



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

14/09/2021 - 10ª - Comissão de Assuntos Econômicos

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA. Fala da Presidência.) - Havendo número regimental, declaro aberta a 10ª Reunião da Comissão de Assuntos Econômicos da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura.

A presente reunião será realizada em caráter semipresencial e destina-se à deliberação de matérias.

Antes de iniciarmos os nossos trabalhos, proponho a dispensa da leitura e a aprovação da Ata da 9ª Reunião, realizada no dia 31 de agosto.

Os Srs. Senadores e as Sras. Senadoras que aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovada.

A ata será publicada no *Diário do Senado Federal*.

Comunico que foram apresentados à Secretaria da Comissão de Assuntos Econômicos dois avisos do Tribunal de Contas da União: Aviso 1.450 GP/TCU, que trata do acompanhamento da atuação dos bancos públicos federais - Caixa Econômica Federal, Banco do Brasil, Banco da Amazônia e Banco do Nordeste - na gestão de riscos advindos da covid-19 e na mitigação econômica e social dos seus efeitos; Aviso 1.452 GP/TCU, que trata da atuação do Banco Central do Brasil em sua regulação ao sistema financeiro nacional, em face da crise provocada pela pandemia da covid-19. Além desses avisos, foram encaminhados documentos de outras instituições públicas e privadas que tratam de assuntos variados. Nos termos da Instrução Normativa nº 12, de 2019, da Secretaria-Geral da Mesa do Senado Federal, esses documentos estarão disponíveis para consulta no *site* desta Comissão, pelo prazo de 15 dias, podendo qualquer membro deste Colegiado solicitar a autuação nesse período.

Explicação do sistema de votação. A reunião ocorre de modo semipresencial e, como ocorreu nas reuniões anteriores, contará com a possibilidade de os Senadores votarem por meio do aplicativo Senado Digital nas deliberações nominadas e nas matérias terminativas. Quem estiver presente neste Plenário poderá utilizar normalmente os computadores disponíveis na bancada. Aqueles que votarem por meio do aplicativo devem clicar no botão "votações", depois "votações abertas em Comissões". E, então, procurar a votação da CAE em curso, identificada também pelo nome da matéria.

Nos termos do Ato da Comissão Diretora nº 8, de 2021, após autenticação com a senha do Sistema de Deliberação Remota e escolhido o voto, é necessário enquadrar adequadamente o rosto na área reservada à captura da foto, sob pena de não validar o voto. Aqueles que não conseguirem registrar o voto no aplicativo poderão declarar o voto nominalmente. Então, a Secretaria providenciará para que o voto seja computado no painel de votações. As instruções para o uso da palavra podem ser solicitadas por meio do recurso "levantar a mão" ou no *chat* da ferramenta para os Senadores que estão no sistema remoto.

Vamos iniciar a deliberação das matérias da pauta divulgada.

A pauta da Comissão de Assuntos Econômicos tem hoje como item 1 da pauta o seguinte projeto.

ITEM 1

PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2020

- Não terminativo -

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.

Autoria: Câmara dos Deputados

Relatoria: Senador Nelsinho Trad

Relatório: Não apresentado.

Observações:

1. As matérias serão apreciadas pela CRA, CCJ e CI;

2. Foram apresentadas 43 emendas ao PL 4199/2020, 1 emenda ao PLS 421/2014, 3 emendas ao PLS 423/2014, 11 emendas ao PL 2948/2019 e 8 emendas ao PLS 422/2014.

O Relator, Senador Nelsinho Trad, vem fazendo um trabalho exaustivo, ouvindo vários setores interessados na matéria, Senadores e Senadoras. O Senador Nelsinho Trad tem procurado, da melhor forma, fazer um trabalho oriundo da composição desta Comissão e também do conjunto dos Senadores e Senadoras do Senado Federal.

Antes disso, eu gostaria de determinar e tomar a decisão a respeito da privatização dos Correios, do sistema postal no Brasil, que também está na Comissão de Assuntos Econômicos para deliberação. Nós consultamos alguns Senadores a respeito do tema para identificação ou buscar um Senador que pudesse relatar a matéria. Houve a iniciativa do MDB de indicar o Senador Marcio Bittar, que está aqui presente. Tenho até, inclusive, a requisição do Senador Marcio Bittar, que me encaminhou. O Senador Marcio Bittar já relatou matérias importantes, inclusive uma delas foi a acostada que eu estava relatando, da PEC dos fundos, que acostou à PEC emergencial, que foi debatida no Senado e aprovada. Então, eu estou indicando o Senador Marcio Bittar, do MDB, do Acre, para ser o Relator da privatização, da possível privatização dos Correios.

Cada um de nós tem a sua consciência, que será explicitada na hora do voto, tanto aqui, como no Plenário do Senado Federal, mas estou indicando e peço que faça o ofício para que eu possa assinar e indicar o Senador Marcio Bitar para discutir o Sistema Nacional de Serviços Postais.

Senador Nelsinho Trad, peço a V. Exa. que aguarde um pouco, porque pede a palavra, pelo sistema remoto, a minha estimada amiga Senadora Kátia Abreu.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO. Pela ordem. *Por videoconferência.*) - Obrigada, Sr. Presidente.

Quero cumprimentar todos os colegas, dar o meu bom-dia.

Eu estou só me antecipando, Sr. Presidente, porque, no sistema remoto, a gente fica um pouco ansiosa sem saber se está sendo vista. Com relação ao projeto do Nelsinho Trad, já temos, inclusive, uma combinação. No momento oportuno, eu gostaria de pedir vista coletiva. Apesar de ele estar trabalhando há muito tempo, foi entregue o relatório hoje. E eu gostaria muito de poder olhar esse relatório com detalhes. É uma matéria da maior importância. Tenho certeza de que ele está dando toda a atenção.

Então, eu queria só me antecipar, porque eu gostaria de pedir vista coletiva - inclusive, já conversei com ele antecipadamente - quando for o momento oportuno.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Pois não, Senadora Kátia Abreu.

Antes disso, eu vou passar a palavra ao Senador Marcio Bittar e, em seguida, ao Senador Nelsinho Trad.

Ele vai fazer a leitura do texto, que ele trabalhou aqui com vários Senadores, inclusive, com a ajuda da Senadora Kátia Abreu, que conhece bem a matéria, que está exaustivamente discutida.

O Senador Lucas Barreto está aqui conosco também e conhece bem a matéria, ofereceu emendas.

O Senador Nelsinho Trad vai ler o relatório, e já houve o pedido de vista para debate e deliberação na próxima reunião da Comissão de Assuntos Econômicos.

Com a palavra o Senador Marcio Bittar.

O SR. MARCIO BITTAR (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - AC. Pela ordem.) - Presidente Otto, Senador Nelsinho, muito obrigado pela possibilidade de falar antes. Eu vou ter que sair e vou acompanhar o resto da reunião no sistema remoto. Então, eu te agradeço, meu querido parceiro, amigo Nelsinho Trad.

Cumprimento o Presidente e agradeço.

Comprometo-me a, terça-feira da semana que vem, apresentar, conforme entendimento prévio de ontem, numa conversa entre mim e o Presidente, a proposta de trabalho que deve incluir duas sessões - vamos tentar fazer na mesma semana - para ouvir as duas versões básicas com relação ao assunto que prevê a possibilidade de concessão de uma parte do serviço essencial, que a Constituição garante que tem que ser monopólio da União, e de outra parte a privatização daquilo que pode ser feito. Como V. Exa. já adiantou, o juízo de valor sobre o mérito, não é agora. Cada um vai ter a oportunidade, mas vou me dedicar à matéria. Foi um pedido também do Líder Fernando Bezerra para que eu assumisse essa relatoria, e eu aceitei o desafio. Vou me debruçar sobre a matéria e procurar trazer para esta Comissão e para a sua presidência a maior quantidade de luz possível para ajudar aos colegas que ainda tenham alguma dúvida que possa ser esclarecida.

E, ao término, quero reconhecer e agradecer a ajuda que o Senador Otto deu fundamental para que nós, no começo deste ano, pudéssemos aprovar a PEC do auxílio emergencial.

V. Exa., quando abriu mão, colocando o seu projeto que relatava dentro da nossa PEC, possibilitou não apenas a aprovação, mas também a indicação de onde tirar recursos para garantir o auxílio emergencial, que até hoje ainda continua ajudando milhares de brasileiros pelo País afora.

Vou acompanhar o resto da sessão *online*, porque eu tenho agora um encontro com outro colega nosso, o ex-Presidente Davi Alcolumbre.

Muito obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Pois não, Senador Marcio Bittar. Agradeço a V. Exa.

Realmente, essa matéria que V. Exa. vai relatar merece discussão e audiência pública, para que nós possamos ouvir os segmentos que estão interessados.

Essa é a função aqui da Comissão e também será do Plenário do Senado Federal, discutir, deliberar, aprovar ou rejeitar qualquer matéria que seja encaminhada à Comissão ou, então, ao Plenário.

O Senador Nelsinho Trad, meu líder político, do nosso PSD, está aqui o Lucas Barreto, eu passo a palavra para que ele possa fazer a leitura do relatório. Já que tem vista, previamente pedida, coletiva, V. Exa., se desejar, pode, já que está publicado, ir à análise do projeto.

O SR. NELSON TRAD (PSD - MS) - Sr. Presidente, antes da leitura do relatório, eu queria apenas informar, inclusive ao Senador Marcio Bittar, é importante observar essa informação, nós temos um membro do PSD, que não está com mandato atualmente, mas é do partido, que se dispõe a fazer para nós da bancada uma análise pormenorizada a respeito dessa questão da privatização dos Correios, que é o ex-Deputado Guilherme Campos. Ele foi Presidente dos Correios, é do PSD, já entrou em contato conosco e está aguardando uma data para que a gente possa, com a bancada, debater essa questão até para a gente poder ouvir os prós e os contras desse projeto, que, com certeza, será muito bem pormenorizado pelo nobre colega, quase conterrâneo, Senador Marcio Bittar.

Já entrando na questão da tarefa do dia de hoje...

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Senador Nelsinho, V. Exa. é o líder, acho que pode chamar uma reunião remota, como já tivemos. Já tivemos uma preliminar a respeito desse assunto, onde foi debatido o tema, e nós do PSD estaremos aí prontos para, discutir, ouvir...

O SR. NELSON TRAD (PSD - MS) - Ótimo.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - O Guilherme realmente trabalhou, foi Presidente lá dos Correios e Telégrafos, que inclusive é uma instituição que ano passado deu um lucro de R\$1,530 bilhão, quer dizer, é uma empresa que é lucrativa, leva dividendos para o Estado brasileiro. Realmente, precisa ser discutido, não é?

O SR. NELSON TRAD (PSD - MS) - Perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Há os Correios social e há os Correios que levam as correspondências para o fundão do Amapá, para o Mato Grosso do Sul e para o meu Estado. Por isso, o debate deverá ser bem intenso

nesse sentido para que aqui, da Comissão de Assuntos Econômicos, e também lá, do Plenário do Senado, possa haver uma deliberação que atenda, sobretudo, à área social que os serviços postais prestam ao País.

Com a palavra o Senador Nelsinho Trad para a leitura do relatório.

O SR. NELSINHO TRAD (PSD - MS. Como Relator.) - Sr. Presidente, esse é um projeto sensível, complexo, mas eu tenho a convicção de que o que eu pude fazer e continuarei fazendo para poder aparar as arestas desse projeto assim eu procederei.

