art. 5º desta Lei."

"**Art. X** Na hipótese prevista no inciso IV do § 1º do art. 5º, o Ministério da Infraestrutura estabelecerá:

I - as cláusulas essenciais dos contratos de transporte de longo prazo; e

II - os tipos de cargas que poderão ser transportadas.

§ 1º Ato do Poder Executivo federal poderá estabelecer a quantidade máxima de embarcações afretadas, como proporção em relação à tonelagem de porte bruto das embarcações efetivamente operantes que arvorem bandeira brasileira, sobre as quais a empresa brasileira de navegação tenha domínio.

§ 2º As embarcações afretadas na forma prevista no caput não poderão ser utilizadas para comprovar existência ou disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para fins do disposto no inciso I do caput do art. 9º da Lei nº 9.432, de 1997."

Documento eletrônico assinado por Evair Vieira de Melo (PP/ES), através do ponto SDR_56274, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209928404100

Apresentação: 07/12/2020 15:38 - PLEN
EMP 125 => PL 4199/2020
EMP n.125/0

"**Art. Y** A capacidade e o porte das embarcações afretadas na forma prevista no inciso V do § 1º do art. 5º observarão a proporcionalidade em relação à demanda da operação especial de cabotagem proposta.

Parágrafo único. O afretamento de embarcações de que trata o caput será permitido apenas enquanto a operação especial de cabotagem estiver em funcionamento."

"Art. Z Ato do Poder Executivo federal disporá sobre:

I - as normas e os critérios para contratação e apresentação de garantias de execução da construção da embarcação no exterior e para fiscalização, acompanhamento e comprovação de sua evolução; e

II - as normas, os critérios e as competências para estabelecimento dos limites máximos de tolerância para identificação da equivalência de tonelagem de porte das embarcações.

Parágrafo único. As normas de que trata o inciso II do caput observarão o direito ao afretamento de, no mínimo, uma embarcação de porte equivalente."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como finalidade a reinclusão de alguns dispositivos originais do PL 4199/2020, excluídos do substitutivo apresentado em conclusão do parecer do Relator.

Isso se faz necessário a fim de garantir a devida operacionalização da forma em que o programa foi gestacionado. As razões são simples: a exclusão desses dispositivos do texto acaba com o incentivo à formação de frota nacional. Isso porque o texto original do projeto de lei equipara as embarcações afretadas com embarcações de bandeira brasileira para fins de bloqueio em circularização. Sem este texto, não será viável uma embarcação afretada a tempo no âmbito do programa da BR do Mar concorrer com uma embarcação afretada a tempo "por fora" do BR do Mar. Ou seja, a possibilidade de afretar uma embarcação em troca de ter navios próprios não será incentivo. Isso também exclui a eficácia das hipóteses de afretamento contidas nos incisos I, II e III do §1º do art. 5º. É importante ressaltar que a formação de uma frota própria é fator essencial para garantir a regularidade da prestação do serviço de cabotagem aos usuários brasileiros, tornando esse serviço também menos exposto ao

Documento eletrônico assinado por Evair Vieira de Melo (PP/ES), através do ponto SDR_56274, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209928404100

Apresentação: 07/12/2020 15:38 - PLEN
EMP 125 => PL 4199/2020
EMP n.125/0

mercado internacional e à sua ínsita volatilidade de oferta de embarcações e de valores de frete.

Acreditamos que o texto original faz um bom balanceamento entre o incentivo à aquisição de embarcações próprias (o que pode se refletir num incentivo à indústria naval nacional) e o afretamento das estrangeiras, razão pela qual rogamos aos nobres pares o apoio à presente emenda, a fim de garantir a devida eficácia ao programa BR do Mar, garantido regularidade na prestação do serviço de cabotagem e estabilidade nos valores de seu frete.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO

Documento eletrônico assinado por Evair Vieira de Melo (PP/ES), através do ponto SDR_56274, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD209928404100

Apresentação: 07/12/2020 16:02 - PLEN
EMP 126 => PL 4199/2020
EMP n.126/0

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA ADITIVA DE PLENÁRIO Nº /2020

Inclua-se o inciso III ao art. 9º e, onde couber, os seguintes dispositivos ao substitutivo apresentado ao Projeto de Lei nº 4.199/2020, renumerando-se os demais:

"**Art. 9º** .....

.....

III - a possibilidade de identificação como embarcação de bandeira brasileira para comprovação de existência ou disponibilidade nos termos do disposto no inciso I do caput do art. 9º da Lei nº 9.432, de 1997, exceto na hipótese prevista no inciso IV do § 1º do art. 5º desta Lei."

"**Art. X** Na hipótese prevista no inciso IV do § 1º do art. 5º, o Ministério da Infraestrutura estabelecerá:

I - as cláusulas essenciais dos contratos de transporte de longo prazo; e

II - os tipos de cargas que poderão ser transportadas.

§ 1º Ato do Poder Executivo federal poderá estabelecer a quantidade máxima de embarcações afretadas, como proporção em relação à tonelagem de porte bruto das embarcações efetivamente operantes que arvorem bandeira brasileira, sobre as quais a empresa brasileira de navegação tenha domínio.

