

**PARECER DE PLENÁRIO ÀS EMENDAS DO SENADO FEDERAL AO
PL Nº 4.199, DE 2020.**

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar); altera as Leis nºs 5.474, de 18 de julho de 1968, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, e 11.033, de 21 de dezembro de 2004; e revoga o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892, e o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940, e dispositivos da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001 e das Leis nºs 6.458, de 1º de novembro de 1977, 11.434, de 28 de dezembro de 2006, 11.483, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, 12.599, de 23 de março de 2012, 12.815, de 5 de junho de 2013 e 13.848, de 25 de junho de 2019.

Autor: SENADO FEDERAL

Relator: Deputado GURGEL



I - RELATÓRIO

Em 08 de dezembro de 2020, o Plenário desta Casa aprovou o Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, de iniciativa do Presidente da República, que "Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar); altera as Leis nºs 5.474, de 18 de julho de 1968, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, e 11.033, de 21 de dezembro de 2004; e revoga o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892, e o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940, e dispositivos da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001 e das Leis nºs 6.458, de 1º de novembro de 1977, 11.434, de 28 de dezembro de 2006, 11.483, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, 12.599, de 23 de março de 2012, 12.815, de 5 de junho de 2013 e 13.848, de 25 de junho de 2019.", na forma da Redação Final assinada pelo Deputado Gurgel (PSL/RJ), votada e aprovada em Plenário.

Em seguida, a matéria foi encaminhada para apreciação do Senado Federal, onde foi aprovada com 26 (vinte e seis) emendas, a seguir transcritas:

Emenda nº 1:

"Dê-se a seguinte redação ao caput do art. 5º do Projeto e suprima-se o § 4º do mesmo artigo: "Art. 5º A empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar por tempo embarcações de sua subsidiária integral estrangeira ou de subsidiária integral estrangeira de outra empresa brasileira de navegação para operar a navegação de cabotagem, desde que essas embarcações

estejam:

....."



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gurgel
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213081099600>



Emenda nº 2:

“Substitua-se, no inciso V do § 1º do art. 5º do Projeto, a expressão “prestação” por “prestação exclusiva”.

Emenda nº 3:

“Substitua-se, no inciso III do art. 11 do Projeto, a expressão “no inciso IV” por “nos incisos IV e V”, suprima-se o § 2º do art. 7º do Projeto, designando-se o atual § 1º como parágrafo único, e insiram-se, onde couber, os seguintes parágrafos no art. 5º do Projeto:

“§ X A comprovação de 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 8 de janeiro de 1997, obedecerá à seguinte ordem de prioridade:

- I – embarcação de propriedade de empresa brasileira de navegação construída no País;
- II – embarcação de propriedade de empresa brasileira de navegação construída fora do País;
- III – demais embarcações afretadas nos termos desta Lei.”

“§ X As embarcações afretadas na forma prevista nos incisos IV e V do § 1º deste artigo 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 8 de janeiro de 1997.”

Emenda nº 4:

“Suprima-se o inciso II do art. 7º do Projeto.

Emenda nº 5:

“Insira-se o seguinte § 3º no art. 7º do Projeto:

“Art. 7º
.....
.....

§ 3º O ato do Poder Executivo federal previsto no § 1º deste artigo terá efeito ex nunc, não afetando as outorgas ou os pedidos de outorga da autorização de que trata o inciso I do caput do art. 3º nem os 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.”

Emenda nº 6:

“Substitua-se, no inciso II do art. 9º do Projeto, a expressão “2/3 (dois terços)” por “1/3 (um terço)”.

Emenda nº 7:

“Suprimam-se os incisos II e III do art. 11 do Projeto.”

Emenda nº 8:

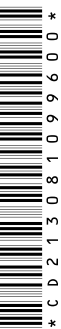
“Dê-se ao art. 12 do Projeto a seguinte redação:

“Art. 12. Aos contratos de trabalho dos tripulantes brasileiros que operem em embarcação estrangeira afretada na forma prevista nesta Lei será aplicada a legislação trabalhista brasileira, além das regras internacionais sobre trabalho marítimo referentes à proteção das condições de trabalho, à segurança e ao meio ambiente.”

Emenda nº 9:

“Suprima-se o parágrafo único do art. 16 do Projeto.”

Emenda nº 10:



“Acrescentem-se ao art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, nos termos do art. 19 do Projeto, os seguintes §§ 2º, 3º e 4º, numerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

“Art. 9º
.....
.....

§ 1º
.....