Quanto à solicitação da nobre Senadora Kátia Abreu, assiste razão à solicitação de vista coletiva da nobre Senadora, até porque - isso foi surpresa para mim, que sou o Relator - tramitam em conjunto, nos termos do art. 258 do Regimento Interno do Senado Federal, o Projeto de Lei do Senado nº 421, de 2014; o Projeto de Lei do Senado nº 422, de 2014; o Projeto de Lei do Senado nº 423, de 2014; o Projeto de Lei nº 2.948, de 2019; e o Projeto de Lei nº 3.129, de 2020. Todos os projetos são de autoria da Senadora Kátia Abreu. De tal sorte que não há ninguém mais credenciado, legitimado para poder fazer uma análise pormenorizada dessa questão do que a nobre Senadora, que eu respeito muito, admiro e tenho o privilégio de ser o seu colega.

Então, já antecipando, eu encaminho aqui, antes de entrar na análise do mérito, a minha posição favorável a esse pedido de vista coletiva da Senadora.

Posso entrar direto na análise, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Pois não, Senador.

O SR. NELSINHO TRAD (PSD - MS) - Relatório.

É importante citar alguns parágrafos do início do relatório; não vai tomar mais do que dez minutos.

Vem ao exame da Comissão de Assuntos Econômicos o Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, de autoria do Poder Executivo, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar). O PL é dividido em duas partes: a primeira trata da implantação do programa (arts. 1º a 17) e a segunda promove alterações na legislação correlata (arts. 18 a 27).

Os objetivos do Programa BR do Mar são: incrementar a oferta e a qualidade do transporte por cabotagem; incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem; ampliar a disponibilidade de frota no Território nacional; incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais; estimular o desenvolvimento da indústria naval nacional de cabotagem; revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem das políticas de construção naval; 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 otimizar o uso de recursos advindos da arrecadação do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante.

O PL nº 4.199, de 2020, era aguardado há algum tempo, com grande expectativa por todos. De acordo com a própria justificativa do projeto, durante a fase de elaboração do texto, foram realizadas diferentes e várias reuniões e debates contando com a participação e a contribuição de todos os setores envolvidos nesse serviço, dos transportadores, de representantes do poder público e privado, de entidades representativas dos trabalhadores, da indústria naval, do Poder Legislativo, entre outros.

E eu gostaria de ressaltar aqui, Sr. Presidente, que nós não deixamos de ouvir nenhum colega Senador a respeito dessa matéria. Inclusive promovemos a vinda do Ministro da Infraestrutura aqui para o Senado da República, onde ele teve um dia inteiro - chegou às 8h e saiu às 5h da tarde -, atendendo um a um daqueles que tinham sugestões a dar no projeto.

Ainda de acordo com o Poder Executivo, como resultado dessas contribuições e a partir da análise de propostas parlamentares em tramitação e estudos técnicos e econômicos existentes sobre o mercado, o PL propõe ajustes na legislação atual para aprimorar a ordenação do transporte aquaviário e para conferir eficácia a instrumentos normativos já disponibilizados pelo legislador ordinário no que se refere à participação de embarcações estrangeiras no transporte de cargas pela cabotagem brasileira.

As diretrizes do BR do Mar são: segurança nacional; estabilidade regulatória; regularidade da prestação das operações de transporte; otimização do uso de embarcações afretadas; equilíbrio da matriz logística brasileira; incentivo ao investimento privado; promoção da livre concorrência; otimização do uso de recursos públicos; contratação e qualificação profissional de marítimos nacionais; inovação, desenvolvimento científico e tecnológico; desenvolvimento sustentável; e transparência e integridade.

Uma das principais mudanças que o PL nº 4.199, de 2020, estabelece é facilitar a expansão das operações de cabotagem e a entrada de novos interessados nesse mercado. Aumenta-se a possibilidade de as Empresas Brasileiras de Navegação afretarem embarcações sem a obrigatoriedade de possuírem embarcações próprias, como exigido pela legislação vigente.

Essa mudança, no entanto, vem acompanhada de incentivos para que as EBNs mantenham e aumentem a frota própria, o que contribui para um importante aspecto da navegação de cabotagem, que é a disponibilidade do serviço.

O PL altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário para atualizar a definição de termos como "Empresa Brasileira de Navegação" e "Embarcação Brasileira". Ademais, altera as regras para afretamento de embarcação a casco nu, que passará a ser livre quatro anos após a vigência da lei decorrente do projeto.

A segunda norma alterada é a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, e cria a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), entre outros órgãos.

As alterações ampliam as competências do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte, que passa a ser responsável por executar, direta ou indiretamente, obras portuárias, especialmente dragagens.

Ainda no âmbito da Lei 10.233, de 2001, criam-se mais dois cargos na diretoria da Antaq, a exemplo do que acontece na Agência Nacional de Transportes Terrestres.

O PL modifica também a Lei 10.893, de 13 de julho de 2004, que dispõe sobre o Adicional do Frete para a Renovação da Marinha Mercante e o Fundo da Marinha Mercante. Entre as propostas, está a ampliação da incidência da alíquota do AFRMM, na navegação fluvial e lacustre, para todas as cargas transportadas no âmbito das Regiões Norte e Nordeste. Adicionalmente, o projeto iguala as alíquotas do AFRMM na navegação de longo curso, cabotagem, fluvial e lacustre, que passam de 25%, 10% e 40%, respectivamente, para 8%.

Ainda no âmbito da mesma lei, o PL altera dispositivos que tratam da destinação dos recursos do FMM, amplia as hipóteses para o uso e reserva parte dos recursos do fundo para usos específicos.

Por fim, o PL modifica a Lei 11.033, de 21 de dezembro de 2004, para prorrogar o prazo do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuário (Reporto), até 31 de dezembro de 2021.

No prazo regimental, foram apresentadas dezenas de emendas.

Tramitam em conjunto, nos termos do art. 258 do Regimento Interno do Senado Federal, os seguintes projetos de lei: PLS 421, de 2014; PLS 422, de 2014; PLS 423, de 2014; PL 2.948, de 2019; PL 3.129, de 2020.

Todos esses projetos, como já disse anteriormente, são de autoria da Senadora Kátia Abreu, que é uma profunda estudiosa deste assunto.

O Projeto de Lei do Senado 421, de 2014, revoga os incisos II e III do art. 6º da Lei 10.893, de 13 de julho de 2004, que dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante e o Fundo da Marinha Mercante, e dá outras providências, para desonerar a navegação de cabotagem. O inciso II do art. 6º, revogado pelo projeto, estabelece a alíquota de 10% para o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante na navegação de cabotagem. O inciso III do mesmo artigo, também revogado, estabelece a alíquota de 40% na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de graneis líquidos nas Regiões Norte e Nordeste.

O Projeto de Lei do Senado 422, de 2014, altera a Lei 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, e a Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências, para modernizar o controle do tráfego marítimo no acesso às instalações portuárias.

O PL institui o serviço público de controle de tráfego marítimo, veda o estabelecimento de número máximo de práticos e atribui à Agência Nacional de Transportes Aquaviário a fixação de preço máximo do serviço de praticagem.

O Projeto de Lei do Senado 423, de 2014, isenta de tributos a importação de embarcações, máquinas para leme de embarcações e hélices de embarcações e suas pás, bem como altera a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, para isentar os adubos - fertilizantes - do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante.

O Projeto de Lei nº 2.948, de 2019, altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, para eliminar restrições ao afretamento e à aquisição de embarcações para uso na navegação brasileira.

Já o Projeto de Lei nº 3.129, de 2020, cria estímulos à navegação no Brasil. Propõe-se o fim das limitações para afretamento de embarcações a casco nu e a tempo; a redução escalonada da alíquota do AFRMM na navegação de longo curso; estabelece novas diretrizes para a navegação e novas competências para o Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante.

Nos termos do inciso II do art. 260 do Regimento Interno do Senado, na tramitação em conjunto de projetos, terá precedência o projeto oriundo da Câmara sobre o do Senado. Portanto, o Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, tem precedência sobre os demais, conforme rege o nosso Regimento.

Análise.

Em relação à constitucionalidade das matérias, nada há a se opor, uma vez que a Constituição Federal determina que a competência exclusiva para legislar sobre direito marítimo (art. 22, I) e sobre regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial (art. 22, X) é da União. Compete, também, à União, legislar concorrentemente sobre Direito Tributário, nos termos do art. 24, inciso I, da Carta Magna.

Não identificamos quaisquer óbices quanto à juridicidade ou à regimentalidade dos projetos de lei aqui analisados. Frise-se que o PL nº 4.199, de 2020, é de iniciativa do Presidente da República, nos termos do art. 61 da Constituição Federal.

Com relação à juridicidade, da mesma forma, nada há a se opor, uma vez que o projeto, quando necessário, se reporta à legislação correlata, buscando modificá-la, em vez de produzir norma esparsa sobre a matéria. Além disso, atende aos necessários requisitos de abstração e generalidade inerentes às normas jurídicas.

Passamos a analisar o mérito dos projetos.

PLS nº 421, de 2014.

O PLS pretende retirar obstáculos que impedem o pleno uso da navegação de cabotagem, que é a cobrança do AFRMM. Como a matéria é tratada exaustivamente ao longo do PL nº 4.199, de 2020, votamos, conforme manda o Regimento, pela consequente prejudicialidade do PLS nº 421, de 2014.

PLS nº 422, de 2014.

O PLS propõe a modernização do controle de tráfego marítimo na área dos portos, por meio da alteração de uma série de dispositivos que interferem nos serviços de praticagem. A nosso ver, a matéria foge ao escopo do PLS nº 4.199, de 2020, que tem precedência sobre os demais.

Muito embora as regras hoje existentes para o serviço de praticagem mereçam aprimoramentos e alterações legislativas, entendemos que a matéria deve tramitar de forma autônoma, uma vez que o PL nº 4.199, de 2020, trata exclusivamente da navegação de cabotagem.

PLS nº 423, de 2014.

O PLS versa sobre a isenção de tributos na importação de embarcações e equipamentos, além de isentar o transporte de fertilizantes do pagamento do AFRMM.

O art. 13 do PL nº 4.199, de 2020, já estabelece a isenção do pagamento de tributos federais na importação de embarcações afretadas a tempo.

Da mesma forma, a discussão acerca do AFRMM ocorre no âmbito do PL nº 4.199, de 2020. Nesse sentido, votamos também pela prejudicialidade do PLS 423, de 2014. PL 2.948, de 2019.

O PL modifica dispositivos da Lei 9.432, de 8 de janeiro de 1997, para, principalmente, eliminar qualquer restrição aos afretamentos a casco nu. O texto proposto assegura ainda às embarcações de bandeira brasileira a contratação de seguros no mercado internacional, cujo texto também está presente no PL 3.129, de 2020.

Concordamos com a necessidade de diminuir as restrições para afretamentos a casco nu, com o objetivo de aumentar a oferta de embarcações e diminuir custos. No entanto, em respeito às EBNs que investiram recentemente no País, é preciso haver um período de transição em que as restrições serão eliminadas progressivamente.

Em suma, acatamos o texto que trata dos seguros, na forma das emendas que apresentamos e, por questões regimentais, votamos também pela prejudicialidade do PL.

PL 3.129, de 2020.

O PL cria estímulos para a navegação no Brasil, por meio de alterações na Lei 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Alguns dos dispositivos já contemplados no PL 4.199, de 2020, como, por exemplo, alterações propostas pelo art. 2º do PL, que modifica o §2º do art. 11 da Lei 9.432, de 8 de janeiro de 1997:

§2º É assegurada às empresas brasileiras de navegação a livre contratação, no mercado internacional ou doméstico, da cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil para suas embarcações registradas no REB.

Aproveitamos ainda para acolher o teor do art. 3º do PL 3.129, de 2020, que altera os arts. 12, 20 e 27 da Lei 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.