§ 2º As embarcações afretadas na forma prevista no caput não poderão ser utilizadas para comprovar existência ou disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para fins do disposto no inciso I do caput do art. 9º da Lei nº 9.432, de 1997."

"**Art. Y** A capacidade e o porte das embarcações afretadas na forma prevista no inciso V do § 1º do art. 5º observarão a proporcionalidade em relação à demanda da operação especial de cabotagem proposta.

Documento eletrônico assinado por Carla Dickson (PROS/RN), através do ponto SDR_56557, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203803963100

Apresentação: 07/12/2020 16:02 - PLEN
EMP 126 => PL 4199/2020
EMP n.126/0

Parágrafo único. O afretamento de embarcações de que trata o caput será permitido apenas enquanto a operação especial de cabotagem estiver em funcionamento."

"**Art. Z** Ato do Poder Executivo federal disporá sobre:

I - as normas e os critérios para contratação e apresentação de garantias de execução da construção da embarcação no exterior e para fiscalização, acompanhamento e comprovação de sua evolução; e

II - as normas, os critérios e as competências para estabelecimento dos limites máximos de tolerância para identificação da equivalência de tonelagem de porte das embarcações.

Parágrafo único. As normas de que trata o inciso II do caput observarão o direito ao afretamento de, no mínimo, uma embarcação de porte equivalente."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem como finalidade a reinclusão de alguns dispositivos originais do PL 4199/2020, excluídos do substitutivo apresentado em conclusão do parecer do Relator.

Isso se faz necessário a fim de garantir a devida operacionalização da forma em que o programa foi gestacionado. As razões são simples: a exclusão desses dispositivos do texto acaba com o incentivo à formação de frota nacional. Isso porque o texto original do projeto de lei equipara as embarcações afretadas com embarcações de bandeira brasileira para fins de bloqueio em circularização. Sem este texto, não será viável uma embarcação afretada a tempo no âmbito do programa da BR do Mar concorrer com uma embarcação afretada a tempo "por fora" do BR do Mar. Ou seja, a possibilidade de afretar uma embarcação em troca de ter navios próprios não será incentivo. Isso também exclui a eficácia das hipóteses de afretamento contidas nos incisos I, II e III do §1º do art. 5º. É importante ressaltar que a formação de uma frota própria é fator essencial para garantir a regularidade da prestação do serviço de cabotagem aos usuários brasileiros, tornando esse serviço também menos exposto ao mercado internacional e à sua ínsita volatilidade de oferta de embarcações e de valores de frete.

Documento eletrônico assinado por Carla Dickson (PROS/RN), através do ponto SDR_56557, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203803963100

Acreditamos que o texto original faz um bom balanceamento entre o incentivo à aquisição de embarcações próprias (o que pode se refletir num incentivo à indústria naval nacional) e o afretamento das estrangeiras, razão pela qual rogamos aos nobres pares o apoio à presente emenda, a fim de garantir a devida eficácia ao programa BR do Mar, garantido regularidade na prestação do serviço de cabotagem e estabilidade nos valores de seu frete.

Sala das Sessões, de dezembro de 2020.

Deputada Carla Dickson

Apresentação: 07/12/2020 16:02 - PLEN
EMP 126 => PL 4199/2020
EMP n.126/0

Documento eletrônico assinado por Carla Dickson (PROS/RN), através do ponto SDR_56557, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD203803963100

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Infoleg - Autenticador

Apresentação: 07/12/2020 16:02 - PLEN
EMP 126 => PL 4199/2020
EMP n.126/0

Emenda de Plenário a Projeto com Urgência
(Do Sr. Carla Dickson)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD203803963100, nesta ordem:

1 Dep. Carla Dickson (PROS/RN)
2 Dep. Diego Andrade (PSD/MG) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE *-(p_7811)

* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.

Documento eletrônico assinado por Carla Dickson (PROS/RN), através do ponto SDR_56557, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

Apresentação: 07/12/2020 17:53 - PLEN
EMP 127 => PL 4199/2020
EMP n.127/0

Plenário da Câmara dos Deputados

Projeto de Lei **Nº 4.199/2020**

Emenda ao Substitutivo **Nº _____**

(Do Deputado MARCELO RAMOS)

Dê-se ao Art. 19 a seguinte redação:

"Art. 21. A Lei nº 9.432, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art.10. .....

[...]

§ 1º Sem prejuízo do disposto no inciso III do caput, fica autorizado ao grupo econômico da empresa brasileira de navegação o afretamento de uma embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para navegação de cabotagem, independentemente de contrato de construção em eficácia.

§2º.....

I – após 5 anos de vigência desta lei, para duas embarcações;

II – após 10 anos de vigência desta lei, para três embarcações; e

III – após 15 anos da vigência desta lei, qualquer número.

