

PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de julho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Modifiquem-se as seguintes disposições do PL nº 4.199, de 2020:

Os incisos IV e X do *caput* do art. 2º, passam a ter as seguintes redações:

“Art. 2º

.....

IV – otimização do uso de embarcações na cabotagem; (NR)

.....

X - definição de critérios para inovação, desenvolvimento científico e tecnológico;” (NR)

A alínea “f” do inciso III do *caput* do art. 3º passa a ter a seguinte redação:

“Art. 3º

III

f) desenvolvimento das atividades da cadeia de valor da navegação de cabotagem nas operações realizadas no País, por meio da otimização de geração da receita recorrente da base empresarial brasileira de bens e serviços considerada;” (NR)

Os incisos II e IV do § 1º do art. 5º passam a ter as seguintes redações:

“Art. 5º

§ 1º

.....

II – substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no País, na proporção de até cem por cento da 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; (NR)

.....

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

O *caput* art. 6º passa a ter a seguinte redação:

“Art. 6º As embarcações afretadas na forma prevista no inciso II do § 1º do art. 5º poderão permanecer no País pelo período de construção, limitado a trinta e seis meses.” (NR)

.....

5 – O inciso I do *caput* e o parágrafo único do art. 15, passam a ter as seguintes redações:

“Art. 15

I – as normas e os critérios para contratação e apresentação de garantias de execução da construção da embarcação no exterior e para fiscalização, acompanhamento e comprovação de sua evolução por empresas sediadas no Brasil; (NR)

.....

Parágrafo único. As normas de que trata o inciso II do *caput* observarão o direito ao afretamento de uma embarcação de porte equivalente.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A apresentação, pelo Poder Executivo Federal, deste Projeto de Lei tem mérito extremamente positivo por se tratar de iniciativa há muito tempo aguardada pela sociedade brasileira, em especial, dos empreendedores de setores que produzem bens e que têm no transporte em geral, como meio para levar seus produtos até os consumidores.

Quando se comparam os preços dos bens vigentes no Brasil em confronto com os de outros países, fica-se indignado com o resultado porque os brasileiros são obrigados a consumir produtos mais caros, apesar da sua renda média ser várias vezes inferior à dos cidadãos das nações desenvolvidas e mesmo das em processo de desenvolvimento.

E, sabe-se que um dos fatores desse fenômeno é, ao lado da tributação, o custo do frete que todos as mercadorias, sem exceção, pagam pelo transporte entre a fonte produtora e o ponto de consumo.

Sabe-se também, que o frete no Brasil é mais caro por causa da matriz de logística excessivamente concentrada no transporte rodoviário num país de dimensões continentais, a despeito de contar com vários sistemas fluviais navegáveis e uma costa marítima de quase 7,5 mil km, o 16º maior litoral nacional do mundo.

Lamenta-se que as políticas públicas concebidas, sobretudo ao longo dos últimos 80 anos, deram pouca ou nenhuma atenção à navegação de cabotagem que durante o século XIX e na primeira metade do XX havia sido o principal modal de transporte e de decisivo papel na colonização e desenvolvimento econômico de todo o litoral brasileiro.

Hoje, a navegação de cabotagem tem participação de apenas 11% do total das modalidades de transporte dominado pelo modal rodoviário, com 65%.

O PL nº 4.199/2020 poderá ser o início da reversão do domínio do transporte rodoviário que, além de caro, é inadequado para as cargas volumosas e de movimentação de longo curso.

Apesar desse mérito, o PL apresenta algumas vulnerabilidades por não dar maior atenção à indústria naval brasileira que se encontra em crise por falta de encomendas e uma grande ociosidade. As emendas ora apresentadas visam exatamente criar uma interação ente a dinamização do transporte de cabotagem e a reativação da indústria naval brasileira, através de medidas, por exemplo, de priorização da aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante, com objetivo de estimular a indústria de construção naval brasileira.

Incisos IV e X do *caput* do art. 2º -

- **Inciso IV** – A otimização de uso deve ser de todas as embarcações utilizadas na cabotagem e não apenas das embarcações fretadas. Parece ser óbvio que dispensa mais argumentos.
- **Inciso X** – Se são diretrizes, devem envolver critérios sobre inovação, desenvolvimento científico e tecnológico (apenas questão de semântica).

Alínea “f” do inciso III do art. 3º -

Complementação da redação a fim definir a forma como o desenvolvimento da cadeia de valor da navegação deve ser feito. Indicar que esse objetivo será alcançado “por meio da otimização de geração da receita recorrente da base empresarial brasileira de bens e serviços considerada. Ou seja, a cadeia de valor se refere à base empresarial brasileira, aos elos da corrente de atividades movidas pelo transporte de cabotagem.

Incisos II e IV do § 1º do art. 5º -

- **Inciso II** – Simples complementação da redação com o estabelecimento do limite total do período de substituição, de até 36 meses. Esta complementação é necessária para que o afretamento de embarcação durante o tempo de construção de unidade em estaleiro brasileiro não seja por tempo indeterminado.
- **Inciso IV** – Trata-se apenas da supressão do termo: “... ou no exterior ...”. As operações de “jumborização”, conversão, modernização, docagem ou reparação devem ser consideradas quando realizadas no Brasil, não só como prioridade, mas para permitir que o controle e fiscalização dessas atividades possam ser viáveis em termos práticos e econômicos.

***Caput* do art. 6º -**

Trata-se de alteração com objetivo apenas de limitar a permanência das embarcações fretadas na forma prevista do inciso II do § 1º do art. 5º, ao período em que efetivamente ocorrer, este limitado a trinta e seis meses.

Inciso I do *caput* e o parágrafo único do art. 15 –

- **Inciso I do *caput*** – Alteração com o objetivo de homogeneizar a execução das tarefas de fiscalizar, acompanhar e comprovar a evolução da construção, no exterior, de embarcações vinculadas à navegação de cabotagem, com as praticadas no Brasil.

- **Parágrafo único** – Corrigir a subjetividade da redação original, com a retirada do termo “... no mínimo ...”.

Trata-se de prerrogativa extremamente importante do Programa, motivo pelo qual não pode estar sujeita a interpretações, mas deve estar clara e objetivamente definida no texto.

Assim, pedimos o acolhimento da presente emenda.

Sala das Sessões, 05 de outubro de 2020.

VITOR LIPPI
Deputado Federal

Documento eletrônico assinado por Vitor Lippi (PSDB/SP), através do ponto SDR_56399, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





Emenda de Plenário a Projeto com Urgência **(Do Sr. Vitor Lippi)**

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de julho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, e dá outras providências.

Assinaram eletronicamente o documento CD208827285600, nesta ordem:

- 1 Dep. Vitor Lippi (PSDB/SP)
- 2 Dep. Fausto Pinato (PP/SP) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, PROS, PTB, AVANTE