Nesse sentido, acatamos diversos pontos do texto, na forma das emendas que apresentamos e, por questões regimentais, votamos pela consequente prejudicialidade do Projeto de Lei 3.129, de 2020.

PL 4.199, de 2020.

A navegação de cabotagem, quando comparada a outros modos de transporte, oferece inúmeras vantagens.

Trata-se de uma atividade que exige altíssimo investimento inicial e que opera com elevados custos fixos. Além dos custos intrínsecos à aquisição dos navios, há ainda outros fatores que impactam diretamente nos custos do setor, e consequentemente no frete, como preço do *bunker* - combustível utilizado na navegação -, custo da tripulação, taxas portuárias e de praticagem, impostos, tarifas, etc.

Entretanto, o principal aspecto a ser analisado *vis-à-vis* as mudanças propostas pelo BR do Mar é a proteção regulatória que confere prioridade e exclusividade às embarcações nacionais, com reflexo direto nos custos com aquisição de navios, contratação de tripulação, combustível, etc.

Uma importante semelhança entre a cabotagem no Brasil e nos demais países do mundo inclui o fato de invariavelmente ser um setor altamente regulamentado e protegido, algo que acontece sob diversos argumentos históricos, tais como: proteger a indústria naval doméstica da concorrência estrangeira; criar empregos; proteger o meio ambiente; preservar os ativos de transporte marítimo em mãos locais para fins de segurança nacional; maximizar a segurança em águas territoriais; e desenvolver a Marinha Mercante e a tecnologia nacional.

No Brasil, o marco regulatório do setor é definido principalmente pela Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que "dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências". Entre os dispositivos dessa lei, merecem destaque os que criam reservas de mercado para empresas brasileiras na navegação interior e na cabotagem, os que criam incentivos para as empresas brasileiras de navegação na aquisição de navios fabricados no Brasil e os que criam restrições ao afretamento de embarcações registradas no exterior. Normas infralegais criam outras restrições também para a aquisição de embarcações estrangeiras usadas.

Nesse sentido, a navegação de cabotagem brasileira está condicionada à aquisição de embarcações, novas e usadas, pelas Empresas Brasileiras de Navegação (EBN).

Para incentivar a indústria naval, o setor conta com o Fundo da Marinha Mercante (FMM), que tem como principal fonte de recursos o Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), que incide na cabotagem, na navegação de longo curso e na navegação interior.

Trata-se de uma Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide), instituída pelo Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, e disciplinada pela Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

A fim de cumprir os objetivos do programa, a principal mudança que o PL nº 4.199, de 2020, propõe é facilitar a expansão das operações de cabotagem e a entrada de novos interessados no setor. Aumentam-se as possibilidades de as EBNs fazerem afretamentos a tempo e a casco nu, em alguns casos, sem a obrigatoriedade de possuírem embarcações próprias. Esta mudança representa uma grande inovação, que vai permitir o aumento da frota na costa brasileira.

O afretamento a tempo é aquele no qual o proprietário ou armador disponente coloca o navio completamente armado, equipado e em condição de navegabilidade, à disposição do afretador por tempo, o qual assume a posse e a gestão comercial mediante uma retribuição pagável em intervalos determinados durante o período do contrato. É um contrato de utilização dos serviços do navio.

Por outro lado, o afretamento a casco nu se caracteriza pela utilização - arrendamento - do navio, por um tempo determinado, no qual o proprietário "aluga" seu navio sem tripulação a um terceiro, o qual assume a posse e o controle - gestão náutica e comercial. O navio passa a arvorar o pavilhão nacional e submete-se a todas as regras trabalhistas e tributárias do País. É um contrato de utilização do navio.

Como o afretamento a tempo mantém os custos relacionados à operação da embarcação vinculados à bandeira do seu país de origem, é um afretamento mais barato se comparado ao afretamento a casco nu. Os armadores que prestam os serviços de afretamento a tempo costumam registrar suas embarcações em países onde os custos operacionais são diminutos.

Um grande desafio que a estruturação do programa BR do Mar enfrenta é aliar a redução de custos que o afretamento a tempo promove e, ao mesmo tempo, garantir que a cabotagem não fique à mercê da volatilidade do mercado. Qualquer variação na demanda e nos preços dos fretes pode retirar essas embarcações da costa brasileira. Para enfrentar essa dificuldade, o PL cria incentivos para que as EBNs tenham frota própria, garantindo assim a disponibilidade do serviço.

Embora o custo do frete seja um fator muito importante, o que vai permitir a criação de novos mercados para a navegação de cabotagem é, sem dúvida, a regularidade do serviço: o dono da carga precisa ter a confiança e a certeza de que ela será entregue no porto e chegará ao seu destino final no tempo esperado. Para isso é preciso haver oferta constante do serviço, qual seja, disponibilidade da embarcação, e previsibilidade nos preços dos fretes. Caso contrário, o embarcador não terá novos mercados como alternativa e manterá o transporte pelas rodovias que, apesar de mais oneroso, é confiável e estável.

Portanto, para equilibrar a redução de custos e a regularidade do serviço, o PL permite que a EBN constitua uma subsidiária integral estrangeira. Apesar de afretada a tempo, a operação será feita pela EBN, via subsidiária. As hipóteses para esses afretamentos são as seguintes:

- com base em uma proporção, a ser definida em decreto, dos navios de sua propriedade, esta hipótese cria incentivo à formação de frota nacional. Quanto maior a frota própria, maior o acesso a navios que operam com custo menor. Esta hipótese também equilibra a concorrência entre as empresas que já investiram no Brasil, e, portanto, têm custos superiores, e aquelas que poderão entrar no mercado sem investimento algum - afretamento a casco nu sem lastro;
- em substituição de embarcação em construção no Brasil. Nesta hipótese, é mantido o incentivo à indústria brasileira de construção naval, uma vez que a construção de embarcação no Brasil permite à EBN afretar duas vezes a tonelage em que estiver em construção;
- em substituição de embarcação em construção no exterior. Neste caso, a EBN só poderá afretar a mesma tonelage em construção;
- para atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo. Esta hipótese possibilita alternativa para usuários que possuam volume para utilizar toda a capacidade de uma embarcação; e
- para prestação de operações especiais de cabotagem, por até quatro anos. Na prática, funcionará como uma circularização de longo prazo. Se uma determinada operação ainda não é feita por EBN com navio brasileiro, então a empresa pode fazer um teste desse novo mercado, sem ter que investir primeiro em embarcação própria.

Muito embora o BR do Mar flexibilize a disponibilidade de embarcação estrangeira na costa brasileira, a indústria naval não fica esquecida. Além dos estímulos para que as EBNs construam suas embarcações no País, o projeto busca ainda alternativas de incentivo à indústria naval, através do Fundo da Marinha Mercante (FMM), onde as EBNs verão ampliadas as possibilidades de utilização dos recursos das suas contas vinculadas para docagem e manutenção das suas embarcações nos estaleiros brasileiros. Atualmente, a docagem de embarcações é realizada em outros países.

Adicionalmente, será permitido o acesso dos recursos do FMM para que empresas estrangeiras construam navios em estaleiros brasileiros e para a docagem de embarcações estrangeiras afretadas.

É preciso ressaltar que as flexibilizações propostas no BR do Mar não comprometem, de maneira nenhuma, a indústria naval. O cenário atual, em que há forte proteção para esta indústria, não é animador. O fato é que a indústria naval brasileira tem entregado poucas embarcações para a cabotagem brasileira. De acordo com o Ministério da Infraestrutura, nos últimos dez anos, apenas quatro navios foram construídos, excluídas as embarcações do setor de óleo e gás. Ou seja, embora o BR do Mar permita afretamentos de embarcações estrangeiras e possa desestimular, num primeiro momento, a construção de navios nos estaleiros brasileiros, a indústria de construção naval já não vinha entregando embarcações, de toda forma.

Com relação às operações especiais de cabotagem previstas como hipótese para afretamento a tempo, permite-se, por exemplo, que novos armadores iniciem suas operações no País em caráter experimental, por até quatro anos, sem a necessidade de vultosos investimentos, para verificar a viabilidade de determinado tipo, rota ou mercado ainda não existente ou consolidado na cabotagem brasileira. Um exemplo desse tipo de operação é o transporte de veículos nos navios ro-ro - *roll on/roll off*. Atualmente, não há nenhum navio desse tipo operando na cabotagem. Pela proposta do Governo, o interessado nesse tipo de transporte poderá afretar a tempo a embarcação para "testar" o mercado.

Da mesma forma, os contratos de longo prazo poderão utilizar os afretamentos a tempo, uma vez que, dada a natureza e a duração desses contratos, não haverá preocupação quanto à disponibilidade da embarcação para executar o transporte.

Merece destaque ainda a criação da figura da Empresa Brasileira de Investimento na Navegação, que irá constituir frota e fretar as embarcações para as EBNs operarem. Ou seja, cria-se uma alternativa à principal barreira de entrada, que é o alto investimento inicial para adquirir embarcações.

É preciso ressaltar que a migração das cargas das rodovias para a navegação de cabotagem não retira o importante papel do transporte rodoviário, que pode ser mais bem aproveitado pela sua característica de transporte porta a porta, em distâncias menores. Ademais, o transporte de cargas na cabotagem é basicamente no sentido norte-sul. O transporte rodoviário continua sendo primordial no sentido leste-oeste. E, sobretudo, a migração de cargas esperada da rodovia para a cabotagem,

embora importantíssima, não será de uma forma drástica. Trata-se apenas de um reequilíbrio da matriz de transporte de cargas brasileiras.

Os resultados esperados pelo Governo Federal com o Programa de Estímulos à Navegação de Cabotagem são: o incremento da oferta de embarcações em 40%; a ampliação do volume de contêineres transportados até 2022 em até 65%; e a promoção do crescimento da cabotagem a taxas de 30% ao ano. A aprovação do PL é um passo importante para alcançar um melhor equilíbrio da matriz de transporte de cargas do País e a redução do custo médio dos fretes.

Muito embora o PL em análise mereça elogios, identificamos algumas oportunidades de melhoria no texto, de maneira que os objetivos e diretrizes do Programa BR do Mar sejam melhor atendidos. E aqui eu abro um parêntese para a contribuição de diferentes Senadores - se não me engano, quase 40 - que participaram da elaboração desse texto.

Passamos a analisar as dezenas de emendas apresentadas ao projeto.

A Emenda 1, de autoria da Senadora Kátia Abreu, ao determinar que não haverá limite para o número de viagens nos afretamentos a tempo, restringe a possibilidade de regulação da prestação do serviço de transporte marítimo na costa brasileira, tendo como consequência a possibilidade de navios estrangeiros atuarem de forma desregulamentada. Na prática, tal medida abre o setor de navegação de cabotagem brasileira para os navios estrangeiros.

Esta abertura para os navios estrangeiros seria resultante da eliminação da regra de prioridade para as embarcações que arvoram a bandeira brasileira, pois qualquer empresa brasileira de navegação (EBN), mesmo sem ter a propriedade ou a posse de embarcações aptas a realizarem o transporte pretendido, poderiam circularizar o afretamento a tempo de uma embarcação por, por exemplo, dois anos. Em uma situação como esta não é razoável esperar que exista uma embarcação com bandeira brasileira disponível, pois tal ociosidade seria totalmente ineficiente. Assim, a EBN teria a autorização para fazer o afretamento pretendido, por dois anos, e, na realidade, executar quantas viagens tivesse interesse. Assim, a emenda impossibilita que a agência regulante dê efetividade à preferência de bandeira determinada em lei.