§ 3º As empresas brasileiras de navegação poderão operar na navegação de cabotagem, com embarcações afretadas de acordo com o disposto nos § 1º ao § 2º, registradas em nome do grupo econômico a que pertença a empresa afretadora." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda trata da abertura de mercado de cabotagem para entrada de empresas que não desejam fazer em investimento em frota, de forma a manter uma equiparação concorrencial entre as empresas que já realizaram investimentos nas regras até então vigentes e as novas entrantes., Assim, o prazo de liberação aqui disposto é compatível com os investimentos já feitos pelas empresas que já operam no Brasil.

Documento eletrônico assinado por Marcelo Ramos (PL/AM), através do ponto SDR_142, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202642149500

Apresentação: 07/12/2020 17:53 - PLEN
EMP 127 => PL 4199/2020
EMP n.127/0

As alterações são extremamente necessárias para não haver assimetria concorrencial entre quem já opera e investe no país, e quem irá entrar. A título de exemplo, o custo de investimento de um navio é cerca de 30 milhões de dólares, que são amortizados ao longo dos 25 anos de vida útil dele. Assim sendo, considerando que a frota das empresas que investiram em propriedade de navios tem idade média de 10 anos, entendemos que a gradação da abertura deve ser faseada. As fases seriam dividias em períodos de 5 anos e após 15 anos, haveria a liberação total, garantindo igualdade de investimentos.

Destacamos que entendemos que, ao ser adotada essa maior gradação, é possível que, após os 15 anos e a consequente possibilidade de a EBN não precisar ser proprietária de navios, é provável que as empresas passem a operar apenas com navios afretados. Isto deixará o país vulnerável e sem uma frota efetivamente nacional.

Sala da Comissão, _____ de _____ de 2020.

Dep. Marcelo Ramos
Vice-lider do Bloco

Documento eletrônico assinado por Marcelo Ramos (PL/AM), através do ponto SDR_56042, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.

CD202642149500

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado GURGEL

PARECER ÀS EMENDAS DE PLENÁRIO
COMISSÃO ESPECIAL DO PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2020

Pela Comissão Especial, voto pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e adequação financeira e orçamentária de todas as Emendas de Plenário nº 113 a 127 apresentadas ao Projeto de Lei nº 4.199, de 2020 e, no mérito pela aprovação da Emenda nº 124 de Plenário e pela rejeição das demais, na forma da subemenda substitutiva global.

Sala das Sessões, em 07 de dezembro de 2020

Deputado Gurgel (PSL/RJ)
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

SUBEMENDA SUBSTITUTIVA GLOBAL AO PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituído o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar, com os seguintes objetivos:

I - ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem;

II - incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem;

III - ampliar a disponibilidade de frota para a navegação por cabotagem;

IV - incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais;

V - estimular o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira;

VI - revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem das políticas de construção naval;

VII - incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos delas decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existente ou consolidado na cabotagem brasileira; e

VIII - otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM.

Parágrafo único. Caberá ao Ministério da Infraestrutura monitorar e avaliar o BR do Mar, além de estabelecer os critérios a serem observados em seu monitoramento e sua avaliação.

Art. 2º São diretrizes do BR do Mar:

I - segurança nacional;

II - estabilidade regulatória;

III - regularidade da prestação das operações de transporte;

IV - otimização do uso de embarcações afretadas;

V - equilíbrio da matriz logística brasileira;

VI - incentivo ao investimento privado;

VII - promoção da livre concorrência;

VIII - otimização do emprego de recursos públicos;

IX - contratação e qualificação profissional de marítimos nacionais;

X - inovação, desenvolvimento científico e tecnológico;

XI - desenvolvimento sustentável; e

XII - transparência e integridade.

Art. 3º Para fins de habilitação no BR do Mar, a empresa interessada deverá cumprir os seguintes requisitos:

I - estar autorizada a operar como empresa brasileira de navegação no transporte de cargas por cabotagem;

II - comprovar situação regular em relação aos tributos federais; e

III - apresentar, na forma e periodicidade a ser estabelecida em regulamentação própria, informações relativas à sua operação no Brasil, com relação aos seguintes parâmetros de monitoramento da política pública criada por esta Lei:

a) expansão, modernização e otimização das suas atividades e da sua frota operante no País;

b) melhora na qualidade e na eficiência do transporte por cabotagem em relação à experiência do usuário;

c) aumento na oferta para o usuário do transporte por cabotagem;

d) criação e manutenção de operação de transporte de cargas regular;

e) valorização do emprego e qualificação da tripulação brasileira contratada;

f) desenvolvimento das atividades da cadeia de valor da navegação de cabotagem nas operações realizadas no País;

g) inovação e desenvolvimento científico e tecnológico que promovam o desenvolvimento econômico do transporte por cabotagem;

h) segurança no transporte dos bens transportados;

i) desenvolvimento sustentável;

j) transparência quanto aos valores do frete;

k) práticas concorrenciais saudáveis, que garantam a competitividade e a condução dos negócios de forma eticamente responsável; e

l) promoção à integridade.