§ 2º Nos casos previstos no inciso I do caput deste artigo, a regulamentação do afretamento por tempo não poderá limitar o número de viagens a serem realizadas.

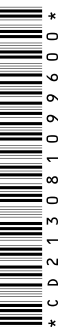
§ 3º No momento da solicitação da autorização de afretamento por tempo, a empresa brasileira de navegação indicará a embarcação a ser utilizada no transporte pretendido.

§ 4º A autorização para afretamento por tempo estará vinculada à embarcação indicada durante todo o período informado, podendo ser substituída tão somente em razão de situações que inviabilizem a sua operação, de forma devidamente fundamentada e aprovada pela agência reguladora.” (NR)

Emenda nº 11:

“Dê-se a seguinte redação aos §§ 2º e 3º do art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, nos termos do art. 19 do Projeto:

“Art.
10.
.....
.....



§ 2º
.....
I – após 1º de janeiro de 2024, para 2 (duas) embarcações;
II – após 1º de janeiro de 2025, para 3 (três) embarcações;
III – após 1º de janeiro de 2026, para 4 (quatro) 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 2027, observadas as condições de segurança definidas em regulamento.
.....”(NR)

Emenda nº 12:

“Suprima-se, no § 4º do art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, nos termos do art. 19 do Projeto, a expressão “do mesmo grupo econômico”.

Emenda nº 13:

“Dê-se a seguinte redação aos arts. 12, 20 e 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, nos termos do art. 20 do Projeto:

“Art. 12.
.....

VIII – promover o tratamento isonômico nos procedimentos de alfandegamento e das exportações;

IX – promover a adoção de ações que facilitem a multimodalidade e a implantação do documento único no desembaraço das mercadorias; X – promover a implantação de sistema eletrônico para entrega e recebimento de mercadorias, contemplando a multimodalidade.” (NR)

“Art. 20.



.....
II –

.....
b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita, práticas anticompetitivas ou formação de estruturas cartelizadas que constituam infração da ordem econômica.” (NR)

“Art.

27.

.....
XXX – fomentar a competição e tomar as medidas necessárias para evitar práticas anticoncorrenciais, especialmente no tocante à má-fé na oferta de embarcações que não atendam adequadamente às necessidades dos afretadores na hipótese prevista no inciso I do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

.....
.....” (NR)

Emenda nº 14:

“Suprima-se a alteração do caput do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, constante do art. 20 do Projeto.

Emenda nº 15:

“Dê-se a seguinte redação ao art. 6º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, nos termos do art. 21 do Projeto:



“Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se as alíquotas de:

I – 8% (oito por cento) na navegação de longo curso;

II – 8% (oito por cento) na navegação de cabotagem;

III – 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos na região Norte e Nordeste;

IV – 8% (oito por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis sólidos e outras cargas na região Norte e Nordeste.

.....
.....

§ 4º O Poder Executivo poderá estabelecer descontos nas alíquotas de que trata o caput, desde que não diferenciados de acordo com o tipo de carga e com os tipos de navegação, levando em consideração apenas o fluxo de caixa do FMM.”
(NR)

Emenda nº 16:

“Suprima-se o § 1º-A do art. 17 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, constante do art. 21 do Projeto.

Emenda nº 17:

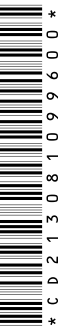
“Dê-se a seguinte redação às alíneas “b” e “g” do inciso I do art. 19 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, nos termos do art. 21 do Projeto:

“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;

.....
.....”

Emenda nº 18:

“Acrescente-se a seguinte alínea “k” ao inciso I do art. 19 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, nos termos do art. 21 do Projeto:

“Art. 19.

.....

I –

.....

.....

k) para cobrir o pagamento do salário dos trabalhadores marítimos e as respectivas despesas decorrentes de medidas aplicadas e devidamente comprovadas para a prevenção da covid-19, realizadas durante o período de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, e da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do novo coronavírus (covid-19).



.....
....." (NR)

Emenda nº 19:

"Insira-se no art. 21 do Projeto a seguinte alteração ao art. 21 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004:

"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, contado do seu depósito, transferindo-se esses valores para o FMM." (NR)

Emenda nº 20:

"Dê-se a seguinte redação ao art. 26 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, nos termos do art. 21 do Projeto:

"Art.

26.

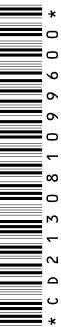
I –

a)

.....
.....