Como já tratamos anteriormente, o mercado de cabotagem não pode operar à mercê da volatilidade dos fretes e da falta de previsão quanto à disponibilidade de embarcações na costa brasileira. Ante o exposto, Sr. Presidente, com máxima *data venia*, votamos pela rejeição da emenda.

A Emenda 2, também da Senadora Kátia Abreu, suprime do PL os incisos I e III do §1º do art. 5º e o inciso III do art. 11. Ocorre que parte dos dispositivos são o principal incentivo para que as EBNs tenham frota própria, elemento fundamental para a mitigação da exposição do mercado nacional à volatilidade do mercado internacional. Este instrumento alia a redução de custo proporcionada pela operação de embarcação com bandeira estrangeira, com o fortalecimento da frota nacional, um dos objetivos da política pública. De maneira simples, pode-se dizer que é uma ponderação de custos: a política permite que uma empresa que carrega o ônus de ter frota própria, que tem alto custo, tenha o bônus de afretar embarcações a tempo, baixo custo, contribuindo para um custo médio que permita a maior competitividade da cabotagem.

A proposta de supressão do inciso I do §1º do art. 5º do PL tem o potencial de anular os efeitos pretendidos de uma das principais medidas para ampliação da frota de navios na cabotagem brasileira com menores custos operacionais.

O inciso III do §1º do art. 5º do PL promove as condições necessárias para que haja o imediato início da prestação de um novo serviço de transporte marítimo independentemente da disponibilidade de embarcação brasileira ou da contratação da construção de embarcação em um estaleiro nacional. Esta medida tem o potencial de proporcionar as condições de mercado mais atrativas para o início de operação de novas empresas de navegação, ampliando a contestabilidade do mercado e a possível concorrência no mesmo. Frise-se que o inciso II do mesmo §1º preocupa-se com a indústria naval brasileira por permitir que a ampliação da tonelagem de porte bruto da embarcação seja ainda maior, caso esta seja construída no Brasil.

Assim, suprimir o dispositivo, como pretende a emenda, significa oferecer barreiras aos novos entrantes, na medida em que as hipóteses de prestação imediata do serviço diminuiriam.

No entanto, entendemos que o inciso III do art. 11 pode ser suprimido. A estruturação do ordenamento do transporte aquaviário nacional vigente, entre outras medidas, tem como objetivo incentivar e valorizar a realização de investimentos realizados na constituição de frota genuinamente nacional, visando ampliar a oferta do serviço de transporte para os embarcadores.

Uma das formas para que isso ocorra é por meio da regulação do setor, possibilitando o afretamento de embarcações estrangeiras nos casos de indisponibilidade da embarcação demandada no mercado nacional, nos termos do art. 9º da Lei 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Ocorre que o programa BR do Mar deixa de reconhecer o incentivo em frota nacional para permitir que embarcações estrangeiras afretadas a tempo exerçam o poder de bloqueio.

Dessa forma, Sr. Presidente Otto Alencar, com o intuito de reconhecer os investimentos em frota nacional para atender a demanda do mercado nacional, acatamos parcialmente a Emenda 2, da nobre Senadora Kátia Abreu, na forma da Emenda 46, que apresentamos.

A Emenda nº 3, do Senador Lucas Barreto, suprime as alterações promovidas pelo PL nos arts. 4º, 6º e 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004. Os citados dispositivos reduzem as alíquotas do AFRMM na navegação de longo curso (de 25% para 8%), na navegação de cabotagem (de 10% para 8%) e no transporte de granéis líquidos na navegação fluvial e lacustre (de 40% para 8%). Ademais, no âmbito da navegação fluvial e lacustre, o AFRMM passa a incidir também no transporte das demais cargas, incluindo-se os granéis sólidos.

O texto encaminhado pelo Poder Executivo não contemplou a discussão da redução das alíquotas do AFRMM. No entanto, a Câmara dos Deputados, de forma legítima, trouxe o assunto para discussão. O AFRMM contribui com a injeção de recursos no Fundo da Marinha Mercante, de fundamental importância para o setor.

A nosso ver, é preciso reduzir custos atrelados ao transporte de mercadorias, um dos grandes objetivos do BR do Mar. O Fundo da Marinha Mercante é financiado atualmente, sobretudo, pela arrecadação do AFRMM na navegação de longo curso, cuja alíquota é de 25%. O FMM é superavitário e, portanto, tem espaço para que possamos reduzir esta arrecadação sem comprometer o fomento e o desenvolvimento de nossa Marinha Mercante. Ante o exposto, votamos pela rejeição da Emenda nº 3.

A Emenda nº 4, de autoria do Senador Plínio Valério, vai ao encontro dos anseios do setor produtivo e da sociedade, que buscam a redução de custos sem comprometer os incentivos fundamentais para a nossa Marinha Mercante. No entanto, embora a emenda aumente o teto de arrecadação do AFRMM, na forma que especifica, entendemos que não há razões para estabelecer limites de arrecadação, sob pena de comprometer o acesso das EBNs aos recursos que, como já tratamos, são de fundamental importância para o setor. As Emendas nºs 12 e 13, do Senador Eduardo Braga, possuem o mesmo espírito da emenda do Senador Plínio, sem, no entanto, estabelecer teto para a arrecadação do AFRMM. Assim, acolhemos parcialmente as Emendas nº 4 e nº 13 na forma da emenda que apresentamos.

É importante ressaltar que as reduções das alíquotas do AFRMM não ferem a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), especialmente no seu art. 14. Não há qualquer tratamento diferenciado de tributos, uma vez que estamos tratando de modalidades de navegação distintas. Ademais, ao mantermos a alíquota de 40% para o transporte de granéis líquidos na navegação fluvial e lacustre e propormos a alíquota de 8% para o transporte das demais cargas, inclusive granéis sólidos, estamos elevando a arrecadação de tributos e, portanto, não há qualquer renúncia de receita nesse ponto que possa ser enquadrada entre as hipóteses previstas na Lei de Responsabilidade Fiscal.

A Emenda nº 5, também do Senador Plínio Valério, pretende restringir as possibilidades de afretamento a tempo de embarcações estrangeiras para operar na navegação de cabotagem. Ora, o Programa BR do Mar tem como objetivo promover a redução de custos e o aumento da oferta de embarcações, sem com isso deixar o mercado exposto às flutuações e oscilações de fretes, tão maléficos à navegação de cabotagem. Para isso, é de fundamental importância que as embarcações afretadas a tempo sejam vinculadas, de alguma maneira, às empresas brasileiras de navegação. Portanto, votamos pela rejeição da emenda.

A Emenda nº 6, de autoria do Senador Jean Paul Prates, acrescenta dispositivo para proibir a possibilidade de contratação do transporte terrestre por armadores marítimos, empresas de cabotagem e EBNs. O texto proposto é semelhante à emenda que foi apresentada na Câmara dos Deputados, e acabou rejeitada na votação em Plenário. Embora entendamos a preocupação do Senador quanto ao transporte terrestre, não podemos concordar com medida tão drástica. Frise-se que o art. 170 da Constituição Federal estabelece que a ordem econômica é fundada na livre iniciativa, cujos princípios são a livre concorrência e a defesa do consumidor.

É inconstitucional, portanto, proibir o acesso de outros atores ao mercado de transporte terrestre. Ademais, o comando proposto na emenda fere a Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre o transporte multimodal de cargas:

Art. 2º Transporte Multimodal de Cargas é aquele que, regido por um único contrato, utiliza duas ou mais modalidades de transporte, desde a origem até o destino, e é executado sob a responsabilidade única de um Operador de Transporte Multimodal.

A restrição à livre atuação dos agentes proposta pela Emenda nº 6, na realidade, produz mesmos efeitos anticompetitivos, ao limitar a variedade de oferta de serviços e reduzir a competição entre os diferentes modos de transporte.

Dessa forma, a emenda em questão vai no sentido contrário ao do PL nº 4.199, de 2020, que é justamente o de aumentar a concorrência no setor de transporte de cabotagem, atraindo novos agentes para esse mercado e, dessa forma, procurando diversificar a matriz de transporte, com impactos positivos significativos sobre o setor produtivo brasileiro. Por esse motivo, votamos pela rejeição da Emenda nº 6.

As Emendas nº 7 e nº 8 foram retiradas pelo autor.

A Emenda nº 9, de autoria do Senador Alvaro Dias, propõe inserir no texto do PL a informação de que as inovações do Programa BR do Mar não terão efeitos retroativos. Embora, via de regra, as inovações criadas em lei possuam efeito *ex nunc*, exceto quando disposto em contrário, para privilegiar a segurança jurídica do texto, acolhemos a emenda.

A Emenda nº 10, também do Senador Alvaro Dias, 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. Concordamos com a argumentação do autor da emenda. Trata-se de dispositivo que pode gerar insegurança jurídica para os interessados em aderir ao programa. Considerando que a definição do tipo de carga é a espinha dorsal do programa, não podemos concordar que essa decisão fique a cargo de normas infralegais. Nesse sentido, acolhemos a Emenda nº 10.

As Emendas nºs 11 e 41, de lavra do Senador Marcos Rogério e do Senador Marcos do Val, respectivamente, modificam o art. 19 do PL para permitir o afretamento de embarcações a casco nu sem lastro de que trata o art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Propõe-se que o prazo seja alterado de quatro para 15 anos. De fato, é preciso reconhecer os investimentos feitos pelas EBNs em território brasileiro, que precisam ser respeitados. De outro lado, a abertura do setor contribui para os objetivos das políticas do Programa BR do Mar. Optamos, de forma equilibrada, por aumentar o prazo da abertura do mercado para seis anos. Isso posto, rejeitamos as referidas emendas.

A Emenda nº 12, do Senador Eduardo Braga, 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. Acolhemos, portanto, a Emenda nº 12.

A Emenda nº 13, do Senador Eduardo Braga, altera o art. 21 do PL para propor nova redação ao art. 6º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004. Propõe-se, em relação ao texto do PL, a manutenção da alíquota de 40% para o transporte de graneis líquidos na navegação fluvial e lacustre nas Regiões Norte e Nordeste. A emenda anterior, combinada com a presente emenda, oferece o melhor caminho para promover a redução de custos (sobretudo na importação), manter o acesso das transportadoras aos recursos do AFRMM e permitir que as transportadoras dos demais tipos de carga também tenham acesso aos recursos do adicional de frete.

Embora a justificativa da emenda trate da inclusão das embarcações que transportam passageiros, o texto proposto não os contemplou. Nesse sentido, acolhemos parcialmente a Emenda nº 13, na forma da Emenda nº 54 que apresentamos, para promover esta inclusão e algumas adequações à redação própria do texto.

A Emenda nº 14, da Senadora Rose, modifica o §4º do art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, para evitar interpretações duvidosas quanto à possibilidade de afretamento de embarcações a casco nu. Concordamos integralmente com a justificativa e, portanto, acolhemos a emenda.

A Emenda nº 15, do Senador Izalci Lucas suprime o §3º proposto para o art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, para determinar que o afretamento a casco nu, sem lastro, será de no máximo quatro embarcações. A nosso ver, a abertura do mercado, ainda que lenta, deve ser enfrentada e atendida nesse projeto. Nesse sentido, rejeitamos a emenda.

As Emendas nºs 16 a 22 são de autoria do saudoso Senador Major Olimpio.

A Emenda nº 16 acresce dispositivo ao PL para retirar o setor de óleo e gás do alcance da futura lei. A preocupação quanto à salvaguarda energética nos parece atendida na medida em que a Transpetro, por exemplo, deverá afretar embarcações de sua própria subsidiária integral e, portanto, o controle das embarcações continuará nas mesmas mãos. Ademais, sabemos que as regras atuais podem levar a um gargalo no escoamento da produção de petróleo e derivados, com risco de impactar negativamente o aumento da produção e exploração do setor. A previsão é de que a produção nacional de petróleo deve dobrar até 2030 com a entrada em operação de novos projetos no pré-sal. Ante o exposto, votamos pela rejeição da emenda do nobre Senador, saudoso Major Olimpio.