§ 1º A autorização de que trata o inciso I do **caput** poderá ser outorgada a empresa brasileira que esteja amparada em quaisquer das hipóteses de afretamento previstas nesta Lei.

§ 2º A forma de outorga da autorização de que trata o § 1º será disciplinada em regulamento.

§ 3º A regulação não criará nenhuma obrigação às empresas interessadas que não exclusivamente a de prestação das informações previstas no inciso III do caput.

Art. 4º Ato do Ministro de Estado da Infraestrutura concederá à empresa a habilitação no BR do Mar.

§ 1º O descumprimento das condições estabelecidas no art. 3º acarretará a perda de habilitação da empresa no BR do Mar.

§ 2º A empresa que perder a sua habilitação nos termos do disposto no § 1º não terá direito à obtenção de nova habilitação pelo prazo de dois anos.

§ 3º A forma de concessão da habilitação de que trata este artigo será disciplinada em regulamento.

CAPÍTULO II

DO AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES

Seção I

Das hipóteses de afretamento

Art. 5º A empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar por tempo embarcações de sua subsidiária integral estrangeira para operar a navegação por cabotagem, desde que tais embarcações estejam:

I - em sua propriedade; ou

II - em sua posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco nu.

§ 1º O afretamento de que trata o **caput** poderá ser realizado nas seguintes hipóteses:

I - ampliação da tonelagem de porte bruto das embarcações próprias efetivamente operantes, registradas em nome do grupo econômico a que pertença a empresa afretadora, de acordo com a proporção a ser definida em ato do Poder Executivo federal;

II - substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no País, na proporção de até duzentos por cento da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de seis meses, prorrogável por igual período, até o limite de trinta e seis meses;

III - substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no exterior, na proporção de até cem por cento da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de seis meses, prorrogável por igual período, até o limite de trinta e seis meses;

IV - atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo, nos termos do disposto em ato do Poder Executivo federal; e

V - prestação de operações especiais de cabotagem, pelo prazo de trinta e seis meses, prorrogável por até doze meses, nos termos do disposto em ato do Poder Executivo federal.

§ 2º Para fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - embarcação em construção - aquela cujo pagamento inicial já tenha sido efetuado pelo proprietário da embarcação ao estaleiro construtor até a assinatura do termo de entrega e aceitação pelas partes; e

II - operações especiais de cabotagem - aquelas consideradas regulares para o transporte de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existente ou consolidado.

§ 3º As embarcações afretadas de acordo com o caput deverão atender aos requisitos estabelecidos nos tratados e códigos internacionais em vigor no Brasil, bem como, no que couber, nas Normas da Autoridade Marítima.

§ 4º Os afretamentos previstos no **caput** também poderão ser feitos de empresa subsidiária integral estrangeira de outra Empresa Brasileira de Navegação, desde que tais embarcações estejam:

I - em sua propriedade; ou

II - em sua posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco nu.

Art. 6º As embarcações afretadas na forma prevista no inciso II do § 1º do art. 5º poderão permanecer no País pelo período de trinta e seis meses, ainda que a sua construção no País tenha sido concluída anteriormente ao término do prazo.

Parágrafo único. O disposto no **caput** é complementar às disposições de afretamento em substituição à construção de que tratam o inciso III do **caput** do art. 9º e o inciso III do **caput** do art. 10 da Lei nº 9.432, de 1997.

Seção II

Dos direitos e deveres aplicáveis às embarcações afretadas

Art. 7º Ficam as embarcações afretadas na forma prevista nesta Lei obrigadas a:

I - submeter-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras;

II - ter tripulação composta de, no mínimo, dois terços de brasileiros em cada nível técnico do oficialato, incluídos os graduados ou subalternos, e em cada ramo de atividade, incluídos o convés e as máquinas, de caráter contínuo;

III - ter, obrigatoriamente, comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas brasileiros; e

IV - ter as operações de cabotagem amparadas em cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil por meio do qual o segurador ficará obrigado a indenizar as perdas e os danos previstos no contrato de seguro.

§ 1º Em relação ao quantitativo de brasileiros a que se refere o inciso II do **caput**, na hipótese de o cálculo resultar em fração igual ou maior que cinco décimos, o quantitativo será arredondado para o número inteiro subsequente.

§ 2º Para efeito do cálculo do quantitativo de brasileiros em atividade de caráter contínuo, a que se refere o inciso II do **caput**, os marítimos das seções de câmara e saúde, no nível técnico de subalterno, serão considerados conjuntamente à atividade de convés e separadamente da seção de máquinas.

§ 3º A inspeção relativa à Autoridade Marítima, abrangida pelo inciso I do caput, será disciplinada em norma da Autoridade Marítima e poderá ser realizada antes da embarcação entrar as águas jurisdicionais brasileiras.

§ 4º Regulamento poderá dispor sobre as coberturas exigidas e condições de contratação para o seguro e o resseguro previstos no inciso IV do caput, de modo a assegurar sua livre contratação no mercado internacional ou doméstico.

