



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 Nº

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 decaí 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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

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





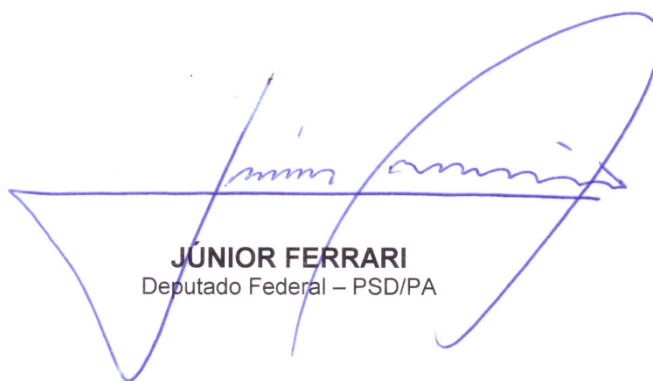
CÂMARA DOS DEPUTADOS

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





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