A Emenda nº 17 altera dispositivo da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004 para sugerir que as EBNs possam utilizar os recursos das contas vinculadas para pagamento dos salários dos trabalhadores marítimos enquanto perdurarem os efeitos do período de calamidade pública reconhecidos pelo Decreto nº 6, de 20 de março de 2020. Nada mais justo que permitir que as EBNs utilizem os recursos das suas respectivas contas vinculadas para manter o emprego dos seus trabalhadores, duramente impactados pela grave crise sanitária enfrentada, que dispensa comentários mais aprofundados. Portanto, acolhemos a emenda.

A Emenda nº 18 impede afretamentos a casco nu sem lastro. No entanto, tal medida vai de encontro a um dos principais objetivos do programa BR do Mar, que é a abertura gradual do mercado, respeitados os investimentos realizados pelas EBNs. Não podemos, portanto, acolher a emenda.

A Emenda nº 19 altera a definição de Empresa Brasileira de Navegação para exigir que a EBN deva ter pelo menos uma embarcação própria, relacionada à navegação pretendida.

Embora a justificativa seja no sentido de que o mercado de afretamento é muito volátil e vai fragilizar as rotas regulares de cabotagem, entendemos que o PL se preocupa com a disponibilidade e a regularidade dos serviços. O PL não deixa de incentivar a constituição de frota nacional. Há, no texto, mecanismos que incentivam a construção de embarcações, ainda que fora do País. Ademais, os afretamentos serão feitos por subsidiária integral de EBN, o que, de certa maneira, mantém o vínculo e o compromisso da prestação do serviço. É importante lembrar que a alternativa da subsidiária foi ventilada quando da elaboração da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Nesse sentido, votamos pela rejeição da emenda.

A Emenda nº 20 especifica uma série de regras a serem observadas quanto à regulamentação do Poder Executivo. Ora, é da natureza das normas infraconstitucionais tais especificações. À lei, cabe os atributos de generalidade. As alterações propostas não contribuem com a boa técnica legislativa, tampouco com a clareza que deve ter o texto da lei. Isso posto, deixamos de acolher a emenda.

As Emendas nºs 21 e 22 preocupam-se em evitar que o poder de bloqueio das embarcações seja estendido às operações especiais de cabotagem. Concordamos com a proposta e acatamos parcialmente as emendas, nos termos da Emenda nº 47, que detalharemos adiante e apresentamos ao PL.

A Emenda nº 23 foi retirada pelo autor.

A Emenda nº 24, de autoria do Senador Lucas Barreto, altera o inciso II do art. 11 para determinar que as embarcações estrangeiras terão o direito de usufruir das mesmas condições comerciais para a prestação dos serviços de apoio portuário, entre parênteses, (e não mais dos serviços de praticagem), fecho parêntese. É desnecessário manter o dispositivo no texto. Assim, acolhemos parcialmente a emenda e suprimimos o inciso II do art. 11.

A Emenda nº 25, também de lavra do Senador Lucas Barreto, trata de assuntos relacionados aos serviços de praticagem. Entendemos que a escala de rodízio único mantém a necessária segurança da navegação de cabotagem, razão pela qual acolhemos integralmente a emenda.

As Emendas nº 26 a 28 são de autoria do Senador Izalci.

A Emenda nº 26 propõe nova redação para o art. 26, I, “k”, da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004. 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, como bem esclarece a justificação da emenda. O texto anterior é detalhista e deixa de fora obras importantes, sobretudo as intervenções em hidrovias. Nesse sentido, acolhemos integralmente a Emenda nº 26.

A Emenda nº 27 e a Emenda nº 32, essa última de autoria do Senador Otto, modificam a redação do caput do art. 12 do PL e aperfeiçoam o texto, para evitar dúvidas quanto a sua interpretação. Embora ambas tenham o mesmo conteúdo, entendemos que a Emenda nº 32, do Senador Otto, apresenta uma redação mais simples e direta, razão pela qual acolhemos parcialmente a Emenda nº 27, na forma da Emenda nº 32.

A Emenda nº 28 modifica a exigência mínima de tripulantes brasileiros nas embarcações afretadas, de dois terços para um terço, no programa BR do Mar. As regras estabelecidas no PL objetivam trazer incentivos consistentes para que as EBNs decidam aderir ao BR do Mar, o que permitirá que o efeito da redução de custos seja atingido. De fato, a equalização do quantitativo de tripulantes é fator sine qua non para a efetividade do programa.

Concordamos que este número seja de um terço de tripulantes brasileiros, entre os quais o comandante e o chefe de máquinas, para as embarcações habilitadas no programa BR do Mar. Tal número teria o potencial de atrair a adesão das empresas de navegação, que teriam condições muito semelhantes às percebidas pelas embarcações estrangeiras. Ao mesmo tempo, entendemos que o maior quantitativo de embarcações atraídas pelos incentivos do programa vai gerar maior demanda por marítimos nacionais, pois o um terço de tripulantes brasileiros será exigido já no início das operações das embarcações, o que não ocorre hoje. Na forma das regras vigentes (Resolução CNIG MJSP nº 42/2020), as embarcações estrangeiras na cabotagem devem operar com um quinto de tripulantes brasileiros após 90 dias de permanência no País e um terço de tripulantes brasileiros após 180 dias de permanência no País, enquanto as embarcações brasileiras devem ser guarnecidas por pelo menos dois terços de tripulantes brasileiros. Com essa alteração, tem-se maior segurança sobre a efetividade da política pública, o que trará mais embarcações ao País, com tripulantes nacionais desde o início de sua operação.

Os custos atrelados à contratação de marítimos nacionais, que representam em média 40% dos custos operacionais de uma embarcação brasileira, estão entre os fatores que levam as empresas de navegação a operarem com navios de outras bandeiras e, portanto, será um elemento decisivo para a adesão das empresas de navegação ao BR do Mar.

Nesse sentido, considerando o histórico de mercado e as experiências internacionais, é possível antever que não haverá relevante alteração do atual cenário de afretamento de embarcações e desenvolvimento de frota nacional caso o programa BR do Mar não proporcione equilíbrio em termos de quantitativos de tripulantes brasileiros, ou seja, a alteração proposta pela emenda permitirá o aumento da oferta de embarcações e, consequentemente, ampliará os postos de trabalhos para a tripulação brasileira.

Acolhemos, portanto, a emenda.

A Emenda nº 29, de lavra do Senador Otto Alencar, que preside esta reunião, obriga a construção de embarcações nos estaleiros brasileiros, salvo nos casos de falta de capacidade operacional. Entendemos a importância de se incentivar a indústria naval. No entanto, essa indústria entregou, na última década, apenas quatro embarcações para a navegação de cabotagem. De acordo com o Ministério da Infraestrutura, desconsideradas as embarcações para o transporte de petróleo e derivados, de 2010 até 2017, foram empregados apenas 2,85% dos investimentos do Fundo da Marinha Mercante em embarcações graneleiras e porta-contêineres.

Os resultados da política de incentivo em termos de investimentos para a construção naval não proporcionaram o desenvolvimento de projetos de embarcações para o transporte de cabotagem de forma relevante. Embora seja desejável para a economia do País que as embarcações sejam construídas em território nacional, parece-nos que obrigar a construção dessas embarcações esbarra em alguns óbices, a citar.

O primeiro é de ordem econômica. A empresa brasileira de navegação que desejar adquirir uma embarcação só o fará se a transação for economicamente vantajosa para seu negócio. Caso contrário, as embarcações continuarão sendo afretadas a tempo sob o argumento de que não há embarcações próprias disponíveis no País para a navegação de cabotagem. Isso trará como consequência o desmonte da frota nacional. Para que os estaleiros brasileiros possam concorrer com os estaleiros estrangeiros, é preciso reduzir o chamado "custo Brasil", que onera sobremaneira o valor final do produto.

Adicionalmente, não podemos deixar de ressaltar que a cabotagem vem crescendo a taxas importantes e qualquer mudança drástica de direção, principalmente no que se refere às regras e aos custos de aquisição de embarcações, pode frear esse crescimento. Não podemos nos esquecer de que a legislação atual e o PL oferecem benefícios e incentivos para a Empresa Brasileira de Navegação que tenha interesse em construir sua embarcação no País. Outrossim, ainda que as EBNs tenham em sua frota embarcações construídas em outros países, abrem-se novos mercados para os estaleiros nacionais, que poderão oferecer serviços como manutenção preventiva e corretiva, jumborização e docagem.

A emenda vai na contramão de todo o PL, que incentiva, na medida do possível, a constituição da frota nacional. Os benefícios de se ter uma frota nacional, independentemente do local de sua construção, são vários: proteção ao meio ambiente, criação de empregos, preservação dos ativos de transporte marítimo para fins de segurança nacional, soberania, entre outros.

O segundo e principal óbice que nos leva a rejeitar a emenda é de ordem constitucional. Nos termos do art. 170 da Constituição Federal, a ordem econômica, fundada na livre iniciativa, tem como um dos seus princípios a livre concorrência e a defesa do consumidor. Portanto, a medida proposta, a nosso ver, esbarra na Constituição Federal, por impedir a livre concorrência, impedir o acesso a novas tecnologias, e impor ao consumidor preços maiores de frete, na medida em que se dificulta o acesso das empresas a outros mercados, em tese, mais competitivos.

A Emenda nº 30, também de autoria do nobre Senador que preside a reunião, Senador Otto Alencar, modifica o art. 1º do PL para transferir a responsabilidade de monitorar e avaliar o programa BR do Mar do Minfra para a Antaq. Ora, é da natureza do ministério formular as políticas públicas atreladas a sua área de atuação, avaliá-las e monitorá-las. Seguindo as melhores referências internacionais, as avaliações de políticas públicas devem ser executadas em caráter permanente e integradas ao ciclo de políticas públicas, que envolve também o planejamento, a execução e o controle orçamentário e financeiro que, como se sabe, é atribuição do Poder Executivo, nesse caso representado pelo Ministério da Infraestrutura. À Antaq, caberá, no âmbito da sua área de atuação, implementar, regular e fiscalizar o programa BR do Mar. Ante o exposto, votamos pela rejeição da presente emenda.

A Emenda 31, também do Senador Otto Alencar, elimina a criação de novas diretorias no âmbito da Antaq. Concordamos com as justificativas apresentadas pelo Senador. É possível que a agência seja eficiente e competente sem a necessidade de aumentar o número de diretorias, que, ao final, significam mais burocracia e despesas para a sociedade. Acolhemos, assim, a Emenda 31.

As Emendas 33 a 42 são de autoria do Senador Marcos do Val.

A Emenda 33 modifica o art. 19 do PL para suprimir os §§ 1º ao 7º do art. 10 do PL da Lei 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que tratam das regras de afretamento a casco nu. Ora, como já vimos, a flexibilização dos afretamentos a casco nu permitirá a abertura gradual do mercado e a oferta de embarcações arvorando a bandeira brasileira. Portanto, deixamos de acolhê-la.

A Emenda 34 altera o art. 21 do PL para modificar a Lei 10.893, de 2004, para tratar da perda do direito de uso do AFRMM, que decairá em cinco anos, ao contrário dos três anos atuais. A ampliação de três para cinco anos permite melhor uso dos recursos, em especial para as docagens, que devem acontecer a cada cinco anos. Ou seja, haverá um casamento entre a validade dos recursos e os financiamentos para docagem. Acolhemos, portanto, a emenda.