2. para jumborização, conversão, modernização, docagem, manutenção, inclusive preventiva, ou reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro ou por empresa brasileira especializada, podendo a empresa brasileira de navegação adquirir diretamente materiais e equipamentos, bem como contratar os serviços do estaleiro ou das empresas especializadas;

.....
.....



d) às empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado, para construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, bem como de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo;

f) às empresas brasileiras, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização, docagem, manutenção, inclusive preventiva, ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro ou por empresa especializada, 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;

k) para a realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

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

m) às empresas estrangeiras, até 80% (oitenta por cento) do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização, docagem, manutenção, inclusive preventiva, ou reparação, quando



realizadas por estaleiro brasileiro ou por empresa brasileira especializada, 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;

.....
.....

VII – na realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária exclusivamente em empreendimentos prioritários que estejam de acordo com o planejamento de longo prazo no âmbito do Governo federal, na forma definida em regulamento.
.....” (NR)

Emenda nº 21:

“Dê-se a seguinte redação à alínea “k” do inciso I e ao inciso VII, ambos do art. 26 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, nos termos do art. 21 do Projeto:

“Art. 26.
.....

I –

.....
.....

k) para a realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária, até 90% (noventa por cento) do projeto aprovado;

.....
.....

VII – na realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária exclusivamente em empreendimentos prioritários que estejam de acordo com o planejamento de longo prazo no âmbito do Poder Executivo federal, na forma definida em



regulamento.
....." (NR)

Emenda nº 22:

"Insira-se no art. 21 do Projeto a seguinte alteração ao art. 29 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004:

"Art.

29.

.....

.....

§ 3º Os agentes financeiros do FMM ficam autorizados a reescalonar contratos vigentes de financiamentos com recursos do FMM, desde que não ultrapassem os prazos máximos de 72 (setenta e dois) meses de carência e de até 24 (vinte e quatro) anos de amortização, quando necessário, para viabilizar a recuperação do crédito em razão dos efeitos da pandemia da covid-19." (NR)

Emenda nº 23:

"Insira-se no art. 21 do Projeto a seguinte alteração ao inciso II do § 3º do art. 37 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004:

"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 8 de janeiro de 1997; e

.....
.....” (NR)

Emenda nº 24:

“Suprima-se a alteração do art. 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, constante do art. 21 do Projeto.

Emenda nº 25:

“Substitua-se, no art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, constante do art. 25 do Projeto, a expressão “até 31 de dezembro de 2021” por “de 1º de janeiro de 2022 a 31 de dezembro de 2023”.

Emenda nº 26:

“Insira-se, onde couber, o seguinte artigo no Projeto:

Art. X. A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.

13.
.....
.....

§ 4º As embarcações com até 500 t (quinhentas toneladas) de arqueação bruta são isentas da obrigatoriedade do serviço de praticagem.

§ 5º A autoridade marítima poderá conceder certificado de isenção de praticagem exclusivamente a Comandantes brasileiros de navios de bandeira brasileira, até o limite de 100 m (cem metros) de comprimento, sob seu comando, no



interior de zona de praticagem ou em parte dela, desde que atendidos os requisitos por ela estabelecidos em regulamento específico, sendo que a isenção:

I – não isenta o tomador do serviço da comunicação à atalaia coordenadora sobre o trânsito pretendido;

II – será precedida de análise de risco, comprovando que a concessão não aumentará o risco à navegação ou colocará em perigo os canais de acesso portuários e suas estruturas adjacentes.

§ 6º Em cada zona de praticagem, os profissionais trabalharão de acordo com uma escala de rodízio única estabelecida pela autoridade marítima, garantida a distribuição equânime e a disponibilidade permanente do serviço de praticagem.” (NR)

“Art. 15-A. A remuneração do serviço de praticagem compreende a operação de prático, lancha de prático e atalaia, além de todos os recursos inerentes à adequada prestação do serviço.

§ 1º Caso seja necessário o revezamento de práticos, estes serão alojados com as mesmas condições dos oficiais de bordo, em camarotes individuais e independentes que garantam o conforto térmico e as efetivas condições para o descanso satisfatório dos práticos, sendo o Comandante do navio responsável por garantir a adequação das instalações.

§ 2º O preço do serviço será livremente negociado entre os tomadores e prestadores do serviço, permitida a negociação coletiva.

§ 3º No caso de risco de interrupção do serviço ocasionada por ausência de acordo entre as partes, a autoridade marítima arbitrará em caráter temporário, por até 12 (doze) meses, o preço do serviço, a fim de assegurar a disponibilidade e continuidade do serviço.