§ 5º Na hipótese de inexistir quantitativo de marítimos brasileiros para compor a proporção mínima a que se refere o inciso II do caput, a empresa habilitada poderá requerer a Agencia Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ autorização para operar a embarcação específica com tripulação estrangeira, em caráter temporário, por prazo determinado, não superior a noventa dias, ou a uma operação, no caso da execução exigir tempo maior que o prazo máximo estabelecido, conforme definições em regulamento.

§ 6º Os tripulantes embarcados em navios habilitados no programa serão considerados para efeitos da Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2017 em viagem de longo curso e enquadrados no § 7º do artigo 14 da citada Lei.

Art. 8º. O descumprimento das obrigações estabelecidas no art. 9º ou a perda da habilitação da empresa no BR do Mar implicará a perda do direito de permanência da embarcação estrangeira no País.

Art. 9º. São direitos das embarcações estrangeiras afretadas na forma prevista nesta Lei:

I - a destinação do produto da arrecadação do AFRMM e o ressarcimento de que trata o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004; e

II - a observância às mesmas condições comerciais para a prestação dos serviços de praticagem e dos serviços de apoio portuário.

Art. 10. Aos contratos de trabalho dos tripulantes que operem em embarcação estrangeira afretada na forma prevista nesta Lei serão aplicáveis as regras internacionais estabelecidas por organismos internacionais devidamente reconhecidos, referentes à proteção das condições de trabalho, à segurança e ao meio ambiente a bordo de embarcações, e pela Constituição.

Parágrafo único. O disposto em instrumento de acordo ou convenção coletiva de trabalho precederá outras normas de regência sobre as relações de trabalho a bordo.

Art. 11. As embarcações afretadas autorizadas a operar no transporte por cabotagem serão automaticamente submetidas ao regime de admissão temporária, sem registro de declaração de importação, com suspensão total do pagamento dos seguintes tributos federais:

I - Imposto de Importação - II, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966;

II - Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI-Importação, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 1966;

III - Contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidentes sobre a importação de produtos estrangeiros ou serviços - PIS/Pasep-Importação, ou contribuições sociais ou imposto incidente sobre a importação que venha a sucedê-las;

IV - Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior - Cofins-Importação, conforme disposto no art. 14 da Lei nº 10.865, de 2004;

V - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico - Combustíveis - Cide-Combustíveis, conforme disposto no art. 298 do Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009; e

VI - AFRMM, conforme disposto na alínea “c” do inciso V do **caput** do art. 14 e no art. 15 da Lei nº 10.893, de 2004.

Seção III

Das regras gerais aplicáveis ao afretamento

Art. 12. Para fins do disposto nesta Lei, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq definirá, no prazo de noventa dias, contado da data de entrada em vigor desta Lei, os critérios para o enquadramento da embarcação como:

I - efetivamente operante; e

II - pertencente a um mesmo grupo econômico.

CAPÍTULO III

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 13. Com vistas a reduzir a complexidade e o custo das operações em relação àquelas praticadas no comércio exterior, os órgãos e as entidades que atuam em portos e instalações portuárias adotarão procedimentos e rotinas de trabalho que considerem as especificidades do transporte por cabotagem, inclusive quanto à fiscalização e à liberação e bens e produtos.

Parágrafo único – Ficam isentas de apresentar Certificado de Livre Prática - CLP, em todos os portos e instalações portuárias nacionais, as embarcações que operam nas navegações de cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo e na navegação interior, fluvial e lacustre de percurso nacional.

Art. 14. O Ministério da Infraestrutura e a Antaq ficam autorizados a obter acesso a dados e informações para possibilitar a formulação de políticas públicas, fiscalização e regulação do setor de transporte aquaviário, ressalvados os dados protegidos por sigilo fiscal e observado o disposto na Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, e na Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018, conforme disposto em regulamento.

Art. 15. A Lei nº 5.474, de 1968, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 15. .....

.....

II - .....

.....

b) esteja acompanhada de documento hábil comprobatório da entrega e do recebimento da mercadoria, permitida a sua comprovação por meio eletrônico;

.....

§ 3º A comprovação por meio eletrônico de que trata a alínea "b" do inciso II do **caput** poderá ser disciplinada em ato do Poder Executivo federal." (NR)

Art. 16. A Lei nº 9.432, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 2º .....

.....

V - empresa brasileira de navegação - pessoa jurídica constituída de acordo com o disposto nas leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente com embarcações próprias ou afretadas;

VI - embarcação brasileira - aquela que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira, independentemente do local onde tenha sido construída ou da forma como tenha sido incorporada à frota do operador;

.....

XV - empresa brasileira de investimento na navegação - aquela que tem por objeto fretamento de embarcações para empresas brasileiras ou estrangeiras de navegação." (NR)

"Art. 4º-A É obrigatória a disponibilização de vagas para estágio embarcado para alunos egressos de cursos do sistema de ensino profissional marítimo nas embarcações brasileiras e estrangeiras afretadas a casco nu, com ou sem suspensão de bandeira, e nas afretadas por tempo.