A Emenda 35 elimina o § 4º do art. 5º do PL para suprimir a possibilidade de que as EBNs possam afretar a tempo embarcações de subsidiárias de outras EBNs. Embora a emenda demonstre preocupação quanto à possibilidade da criação de atravessadores, o espírito do PL, ao possibilitar o afretamento de embarcações de subsidiárias estrangeiras, fica mantido. Ora, se uma EBN poderá afretar embarcações sem lastro em determinadas hipóteses, não faz diferença se essa embarcação será afretada de sua subsidiária ou da subsidiária de outra EBN. O importante é que o necessário vínculo com uma EBN seja mantido. Ademais, nas hipóteses em que se exige lastro para o afretamento, apenas a EBN com lastro poderá fazer uso desse direito. Assim, rejeitamos a emenda.

A Emenda nº 36 modifica o art. 9º do PL para determinar que, nos afretamentos de embarcações estrangeiras, haverá apenas a preferência (e não a obrigatoriedade) de que o comandante e o chefe de máquinas sejam brasileiros.

A sugestão para que o comandante e o chefe de máquinas sejam preferencialmente brasileiros em primeira análise parece adequada. Entretanto, no sentido estrito da lei, o termo “preferencialmente” abre a possibilidade para que a preferência da regra jamais seja respeitada. Os afretamentos certamente serão realizados nos países que desoneram os custos das embarcações. Nesses locais, via de regra, não há exigências para que tais postos sejam do pavilhão da embarcação. Assim, garanta-se que o comandante e o chefe de máquinas sejam brasileiros, preservando-se os empregos nacionais. Rejeitamos, portanto, a emenda

A Emenda nº 37 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 os 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.

Assim, acolhemos a Emenda nº 37.

A Emenda nº 38 pretende modificar o art. 19 do PL para suprimir o direito da Empresa Brasileira de Investimento na Navegação de afretar embarcações estrangeiras durante a construção de embarcação em estaleiro brasileiro.

A nosso ver, o direito da EBN-i de afretar embarcação estrangeira a tempo decorre do investimento, em solo nacional, na construção de embarcação. Não se trata, portanto, de “meros repassadores de embarcação”. Esse é um dos dispositivos que permite o desenvolvimento da indústria naval brasileira e também a formação de frota nacional que, aliás, é uma das reivindicações de grande parte do mercado. Nesse sentido, deixamos de acolher a emenda.

A Emenda nº 39 altera o art. 19 do PL para propor nova definição para o termo “Empresa Brasileira de Navegação” para incluir que seja obrigatório que a EBN tenha, no mínimo, uma embarcação própria. O texto do PL permite que as empresas possam afretar embarcações, sob algumas condições, sem a necessidade de constituir frota própria.

Embora a argumentação da emenda seja no sentido de que o mercado de afretamento é muito volátil e vai fragilizar as rotas regulares de cabotagem, entendemos que o PL está muito bem estruturado de forma a garantir disponibilidade e regularidade dos serviços. O PL não deixa de incentivar a constituição de frota nacional. Há, no texto, mecanismos que incentivam a construção de embarcações, ainda que fora do País. Ademais, os afretamentos serão feitos por subsidiária integral de EBN, o que, de certa maneira, mantém o vínculo e o compromisso da prestação do serviço. É importante lembrar que a alternativa da subsidiária foi ventilada quando da elaboração da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

Ademais, o PL não abre o mercado indiscriminadamente para embarcações estrangeiras. Existe um rol de hipóteses previstas no art. 5º do PL, entre elas contratos de longo prazo e operações especiais de cabotagem. Dessa maneira, rejeitamos a emenda. A Emenda 40 sugere que a Lei 10.893, de 13 de julho de 2004, seja alterada para determinar a isenção do pagamento da Taxa de Utilização do Mercante 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 a TUM é irrisório, além de aumentar a burocracia, que tanto tentamos combater. Nesse sentido, acolhemos a presente emenda.

A Emenda 41 já foi analisada acima, juntamente com a Emenda 11.

A Emenda 42 sugere a redução da obrigatoriedade da tripulação brasileira, prevista no art. 9º do PL, de dois terços para um terço. Ato contínuo, propõe ainda modificar aspectos dos seguros marítimos.

De fato, a redução do número mínimo de tripulantes para um terço contribui com a redução dos custos. No entanto, à lei cabe estabelecer normas gerais. A exigência do “cartão mínimo de segurança”, se aplicável, deve ser regulada em normas infralegais.

Também entendemos que não há necessidade de se especificarem os postos a serem considerados para atingir o número mínimo de marítimos. O PL estabelece acertadamente a proporcionalidade, de maneira que cada um desses postos tenha profissionais brasileiros.

Por fim, as sugestões para alteração das características do seguro não respeitam a boa técnica legislativa. À lei cabe o atributo de generalidade. As sugestões quanto aos seguros podem ser incorporadas no âmbito das regulamentações que virão após a publicação da lei.

Em resumo, acolhemos parcialmente a emenda, nos termos da Emenda nº 28, cuja análise comentamos anteriormente.

A Emenda 43, de autoria do Senador Carlos Portinho, modifica o art. 5º do PL para conferir prioridade das embarcações brasileiras na circularização. De fato, é importante oferecer incentivos para a formação de frota nacional, razão pela qual a emenda é meritória. Sugerimos apenas pequenas modificações no texto, razão pela qual acolhemos a emenda parcialmente, nos termos da Emenda 47 que apresentamos.

A Emenda 44, do Senador Heinze, aniversariante de hoje, suprime o art. 7º do PL e dá nova redação ao inciso IV do § 1º do art. 5º. O Senador argumenta que não cabe ao Ministério da Infraestrutura tratar do assunto, uma vez que cabe à lei dispor sobre a ordenação do transporte. No entanto, o texto do PL determina algumas competências para o Minfra, que estão dentro do escopo da regulamentação do PL. À lei cabe o atributo da generalidade, qual seja, traçar linhas gerais sobre a matéria. A regulamentação das matérias compete ao Poder Executivo. Nesse sentido, rejeitamos a emenda.

Fica a análise das emendas apresentadas pelas Senadoras e pelos Senadores, na forma do regimento. Passamos a tratar das emendas de Relator que ora propomos. Para facilitar a compreensão e a remissão a uma ou outra emenda, seguimos com a numeração.

A Emenda 45 que apresentamos 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.

A Emenda nº 46 é resultado do acolhimento parcial da Emenda nº 24.

A Emenda nº 47 trata da possibilidade de afretamento de embarcação estrangeira quando verificada a indisponibilidade de embarcação brasileira, nos termos do inciso I do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. O texto do PL, acertadamente, estabelece que as embarcações afretadas sob contrato de longo prazo não podem utilizar essa frota para comprovar a citada disponibilidade. Acrescentamos também, na mesma hipótese, as embarcações afretadas a tempo para operações especiais de cabotagem.

Ora, as operações especiais são utilizadas para o transporte de carga em tipo, rota, ou mercado não existente ou não consolidado. Ou seja, é da natureza dessa operação a incerteza quanto à quantidade de embarcações e o número de viagens a serem realizadas. A Antaq, no uso do seu poder regulador, terá dificuldades em controlar a atividade das operações especiais justamente pelo fato de que se trata de um mercado em estudo. Assim, nada impede que eventuais aproveitadores se utilizem dessas incertezas para afretar embarcações a tempo além do necessário e utilizá-las para outros tipos de fretes, concorrendo de forma desigual com outras empresas.

Inovamos, ainda, no mesmo dispositivo, para estabelecer uma ordem de prioridade no poder de bloqueio das embarcações no momento da circularização. Privilegiamos a frota nacional ao determinar que a embarcação de propriedade de uma EBN construída no País tenha a prioridade nesse bloqueio. Não havendo essa embarcação disponível, a EBN que tenha embarcação própria construída fora do País passa a ter a prioridade. Por fim, no terceiro nível de prioridade, estão as embarcações afretadas a tempo, nos termos dispostos no texto do PL, e as embarcações afretadas a casco nu, que concorrerão em pé de igualdade. Esperamos, com essa medida, demonstrar ainda mais nosso reconhecimento da necessidade de se incentivar a formação de frota nacional.

Ante o exposto, promovemos alterações no inciso III do art. 11, no § 2º do art. 7º e criamos novos dispositivos no art. 5º do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020.

A Emenda nº 48 é consequência da anterior e apenas compatibiliza o texto.

A Emenda nº 49 tem o propósito de adequar a redação do texto à melhor técnica legislativa possível e, principalmente, evitar que os prazos estabelecidos nas regras de afretamento a casco nu na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997 não sejam considerados. Da forma como o texto original sugere, os prazos estabelecidos nos §§ 2º e 3º do art. 10 da supracitada lei são atrelados à sua data de vigência, que é do ano de 1997. Do ponto de vista literal, o prazo de 48 meses estabelecido para o afretamento a casco nu, sem lastro, estaria permitido a partir de 8 de janeiro de 2001. Na prática, caso o texto seja mantido na sua forma original, o afretamento a casco nu sem lastro estará permitido no momento em que a lei decorrente do PL entrar em vigor.

Poderíamos emendar o PL e criar artigo específico para atrelar os prazos à data de publicação da lei resultante do projeto. No entanto, fariamos referências cruzadas em leis esparsas, o que, definitivamente, não é o melhor caminho.

Propomos, alternativamente, que o início da flexibilização se dê em 2024, culminando na abertura total para os afretamentos a casco nu a partir de 2027, de forma a garantir os investimentos já realizados no país pelas EBNs.

A Emenda nº 50 suprime o parágrafo único do art. 16 do PL, que isenta o Certificado de Livre Prática (CLP). A nosso ver, trata-se de matéria de natureza regulatória, que deve ser discutida e, se for o caso, aprimorada, no âmbito da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa).

A Emenda nº 51 suprime o §1º-A do art. 17 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004. A nosso ver, o acesso aos recursos da arrecadação do AFRMM deve ser franqueado a todos os beneficiários, sem estabelecer rubrica para atividades específicas. A proposta original retira recursos do FMM e os destina a investimentos que, se não utilizados, não retornam para o uso em outras atividades. Atualmente, verifica-se que há a aplicação de menos de 10% das destinações do FMM para fundos específicos por contingenciamento orçamentário, dadas as restrições fiscais por que passa o País. Essa dificuldade de uso dos recursos certamente será verificada na nova destinação.

A Emenda nº 52 modifica o §4º do art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, proposto pelo art. 19 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, para retirar a expressão "do mesmo grupo econômico". O termo pode provocar interpretações equivocadas e prejudicar o espírito do dispositivo, que é flexibilizar os afretamentos a casco nu.

A Emenda nº 53 é resultado do acolhimento parcial de dispositivos do Projeto de Lei nº 3.129, de 2020, conforme já mencionamos na análise do mérito do PL.

A Emenda nº 54 é resultado do acolhimento parcial das Emendas nº 4- PLEN e nº 13-PLEN.

A Emenda nº 55 que propomos 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. Tornamos o comando do texto mais simples e direto. Embora a proposta seja importantíssima, o texto original é prolixo e detalhista, o que definitivamente não contribui para a melhor técnica legislativa e para o espírito do dispositivo, que é permitir que as obras do setor, sem distinção, sejam financiadas a partir dos recursos do fundo.

A Emenda nº 56 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 viabilizada se o agente financeiro conceder maior prazo de amortização.

Por fim, a Emenda nº 57 prorroga 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. Neste sentido, é salutar, como política pública, diminuir as barreiras para aquisição de equipamentos para os portos.

Voto, Sr. Presidente.