§ 4º Na hipótese do § 3º, os preços arbitrados pela autoridade marítima serão estabelecidos observando-se o disposto neste artigo.” (NR)

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

O projeto de Lei em análise, que institui o “Programa de Estímulo à Cabotagem – BR do Mar”, é resultado de intenso debate que envolveu agentes de todo o setor logístico, representantes do Governo Federal, advogados, membros da academia, parlamentares, e representantes dos setores econômicos ligados ao transporte de cargas no Brasil, tanto do transporte rodoviário, hidroviário, ferroviário como do próprio setor marítimo e de suas atividades relacionadas.

Foi recebido com grande interesse por esta Casa Legislativa, dada a sua capacidade para conferir mais eficiência para o transporte logístico brasileiro de longa distância, equilibrar a matriz de transporte nacional, proporcionar alternativas de acesso a embarcações estrangeiras com segurança logística, segurança jurídica e sem colocar em risco os investimentos já realizados, a empregabilidade dos marítimos brasileiros nessas embarcações estrangeiras que transitarão na costa brasileira, tendo também criado opções de novos investimentos na indústria naval nacional, garantindo emprego e renda para o povo brasileiro.

O texto foi aprimorado nesta Casa Legislativa, tendo sido aperfeiçoado para atender a demandas dos mais diversos setores interessados e foi aprovado em 08 de dezembro de 2020, com remessa ao Senado Federal no dia subsequente.

Importante reforçar que o Programa de Estímulo ao Transporte de Cabotagem - BR do MAR se propõe a modernizar a



legislação relacionada ao setor de navegação de cabotagem, 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 de embarcações de cabotagem.

Com esse projeto, acredita-se que será dado um importante passo para que seja alterada a dinâmica do transporte de cargas de longas distâncias, aumentando a disponibilidade de embarcações aptas a transportar cargas de um ponto ao outro do país, com regularidade e compromisso do transportador de atender as necessidades de curto, médio e longo prazo dos usuários do serviço, denominados embarcadores, além de reduzir, para este usuário, o custo desse transporte.

Tais melhorias no transporte de cargas pela cabotagem não prejudicará o transporte rodoviário do nosso país, muito pelo contrário, será complementar a ele, interligando o transporte rodoviário de curta distância, mais rentável e que garante a melhor salubridade para a vida dos caminhoneiros, com o transporte marítimo para as longas distâncias.

O texto do PL 4.199, de 2020 recebeu ao todo 26 (vinte e seis) emendas no Senado Federal, algumas delas bastante meritórias e que, sem dúvida, devem ter o reconhecimento desta Casa Legislativa como medida de incentivo à cabotagem brasileira e outras, no entanto, merecem ser excluídas, por colocarem em risco a competitividade, a regularidade e a estabilidade do serviço de transporte por cabotagem, a médio e longo prazos, e a eficiência do próprio Programa BR do Mar.

Dito isto, somos **favoráveis**, reiteramos e transcrevemos algumas das fundamentações expressadas pelo Senado Federal para as seguintes emendas:



Emenda nº 1	Apenas aprimora a técnica legislativa do art. 5º, sem qualquer alteração de conteúdo. Eliminamos o § 4º e reescrevemos o caput do art. 5º para determinar que a empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar a tempo embarcações de sua subsidiária integral estrangeira ou de subsidiária integral de outra Empresa Brasileira de Navegação para operar a navegação de cabotagem.
Emenda nº 2	Contribui no texto indicando que as embarcações operem nas atividades indicadas de maneira exclusiva (prestação exclusiva), o que incentiva a formação de frota nacional e a abertura escalonada e responsável, reconhecimento investimentos já realizados no Brasil, além de evitar complexidade regulatória.
Emenda nº 4	Suprime o inciso II do art. 7º do PL para evitar que normas infralegais determinem o tipo de carga que poderá ser transportada no programa BR do Mar.
Emenda nº 5	Propõe inserir no texto do PL a informação de que as inovações do Programa BR do Mar não terão efeitos retroativos.
Emenda nº 7	A emenda suprime os incisos II e III do art. 11 do Projeto, deixando ao mercado a prática de preços dos serviços portuários e estimulando investimentos em frota nacional, respectivamente.
Emenda nº 10	Determina que não haverá limite para o número de viagens nos afretamentos a tempo. A proposta restringe a regulação e abre a navegação de cabotagem para os navios estrangeiros, suprimindo a preferência de bandeira brasileira determinada em Lei e flexibilizando o mercado de forma a aumentar a competitividade.
Emenda nº 12	A Emenda tem o objetivo de evitar interpretações duvidosas quanto à possibilidade de afretamento de embarcações a casco nu.