Parágrafo único. Ato do Poder Executivo federal poderá dispor sobre quantitativos mínimos de vagas para praticantes para cada tipo de embarcação e operação, de modo a considerar as peculiaridades técnicas e os impactos econômicos desses quantitativos." (NR)

"Art. 10. .....

.....

IV – estrangeira por viagem ou tempo, para operar na navegação de cabotagem, em substituição de embarcação de tipo semelhante, própria ou afretada, em jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, no País ou no exterior, na proporção de até cem por cento da sua tonelagem de porte bruto.

§ 1º Sem prejuízo do disposto no inciso III do **caput**, fica autorizado o afretamento de uma embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para navegação de cabotagem, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira.

§ 2º O limite de afretamento de que trata o § 1º será ampliado:

I - após 12 meses de vigência desta lei, para duas embarcações;

II - após 24 meses de vigência desta lei, para três embarcações; e

III - após 36 meses de vigência desta lei, para quatro embarcações.

§ 3º O afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, será livre a partir 48 meses de vigência desta lei, observadas as condições de segurança definidas em regulamento.

§ 4º As empresas brasileiras de navegação do mesmo grupo econômico poderão operar na navegação de cabotagem, com embarcações afretadas de acordo com o disposto nos § 1º ao § 3º, hipótese em que não será necessário ter frota própria ou ter contratado a construção de embarcações.

§ 5º As embarcações afretadas a casco nu de acordo com o disposto nos § 1º ao § 3º não poderão ser utilizadas para verificação e comprovação de existência ou disponibilidade, nos termos do disposto no inciso I do **caput** do art. 9º." (NR)

§ 6º As embarcações afretadas na forma prevista no caput deverão observar as condições de segurança definidas em Norma da Autoridade Marítima.

§ 7º A verificação da quantidade de embarcações estabelecida no caput considerará a quantidade de embarcações afretadas pelo grupo econômico da empresa afretadora.

Art. 10-A A empresa brasileira de investimento na navegação terá o direito de afretar embarcação estrangeira a tempo, na proporção de até duzentos por cento da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção em estaleiro brasileiro, durante o período de construção da embarcação.

Parágrafo único. Os direitos de tonelagem oriundos das embarcações em construção contratadas pela empresa brasileira de investimento na navegação poderão ser transferidos onerosamente para empresas brasileiras de navegação."(NR)

"Art. 11. .....

.....

§ 2º É assegurada às empresas brasileiras de navegação a contratação, no mercado internacional, da cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil para suas embarcações próprias ou afretadas.

.....

§ 13. Poderão ser pré-registradas e registradas no REB e usufruir de todas as garantias legais e fiscais decorrentes desses registros as embarcações:

I - que componham a frota da empresa brasileira de investimento na

navegação; e

II - que tenham sido produzidas por estaleiros brasileiros, ainda que não possuam contrato prévio assinado com empresa brasileira de navegação.

§ 14. Os direitos de tonelagem oriundos das embarcações fretadas pela empresa brasileira de investimento na navegação serão transferidos para a empresa brasileira de navegação afretadora da embarcação.

"Art. 14-A. Serão consideradas novas as embarcações importadas para uso na navegação de cabotagem ou de longo curso, ainda que, em sua viagem de vinda ao País, sejam utilizadas para transporte remunerado.

§ 1º O enquadramento da embarcação como nova somente será permitido se o transporte remunerado a que se refere o **caput** tiver sido o único que a embarcação tenha executado até a sua chegada ao País.

§ 2º Na hipótese prevista no **caput**, será recolhido o AFRMM correspondente e destinado à empresa brasileira de navegação cinquenta por cento do produto da arrecadação, que será depositado em sua conta vinculada." (NR)

Art. 17. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 53. As Diretorias da ANTT e da Antaq serão compostas por um Diretor-Geral e quatro Diretores.

....." (NR)

"Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério da Infraestrutura, constituída de:

.....

III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal; e

V - instalações portuárias." (NR)

"Art. 82. .....

.....

XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento;

XIX - propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento; e

XX - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados pelo Orçamento Geral da União." (NR)

"Art. 85-A. Integrarão a estrutura organizacional do DNIT:

I - uma Procuradoria Federal;

II - uma Ouvidoria;

III - uma Corregedoria;

IV - uma Auditoria; e

V - o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias." (NR)

Art. 18. A Lei nº 10.893, de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 4º .....

.....

§1º O AFRMM não incide sobre o frete relativo ao transporte de mercadoria submetida à pena de perdimento.

§2º No caso da navegação fluvial e lacustre, o AFRMM incidirá somente nas cargas transportadas no âmbito das Regiões Norte e Nordeste, observado o disposto no art. 11 da Lei nº 11.482, de 2017, para os seguintes tipos de carga:

I - granéis líquidos; e

II- granéis sólidos e outras cargas.

"Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se a alíquota de 8% (oito por cento):

I - na navegação de longo curso;

II - na navegação de cabotagem; e

III - na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte na região Norte e Nordeste de:

a) granéis líquidos; e
b) granéis sólidos e outras cargas.