Ante o exposto, manifestamo-nos:

III.1 - pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e, no mérito; pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, na forma das emendas que apresentamos; pelo acolhimento das Emendas nºs 9, 10, 12, 14, 25, 26, 28, 31, 32, 34, 37

e 40; pelo acolhimento parcial das Emenda nºs 2, 4, 13, 21, 22, 24, 27, 42 e 43, na forma das emendas que apresentamos, rejeitadas as demais emendas;

III.2 - pela consequente prejudicialidade do Projeto de Lei do Senado nº 421, de 2014; do Projeto de Lei do Senado nº 423, de 2014; do Projeto de Lei nº 2.948, de 2019; e do Projeto de Lei nº 3.129, de 2020;

III.3 - pela tramitação autônoma do Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 422, de 2014.

EMENDA Nº 45.

Dê-se a seguinte redação ao caput do art. 5º do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, 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:

.....”

EMENDA Nº 46.

Suprimam-se os incisos II e III do art. 11 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020.

Emenda Nº 47.

Substitua-se, no inciso III do art. 11 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, a expressão “no inciso IV” por “nos incisos IV e V”, suprima-se o §2º do art. 7º do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, e insira-se, onde couber, os seguintes §§ ao art. 5º do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020:

“§ - 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 a 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.”

“§ - 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 48.

Substitua-se, no inciso V do §1º do art. 5º do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, a expressão “prestação” por “prestação exclusiva”.

EMENDA Nº 49.

Dê-se a seguinte redação aos §§2º e 3º do art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, alterado pelo art. 19 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020:

“§2º - O limite de afretamento de que trata o §1º deste artigo será ampliado:

I - após 1º de janeiro de 2024, para duas embarcações;

II - após 1º de janeiro de 2025, para três embarcações;

III - após 1º de janeiro de 2026, para quatro embarcações.

§ 3º O afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, será livre a partir de 1º de janeiro de 2027, observadas as condições de segurança definidas em regulamento.”.

EMENDA Nº 50

Suprima-se o parágrafo único do art. 16 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020.

EMENDA Nº 51

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 de Lei nº 4.199, de 2020.

EMENDA Nº 52

Suprima-se, no §4º do art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, proposto pelo art. 19 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, a expressão “do mesmo grupo econômico”.

EMENDA Nº 53

Insira-se, no art. 20 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, as seguintes alterações aos arts. 12, 20 e 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

“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 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 quando da aplicação do direito previsto no inciso I do artigo 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.” (NR)

EMENDA Nº 54

Dê-se a seguinte redação ao art. 6º da Lei nº 10.893 de 13 de julho de 2004, alterado pelo art. 21 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020:

“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; e

III - 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de grãos líquidos nas regiões Norte e Nordeste;

IV - 8% (oito por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de passageiros e das demais cargas nas regiões Norte e Nordeste;

.....

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

EMENDA Nº 55 -

Dê-se ao art. 26 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, alterado pelo art. 21 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, a seguinte redação:

“Art. 26.

I -

a)

II - 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) 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 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.

EMENDA 56

Insira-se no art. 21 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, a seguinte alteração ao art. 29 da Lei nº 10.893, de 13 de junho de 2004:

Art. 29

§3º. Os agentes financeiros do fundo da marinha mercante ficam autorizados a reescalonar contratos vigentes de financiamentos com recursos do fundo da marinha mercante, desde que não ultrapasse prazo máximo de 72 meses de carência e de até 24 anos de amortização, quando necessário para viabilizar a recuperação do crédito, em razão dos efeitos da pandemia da covid-19.

EMENDA Nº 57.

Substitua-se, no art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, alteradas pelo art. 25 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, a expressão "até 31 de dezembro de 2021" por "de 1º de janeiro de 2022 a 31 de dezembro de 2023".

Sr. Presidente, demais colegas, esse é o extenso relatório que, com certeza, serviu para demonstrar que, além da paciência e a persistência que tivemos de ouvir todos os setores, eu não fiquei com nenhuma sequela do covid em função da contaminação que tive de quase 80% dos meus pulmões. (Risos.)

Esse é o relatório, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Pois não. Eu quero agradecer e parabenizar o Senador Nelsinho Trad, que é o Líder do PSD.

Eu apresentei quatro emendas, ele acolheu duas emendas que foram apresentadas por meu intermédio. E o Senador Nelsinho Trad rejeitou a emenda em que minha intenção ao colocá-la foi para incentivar exatamente a produção nacional

de navios de cabotagem, de plataforma, enfim... Sendo a costa brasileira uma costa muito extensa, a indústria nacional naval deixa muito a desejar por falta de incentivo e de investimento nesse setor. É o caso, por exemplo, Senador Nelsinho Trad, do Estaleiro Enseada do Paraguaçu, na Bahia, que tem um potencial muito grande, uma área enorme, que já gerou 6 mil empregos e que está quase desativado por falta de um projeto do Governo Federal de incentivo à indústria nacional. Nós temos todas as condições de produzir os nossos navios aqui, as nossas plataformas, dando condição de geração de emprego e renda. O que acontece? Na costa brasileira hoje, uma pequena parte dos navios tem bandeira nacional, a maioria são navios de outros países que têm permissão especial para explorar essa movimentação de cargas que nós temos no nosso País.

Então, a minha intenção quando eu coloquei a emenda, que V. Exa. rejeitou arguindo talvez inconstitucionalidade, foi exatamente chamar atenção do Governo para que ele possa tomar essa iniciativa, como foi tomada no passado. Nós podemos construir nossos navios, nossas plataformas, fazendo isso com mão de obra que nós temos no País, com capacidade, com instrução, com treinamento, já com uma experiência muito grande, sobretudo com a *expertise* que têm a Petrobras e todos aqueles que trabalham nessa área do setor naval e em outras atividades também, inclusive o setor privado. Por exemplo, o Estaleiro Enseada do Paraguaçu, que já gerou 6 mil empregos, que absorvia mão de obra no Recôncavo Baiano, de Municípios como Salinas da Margarida, onde fizemos uma ponte na direção de Maragogipe, a ponte do Baetantã, exatamente para facilitar toda essa produção naval, está desativado. É outro setor em que o Governo não tem política absolutamente nenhuma para estimular a produção nacional! Nós temos um país que precisa disto: perder, pelo menos aos poucos ou até imediatamente, a dependência de outros países que mandam para cá os seus navios com bandeira internacional.

Essa foi a colocação que eu quis fazer. V. Exa. analisou. Eu concordo com o seu relatório, parabeno-o, foi um trabalho exaustivo que nós também acompanhamos. Eu quero deixar clara uma posição nossa nesse sentido.

Está inscrito aqui para usar a palavra o nobre Senador Líder do Governo, o Senador Fernando Bezerra. Em seguida, será o nobre Senador Eduardo Braga, do Estado do Amazonas.

Passo a palavra, pelo sistema remoto, ao Senador Fernando Bezerra Coelho.

O SR. FERNANDO BEZERRA COELHO (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PE. Para discutir. *Por videoconferência.*) - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Senadores, eu queria inicialmente cumprimentar V. Exa., Sr. Presidente Otto Alencar, pela retomada dos trabalhos da Comissão de Assuntos Econômicos e, sobretudo, por ter pautado esta matéria tão relevante para o desenvolvimento nacional.

Esse projeto de lei encaminhado pelo Poder Executivo, pelo Governo Federal, chegou à Câmara em 13 de agosto do ano passado e foi remetido ao Senado em 14 de dezembro do ano passado. No mês de abril, eu recebi diversos apelos de lideranças partidárias, inclusive do Presidente Rodrigo Pacheco, para que a gente pudesse retirar a urgência constitucional dessa matéria, para que a gente pudesse aprofundar o debate e a discussão. Assim nós fizemos com o compromisso de que a matéria seria aprofundada, mas teria prioridade para deliberação.

Eu quero cumprimentar, pelo trabalho feito, o Senador Nelsinho Trad. Ele se dedicou, de forma exaustiva, a ouvir todos os interessados, toda a indústria, a indústria de navegação, a indústria de construção. Todos os atores importantes nesse debate tiveram a oportunidade de dialogar e de trazer suas sugestões para o nosso querido Relator, o Senador Nelsinho Trad, assim como houve uma intensa participação através das muitas emendas que foram apresentadas pelos companheiros e companheiras do Senado Federal.

Portanto, eu quero me congratular com o relatório apresentado. Entendo que a vista coletiva foi dada. A matéria retorna na próxima semana para a deliberação final na CAE. Nessa matéria, será solicitada por parte da Liderança do Governo a urgência, para que ela possa ser apreciada em Plenário já na próxima semana. O Governo gostaria apenas de manifestar as suas preocupações em relação às alterações que foram feitas nas questões relativas à praticagem, no equilíbrio entre a Empresa Brasileira de Navegação e a abertura mais drástica para permitir o afretamento de longo prazo para embarcações estrangeiras. Esse relatório do Senador Nelsinho Trad procura fazer esse equilíbrio que possa permitir a abertura do mercado, para haver um maior volume de carga transportada através da cabotagem.

Quero aqui destacar os esforços do Ministro Tarcísio de Freitas, que está fazendo uma revolução no modal ferroviário. Com os investimentos feitos no setor ferroviário, nós deveremos transportar, através de ferrovias, mais de 30% das cargas brasileiras. E, certamente, esse projeto BR do Mar, o marco legal da cabotagem, vai impulsionar o volume de cargas a serem transportadas pela costa brasileira e também no transporte fluvial e lacustre no nosso País.

Portanto, quero aqui me congratular e dizer que vamos nos empenhar, com o apoio do Senador Otto, com o apoio do Senador Nelsinho, com o apoio decisivo do Presidente Rodrigo Pacheco, para que essa matéria, depois de dez meses,

possa ter a manifestação final do Senado Federal e contribuir para impulsionar os investimentos no importante setor de infraestrutura do nosso País.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Agradeço ao Senador Fernando Bezerra.

Passo a palavra, pela inscrição, ao Senador Eduardo Braga; logo em seguida, ao Senador Jean Paul Prates, e, logo em seguida, ao Relator, o Senador Nelsinho Trad.

O SR. EDUARDO BRAGA (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - AM. Para discutir.) - Sr. Presidente, primeiro, quero cumprimentar V. Exa. pela retomada dos trabalhos da CAE de forma semipresencial, saudando o amigo Otto Alencar, que passou pelo covid, como eu, o Senador Nelsinho Trad e outros tantos Senadores.

E passamos bem, lamentando aqui a perda de três colegas que tivemos, que, lamentavelmente, não conseguiram passar: Dr. Arolde de Oliveira, eminente Senador pelo Estado do Rio de Janeiro; meu companheiro de partido José Maranhão e o nosso Major Olímpio. Portanto, quero aqui cumprimentá-lo por esta reunião de hoje.

Em segundo lugar, quero cumprimentar o Senador Nelsinho Trad. Sr. Presidente, esta matéria que nós estamos deliberando hoje aqui trata de uma modernização legislativa que moderniza dados impressionantes: o Decreto-Lei 2.784 data de 20 de novembro de 1940; o Decreto do Poder Legislativo nº 123 data de 11 de novembro de 1892, e o Decreto 5.474 data de 18 de julho de 1968.

Presidente, eu cito essas três leis para dizer que, ao longo desses mais de cem anos, a navegação marítima foi completamente modernizada, modificada tecnologicamente, a competitividade mundial mudou, a competitividade intrarregional mudou e o Brasil lamentavelmente adormeceu por interesses difusos por mais de um século para poder construir uma modernização sobre o transporte de capotagem e sobre o transporte marítimo.