Emenda 13	nº	Resultado do acolhimento parcial de dispositivos do Projeto de Lei nº 3.129, de 2020, que altera os arts. 12, 20 e 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 (lei de criação da ANTAQ), para inserir dispositivos que enfatizam o papel da Agência em promover a concorrência e evitar práticas anticompetitivas, além de incentivar a multimodalidade e estabelecer tratamentos isonômicos nos procedimentos de alfandegamento e das exportações.
Emenda 14	nº	Elimina a criação de novas diretorias no âmbito da Antaq. É possível que a agência seja eficiente e competente sem a necessidade de aumentar o número de diretorias, que ao final significa mais burocracia e despesas para a sociedade.
Emenda 15	nº	Mantem a alíquota de 40% para o AFRMM na navegação fluvial e lacustre de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste, bem como restringe a regulamentação do Poder Executivo com relação à concessão de descontos. A manutenção dessa alíquota propiciará a manutenção da navegação fluvial e lacustre nas referidas regiões.
Emenda 16	nº	A nosso ver, o acesso aos recursos da arrecadação do AFRMM deve ser franqueado a todos os beneficiários, sem estabelecer rubrica para atividades específicas. Por esta razão, concordamos com a alteração proposta.
Emenda 17	nº	Modifica a Lei 10.893, de 2004, para incluir os serviços de manutenção e revisão entre as hipóteses de uso dos recursos do AFRMM. Sugere-se ainda permitir que empresas especializadas possam realizar tais serviços (e não apenas estaleiros). A sugestão é bem-vinda, na medida em que se abre a possibilidade do uso dos recursos da conta vinculada das EBNs para manutenções preventivas e corretivas. Ademais, as



	EBNs poderão utilizar empresas especializadas, além dos estaleiros, para efetuar os reparos.
Emenda nº 20	A emenda modifica dois importantes aspectos da redação sugerida para o art. 26 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004. O primeiro aspecto inclui a manutenção das embarcações entre as possibilidades de financiamento com os recursos do Fundo da Marinha Mercante. Nada mais justo que permitir que as empresas tenham acesso aos recursos do fundo para entre outros fins, promover as manutenções necessárias, inclusive as preventivas. Ademais, permitimos que as empresas brasileiras de navegação possam definir como e onde empregar esses recursos, seja por meio de um estaleiro, seja por meio de uma empresa brasileira especializada na atividade. O segundo ponto alterado diz respeito à possibilidade de uso dos recursos do FMM nas obras de infraestrutura portuária e aquaviária. Além disso, os dispositivos estão mais simples e diretos.
Emenda nº 21	Propõe-se que os recursos do AFRMM sejam utilizados no financiamento para a realização de obras de infraestrutura portuária e aquaviária e, adicionalmente, permite que os recursos sejam utilizados em empreendimentos prioritários que estejam de acordo com o planejamento do Poder Executivo federal. Não há dúvidas de que as medidas são meritórias e merecem ser acolhidas.
Emenda nº 22	Visa a aperfeiçoar a legislação do Fundo da Marinha Mercante para prever mecanismo que permita aos agentes financeiros que contratam as operações de crédito com recursos do FMM reescalonar financiamentos celebrados antes dos aumentos de custos operacionais trazidos pela pandemia da COVID-



		19 que afetaram a capacidade de pagamento de determinados tomadores dentro dos prazos originalmente previstos, mas que pode ser viabilizado se o agente financeiro conceder maior prazo de amortização.
Emenda	nº 23	A emenda sugere que a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, seja alterada para determinar a isenção do pagamento da Taxa de Utilização do Mercante (TUM) quando as cargas forem transportadas nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, cuja origem ou destino final seja porto localizado nas regiões Norte e Nordeste. De fato, o valor arrecadado com o TUM é irrisório, além de aumentar a burocracia que tanto tentamos combater.
Emenda	nº 24	Suprime as alterações propostas no art. 21 do PL para o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004. Concordamos que a restrição imposta pelo dispositivo provocará uma pulverização dos recursos e causará impactos como o aumento do frete e do desemprego. Como, além dos transportadores de granel líquido, todos os demais transportadores terão acesso aos recursos do AFRMM, a manutenção do teto de arrecadação atual resultará numa divisão de recursos baixa, que prejudicará principalmente os transportadores de graneis líquidos, que precisam de grandes investimentos na segurança da navegação, em razão do perigo que eventuais acidentes podem provocar ao meio ambiente.
Emenda	nº 25	Sugere prorrogar o prazo dos benefícios conferidos pelo Reporto, que se encerrou no fim de 2020, para 31 de dezembro de 2023. O crescimento e o desenvolvimento da navegação de cabotagem impactam diretamente a movimentação nos portos, que precisarão promover