.....

.....

§ 4º O Poder Executivo poderá estabelecer descontos diferenciados à alíquota de que trata do *caput*, desde que não diferenciados de acordo com o tipo de carga, levando em consideração os tipos de navegação e o fluxo de caixa do FMM." (NR)

.....

Art. 17. .....

I - .....

.....

b) 100% (cem por cento) do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação afretada de registro estrangeiro, na navegação de longo curso;

.....

II - a empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria, afretada com registro brasileiro, ou afretada por tempo, de subsidiária integral da empresa brasileira de navegação:

.....

§ 3º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, serão destinados, anualmente, os seguintes percentuais ao Fundo Naval:

I - quarenta centésimos por cento para contribuir com o pagamento das despesas de representação e estudos técnicos em apoio às posições brasileiras nos diversos elementos componentes da Organização Marítima Internacional - IMO, cujos recursos serão alocados em categoria de programação específica; e

II - dez por cento para projetos integrantes de programas do Comando da Marinha destinados à construção e a reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas, e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional.

.....

§ 8º Os Fundos de que tratam os § 2º e § 3º divulgarão, trimestralmente, na internet, os valores recebidos do FMM e destinados aos seus programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico e ao ensino profissional marítimo, na forma prevista em lei. (NR)

.....

Art. 19. .....

I - .....

a) para construção ou aquisição de embarcações novas, produzidas em estaleiros brasileiros;

b) para jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos, nacionais ou importados, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

.....

g) para manutenção, inclusive preventiva, realizada por estaleiro brasileiro ou por empresa especializada, em embarcação própria ou afretada;

h) como garantia à construção de embarcação em estaleiro brasileiro;

i) para reembolso anual dos valores pagos a título de prêmio e encargos de seguro e resseguro contratados para cobertura de cascos e máquinas de embarcações próprias ou afretadas; e

j) para pagamento do valor total do afretamento de embarcações utilizadas no mesmo tipo de navegação de cabotagem, longo curso e interior e geradoras dos recursos do AFRMM para a conta vinculada correspondente, desde que tal embarcação seja de propriedade de uma Empresa Brasileira de Investimento na Navegação e tenha sido construída no país.

.....

§ 5º A liberação dos recursos financeiros da conta vinculada de empresa brasileira de navegação, nas hipóteses previstas nos incisos I e II do **caput**, somente poderá ocorrer para aplicação, pela empresa beneficiária dos recursos, exclusivamente, em embarcação a ser utilizada no mesmo tipo de navegação de cabotagem, longo curso e interior geradoras dos recursos do AFRMM para a conta vinculada correspondente.

§ 6º Além da instituição financeira de que trata o **caput**, o Conselho

Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, de que trata o art. 23, poderá habilitar outras instituições financeiras para receber os depósitos em contas vinculadas, na forma prevista em ato do CDFMM.

§ 7º Ato do CDFMM disporá sobre:

I - as diretrizes e os critérios a serem observados pelo agente financeiro do FMM para análise e movimentação dos recursos financeiros das contas vinculadas; e

II - os procedimentos para acompanhamento da destinação dos recursos a que se refere o inciso I.

§ 8º Os recursos depositados na conta vinculada são impenhoráveis, na forma do art. 832 do Código de Processo Civil, ressalvada a penhora para pagamento de dívida relativa ao próprio bem, se contraída durante a sua construção, jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação em estaleiro brasileiro (NR)

.....

Art. 20. Os valores depositados nas contas de que tratam o art. 19 desta Lei e o inciso III do caput do art. 17 desta Lei serão aplicados pelas instituições financeiras de que tratam o caput e o § 6º do art. 19 desta Lei em operações de mercado aberto, em títulos públicos federais de curto, médio ou longo prazo, em nome do titular e a critério deste, na forma que dispuser o Conselho Monetário Nacional". (NR)

Art. 26. .....

I - .....

a) .....

.....

2. para jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

.....

d) às empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa, até cem por cento do valor do projeto aprovado, para construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo;

.....

.....

f) às empresas brasileiras, até noventa por cento do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, de qualquer tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras;

.....
.....

l) a outras aplicações em investimentos, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção naval brasileiras, cujos projetos obedecerão aos critérios de enquadramento do projeto dentro da política nacional da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras definidos em regulamento;

m) às empresas estrangeiras, até oitenta por cento do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, de qualquer tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras; e

n) às Empresas Brasileiras de Navegação e às Empresas Brasileiras de Investimento na Navegação habilitadas no Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar, até 100% (cem por cento) do projeto aprovado para construção realizada em estaleiro brasileiro de qualquer embarcação de interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e para operação dentro do escopo do Programa**.**

.....
....

§ 2º Nas hipóteses de que trata a alínea “n” do inciso I do “caput”, o financiamento será concedido à Empresa Brasileira de Navegação ou a Empresa Brasileira de Investimento na Navegação com prazo de carência de 60 (sessenta) meses, prazo de pagamento de 30 (trinta) anos, devendo qualquer outro encargo devido ao agente financeiro ser suportado pelo próprio FMM e não repassado ao tomador”.

