

## PROJETO DE LEI

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 no território nacional;

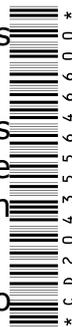
IV - incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais;

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 tonelage 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 tonelage 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 tonelage 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 tonelage 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 tonelage de porte bruto das embarcações efetivamente operantes que arvoem 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. ....  
.....  
.....

Representação 13/08/2020 11:42 - Mesa  
PL n.º 4199/2020



.....

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)

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

"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)

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

“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.

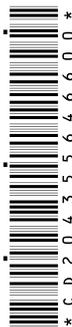
26. ....

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

<b>1 - CARGOS COMISSIONADOS DE DIREÇÃO</b>	
CD I	1
CD II	4
SUBTOTAL	5
<b>2 - CARGOS COMISSIONADOS DE GERÊNCIA EXECUTIVA</b>	
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 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 rodoviária, 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 containerizada, 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, conseqüentemente, 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**

Apresentação: 13/08/2020 11:42 - Mesa

**PL n.4199/2020**