	investimentos para acompanhar a nova demanda. Nesse sentido, é salutar, como política pública, diminuir as barreiras para a aquisição de equipamentos para os portos, em especial os do Estado do Rio de Janeiro, ampliando a infraestrutura portuária.
--	---

Outras alterações, por outro lado estão, a nosso ver, fora do escopo do programa, tendo grande possibilidade de constituir um desequilíbrio de mercado e descontinuidade de operações da regularidade do transporte de cargas pela cabotagem brasileira. Também existe matéria que foi inserida por emenda no Senado Federal, mas que constitui matéria diversa da discutida neste Projeto, violando flagrantemente a Constituição Federal e o Regimento Interno desta Casa, motivo pelo qual merece ser retirada deste PL para discussão em outro projeto específico.

Por estes motivos, somos contrários às seguintes emendas inseridas pelo Senado Federal no PL nº 4.199, de 2020, conforme abaixo exposto e fundamentado:

Emenda nº 3	A emenda propõe uma ordem de prioridade para as embarcações que poderão comprovar a 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 8 de janeiro de 1997, criando uma diferença de tratamento entre embarcações construídas no Brasil ou importadas. Apesar de haver mérito na medida, com o incentivo à indústria nacional, ela contraria os acordos internacionais do qual o Brasil é signatário. Isto ocorre pois, conforme as regras da Organização Mundial do Comércio, após internalização de produtos importados, os países signatários não podem dar tratamento diferenciado entre produtos nacionais e importados. Assim, entendemos pela impossibilidade da inclusão no dispositivo legal.
Emenda nº 6	Modifica a exigência mínima de tripulantes brasileiros nas embarcações afretadas, de 2/3 para 1/3, nos termos do Programa BR do Mar. Porém, a manutenção



	do piso em 2/3 garantirá empregos para o setor.
Emenda nº 8	Modifica a redação do caput do art. 12 do PL. No nosso entender a alteração pretendida não está adequada, pois as normas trabalhistas da Constituição Federal são inafastáveis. Ademais, a proposta vinda do Senado cria uma regra para os brasileiros, mas não possibilita a sua aplicação aos estrangeiros, contribuindo para insegurança jurídica.
Emenda nº 9	Suprime do texto do BR do Mar o dispositivo que concedia isenção da exigência do Certificado de Livre Prática para navios e embarcações que operam na cabotagem, no apoio marítimo, no apoio portuário e na navegação interior de percurso nacional, mantendo a atual burocracia. O texto da Câmara desburocratiza.
Emenda nº 11	Estende o período gradual para maior abertura do mercado de afretamento de embarcação estrangeira a casco nu. Entendemos que o texto da Câmara já oferece uma graduação temporal suficiente para as atuais empresas e seus investimentos já realizados.
Emenda nº 18	A emenda é ineficaz, pois vincula a possibilidade uso dos recursos da conta vinculada ao período de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, findo em 31 de dezembro de 2020.
Emenda nº 19	Altera o art. 21 do PL para modificar a Lei nº 10.893, de 2004, para tratar da perda do direito de uso do AFRMM, que decairá em 5 anos, ao contrário dos 3 anos atuais. No entanto, tal alteração pode gerar um impacto fiscal relevante, ademais o prazo de 3 anos se mostra suficiente para fazer uso dos recursos da conta vinculada.
Emenda nº 26	Essa emenda inserida pelo Senado trata dos serviços de praticagem, que pretendemos discutir em outro momento.

Ante o exposto, pela Comissão Especial, votamos pela adequação financeira e orçamentária das emendas de 01 a 26; pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa das emendas 01 a 26; e, no mérito, pela **aprovação** das Emendas nº 1, 2, 4, 5, 7, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24 e 25 do Senado Federal, e pela **rejeição** das Emendas nº 3, 6, 8, 9, 11, 18, 19 e 26 do Senado Federal, conforme acima descrito e fundamentado.



....., em de de 2021.

Deputado

Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Gurgel
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213081099600>