“Art. 52-A. .....

§1º A soma do ressarcimento devido às empresas de que trata o art. 6º, inc. III, não poderá ser superior a 40% (quarenta por cento) da remuneração do transporte aquaviário na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste

§2º Os parâmetros para o cálculo da soma de que trata o §1º e os

critérios de distribuição do ressarcimento serão estabelecidos em regulamento do Ministério da Infraestrutura, ouvido o Ministério da Economia.” (NR).

Art. 19. Ficam transformados, sem aumento de despesas, no âmbito do Poder Executivo federal, em dois Cargos Comissionados de Direção - CD de nível II os seguintes Cargos Comissionados de Gerência Executiva - CGE:

I - um CGE-I; e

II - dois CGE-III.

§ 1º Os CGE a que se referem os incisos I e II do **caput** integram a Estrutura Regimental da Antaq, aprovada pelo Decreto nº 4.122, de 13 de fevereiro de 2002.

§ 2º Os CD a que se refere o **caput** serão destinados à Antaq.

§ 3º Os mandatos dos primeiros ocupantes dos cargos de Diretor de que trata o **caput** durarão até o último dia do mês de fevereiro dos exercícios de 2023 e 2024.

Art. 20. A Tabela IV do Anexo I à Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com as alterações constantes do Anexo a esta Lei.

Art. 21. Até a edição do ato do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante de que trata o § 6º do art. 19 da Lei nº 10.893, de 2004, no prazo de cento e oitenta dias, contado da data de publicação desta Lei, as liberações de recursos da conta vinculada de empresa brasileira de navegação serão efetuadas na forma prevista na legislação em vigor.

Art. 22. O art. 16 da Lei nº 11.033/2004 passa a vigorar com a seguinte redação:

> “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 2021.”(NR)

Art. 23. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2027, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, desde que a origem ou destino seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Art. 24. Fica expressamente vedada a possibilidade de contratação do transporte terrestre, seja no trajeto até o porto ou do porto até o cliente final, por armadores marítimos, empresas de cabotagem, empresas brasileiras de navegação e outras empresas, que pertençam ao mesmo grupo econômico daquele.

Art. 25. Ficam revogados:

I - o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892;

II - o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940;

III - o art. 1º da Lei nº 6.458, de 1º de novembro de 1977, na parte em que altera a alínea “b” do inciso II do **caput** do art. 15 da Lei nº 5.474, de 1968;

IV - o § 1º do art. 11 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;

V - o art. 58 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

VI - o art. 1º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 2001:

a) o inciso I do **caput** do art. 5º;

b) o parágrafo único do art. 7º-A;

c) a alínea “c” do inciso III do caput do art. 14;

d) o inciso IX do **caput** do art. 24;

e) os incisos VII, XXII e XXV do **caput** do art. 27;

f) o **caput** do art. 34-A;

g) o § 1º e o § 2º do art. 51-A;

h) o art. 74;

i) o parágrafo único do art. 78-A;

j) o § 2º do art. 82;

k) o art. 85-A;

l) o parágrafo único do art. 88; e

m) o § 1º do art. 118;

VII - o § 4º do art. 19 da Lei nº 10.893, de 2004;

VIII - o art. 3º da Lei nº 11.434, de 28 de dezembro de 2006, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.893, de 2004:

a) o § 1º e o § 2º do art. 7º;

b) o art. 12; e

c) o inciso I do **caput** do art. 35;

IX - o art. 26 da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, na parte em que altera os incisos XVIII e XIX do caput do art. 82 da Lei nº 10.233, de 2001;

X - os seguintes dispositivos da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007:

a) o art. 1º ao art. 3º; e

b) o art. 4º, exceto na parte em que altera o inciso XVII do **caput** do art. 27 da Lei nº 10.233, de 2001;

XI - o art. 1º da Lei nº 12.599, de 23 de março de 2012, na parte em que altera o § 1º do art. 3º da Lei nº 10.893, de 2004;

XII - os seguintes dispositivos da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013:

a) o art. 71, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 2001:

1. o art. 67;

2. o art. 78; e

3. o inciso III do **caput** do art. 81; e

b) o art. 72; e

XIII - o art. 43 da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, na parte em que altera o **caput** do art. 53 da Lei nº 10.233, de 2001.

Art. 26. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 07 de dezembro de 2020.

Deputado GURGEL (PSL/RJ)

Relator

ANEXO

(Anexo I à Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001)

"TABELA IV

Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq

Quadro de Cargos Comissionados

CÂMARA DOS DEPUTADOS

1 - CARGOS COMISSIONADOS DE DIREÇÃO	
CD I	1
CD II	4
SUBTOTAL	5
2 - CARGOS COMISSIONADOS DE GERÊNCIA EXECUTIVA	
CGE I	1
CGE II	7
CGE III	19
SUBTOTAL	27
.....	
TOTAL GERAL	142