Quero aqui, portanto, cumprimentar efusivamente o Senador Nelsinho Trad. Esse relatório não foi um relatório simples de fazer. Por que não modificaram antes essa lei? Exatamente pelo confronto dos interesses difusos das mais diversas naturezas. E o Senador Nelsinho conseguiu, com a sua habilidade peculiar e com a sua transparência legislativa, construir dentro do limite do possível porque muitas vezes o ótimo é o inimigo do possível. No limite do possível, conseguiu construir uma legislação que moderniza a navegação de cabotagem, a navegação marítima e que mantém novas estruturas de possibilidade de financiamento.

Para que V. Exa. tenha ideia, na minha região, na Região Norte, na Amazônia brasileira, onde as principais estradas são os rios e as pessoas navegam exatamente em função da ausência até de outro tipo de transporte, seja aéreo, seja rodoviário, nós não podíamos restituir aos armadores de passageiro subsídio para construção de modernização de embarcações pelo Fundo da Marinha Mercante, pelo AFRMM. Agora, com essa modernização... E ainda há pouco havia aqui até uma discussão entre nós, Senadores da Região Norte, para termos certeza do que estávamos falando, porque até então era apenas para a carga e não para passageiros o investimento de navegações modernas.

Veja o quanto este relatório do Senador Nelsinho Trad traz de inovação e de ganhos para o setor, mantendo empregos, abrindo novas oportunidades, melhorando a competitividade, fazendo com que nós tenhamos um transporte marítimo mais eficiente.

Portanto, eu quero aqui cumprimentá-lo mais uma vez, cumprimentar V. Exa. e me manifestar favoravelmente à aprovação do requerimento apresentado pelo nobre Senador Nelsinho Trad, aproveitando para cumprimentar a Nação brasileira, que, finalmente, depois de um século, terá uma legislação que moderniza essa atividade.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. Para discutir.) - Presidente, quero cumprimentar o Relator Nelsinho Trad pelo trabalho, que nos ouviu, ouviu a todos, ouviu todo o setor.

Esse é um projeto difícil de relatar, é um projeto que trata da história da logística do transporte brasileiro, bem como, também, temos tratado do projeto das ferrovias. São projetos que se completam, são projetos necessários na história do Brasil, destravam gargalos históricos, introduzem novos instrumentos regulatórios, asseguram prerrogativas inovadoras, incentivos, definições técnicas que são necessárias para dar segurança jurídica também à norma infralegal e fazem mais uma tentativa também de novos tipos de outorga e de abertura desse setor.

É bom lembrar, no entanto, Presidente, que a maior parte dos países tem esse setor praticamente reservado aos seus operadores nacionais. Talvez o projeto, com todos os méritos que tem - e de fato tem inúmeros méritos -, mas o próprio Relator e nós todos sabemos que ele não é suficiente. É importantíssimo que o Governo brasileiro, seja este, seja o próximo ou qualquer, o Estado brasileiro como um todo, trate de incentivar, de ajudar o setor, porque o setor não consegue ir à frente - a escala que ele adquire, a importância que ele tem estratégica -, não consegue ir adiante sem esse apoio.

Cito, para dar esse exemplo, estaleiros que estão instalados hoje, e o Presidente já destacou isso na Bahia, que se estendem desde Pernambuco ao Rio Grande do Sul, 30 estaleiros de médio e grande porte todos ociosos - todos ociosos -, com estruturas prontas, preparadas justamente pela política de incentivos do Governo de Lula e do Governo de Dilma, em cima dos compromissos de compra local, principalmente do setor petrolífero, portanto, aproveitando o grande crescimento desse setor antes e depois da descoberta do pré-sal para alavancar. E veja que nós não estamos aqui falando de dinheiro público diretamente injetado como incentivo para a iniciativa privada; estamos falando de girar o próprio dinheiro da economia desses segmentos que são os demandadores, porque não existe frete sem produção, não existe frete sem carga. Para existir felicidade no setor de frete, tanto da ferrovia quanto da cabotagem, Senador Nelsinho, precisa haver o que carregar, a economia precisa estar girando. E, mais, alguns setores que a gente sempre reputa que são estratégicos por isso, são alavancadores importantes de todo o arranjo produtivo da construção de navio, da operação do setor de navieças.

Só para dar um exemplo, entre 2000 e 2010, o setor de navieças cresceu 10% ao ano. Nesse período, portanto, 110%. Dobrou de tamanho. Essa área já bombou.

Em dois ou três anos de demolição dessas políticas de contratação dos setores principais, esses estaleiros viraram estaleiros fantasmas e os trabalhadores, que é o mais importante, trabalhadores qualificados, capacitados, hoje são desempregados qualificados: desempregados qualificados no Rio Grande do Sul, em Pernambuco, na Bahia, no Rio de Janeiro, no Espírito Santo. Então, este projeto vem ao encontro de ajudar o fomento à segurança jurídica para o setor de frete, mas ele apenas insere uma nova fase de retomada - retomada -, de reativação dessas políticas, sim, públicas de incentivo a esses setores que, de fato, compram o frete, que usam o frete e, principalmente, esses setores tratados como estratégicos.

Quero, então, elogiar e dizer o seguinte: o Fundo da Marinha Mercante, por exemplo, é um fundo de rotação, de giro de investimentos. Mais um exemplo: de 2002 a 2012, Senador Nelsinho, o Fundo da Marinha Mercante colocou 15 bilhões na indústria naval, e esses 15 bilhões foram os mesmos arrecadados. Então, ele arrecadou e redistribuiu. Esse papel é um papel do Estado brasileiro e é um papel que tem sido... Nos Estados Unidos é assim, na China é assim, enfim, em todos os espectros políticos que se possa imaginar, esses setores precisam desse tipo de dinâmica. É uma dinâmica muito complexa.

Portanto, quero parabenizá-lo, Nelsinho, pela relatoria, pela missão de recomeçar essa jornada que já foi tão bem-sucedida. Em três ou quatro anos acabou degingolando, essa que é a verdade, e agora vamos retomando esse processo, espero que com bases especificamente, solidamente destinadas ou designadas por esse projeto que você brilhantemente relatou hoje aqui para nós. Tem o nosso apoio, parabéns.

Obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Agradeço ao Senador Jean Paul Prates.

Passo a palavra ao Senador Nelsinho Trad, que é o Relator. Em seguida, ao Senador José Aníbal.

O SR. NELSINHO TRAD (PSD - MS) - Poderia inverter, Sr. Presidente, porque eu queria fazer um fechamento aqui, que vai ser didático e é importante para todos.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Pois não.

Com a palavra o nobre Senador José Aníbal, do Estado de São Paulo.

O SR. JOSÉ ANÍBAL (Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL/PSDB - SP. Para discutir.) - Sr. Presidente, Senador Nelsinho Trad, demais Senadoras, Senadores, eu nasci em Guajará-Mirim, Nelsinho Trad, que é o ponto final da Estrada de Madeira-Mamoré, a estrada que o Barão do Rio Branco acertou construir e construiu como uma das formas de pagamento da incorporação do Acre ao Brasil.

O meu pai era comerciante lá em Guajará-Mirim, e eu conseguia ver, fascinado, chegarem caixas de sapato que embarcavam em Pelotas, davam a volta no Brasil inteiro... É o mais longo trecho de viagem por água, digamos, possível no Brasil: Pelotas a Porto Velho. Quer dizer, entrava lá na costa inteira do Brasil, depois entrava em Belém, aqui na região de Belém, Manaus, Porto Velho.

A partir de Porto Velho a Guajará-Mirim, os Rios Madeira e Mamoré não são navegáveis porque têm 14 cachoeiras. Mas o fato é que chegavam - era uma coisa extraordinária! -, depois de um mês de viagem. As mercadorias vinham lá de Porto Alegre, do Rio Grande do Sul, vinham de São Paulo, vinham do Rio, e era por navegação de cabotagem. E, ainda, adicionalmente, pegava-se carga em Belém, na região de Belém, de determinados produtos, enfim.

Evidentemente, um projeto dessa natureza, que estimula a nossa navegação de cabotagem, já está atrasado, não é? A logística de transporte marítimo no mundo hoje é quase um balé. Eu já fui ver a operação de alguns portos e é impressionante como a coisa funciona: é toda uma combinação ou toda uma agilidade que o Brasil já começa a ter, mas precisa ter também na navegação de cabotagem.

Eu acho que uma questão importante que foi colocada pelo Senador Jean Paul são os operadores nacionais nessa navegação de cabotagem. O espírito animal dos empresários, como gosta de falar o ex-Ministro Delfim Netto, deixado à sua própria sorte, é um espírito perigoso às vezes. Tem que normatizar, tem que regulamentar, tem que induzir.

Foi mostrado aqui já um investimento enorme feito na construção, enfim, em estaleiros, em toda a costa brasileira. Pode ser um projeto bem integrado, bem trabalhado, que estimule esse setor com competitividade, com capacidade de fornecer o melhor no mercado internacional.

Eu conversei com o Santos semana passada, que me pediu uma entrevista. Eu conheço muito detalhadamente o projeto, mas pude dizer: "Olha, qualquer que seja o desfecho, considerando quem está fazendo, o Relator da matéria, fato que está lá na Comissão de Assuntos Econômicos, esse projeto vai ser importante, vai melhorar a logística do Brasil, porque os caminhoneiros estão preocupados, mas eles terão alternativas, terão outros caminhos". A carga, hoje, no mundo, os grandes navios de contêineres a descarregam em um porto só. E depois são aquelas centenas, aqueles milhares de caminhões para transportar aquilo que foi descarregado naquele porto, quando pode ser redistribuído pelo litoral inteiro.

Enfim, o Brasil precisa evoluir nessa direção. Nós estamos vendo o quanto é desafiador você reintroduzir a matriz ferroviária - nós estamos discutindo essa matéria aqui também - e ampliar a navegação de cabotagem. Combinadas essas duas mudanças, certamente o Brasil terá uma logística melhor, mais barata, mais competitiva, portanto, favorecendo o crescimento.

Parabéns pelo seu trabalho.

O SR. NELSINHO TRAD (PSD - MS. Como Relator.) - Sr. Presidente, aqui venho novamente, para o desfecho da minha participação nesta manhã de trabalho, para ressaltar um resumo que eu pedi para fazer a quem me auxiliou nesse relatório - é uma folha e meia - que é importante estar na mente de todos os colegas Senadores.

E quero dizer que exercitei muito a capacidade de ouvir nessa matéria, e estou ainda dentro do que permite o Regimento, desde que não venha a desvirtuar o mérito principal da matéria e do relatório, pronto a ouvir as considerações ainda nesse pedido de vista. A gente sabe que alguns colegas, alguns Senadores, não tiveram as suas emendas completamente acatadas, mas isso não quer dizer que não seja possível novamente discutir, ouvir, para que essa matéria, após esse período de vista coletiva já concedida por V. Exa., possa ser devidamente apreciada aqui nesta Comissão.

Benefícios da aprovação do BR do Mar.

Garantia de mais empregos.

Um terço de tripulantes brasileiros será exigido já no início das operações das embarcações, o que não ocorre hoje. Na forma das regras vigentes - Resolução do Ministério da Justiça e Segurança Pública nº 42, de 2020 -, as embarcações estrangeiras na cabotagem devem operar com um quinto de tripulantes brasileiros após 90 dias de permanência no País e um terço de tripulantes brasileiros após 180 dias de permanência no País.

Ampliação do uso dos recursos da conta vinculada de três para cinco anos.

Essa ampliação irá permitir melhor uso dos recursos, em especial para as docagens, que devem acontecer a cada cinco anos.

Ampliação do uso dos recursos do Fundo da Marinha Mercante.

Permite que as empresas tenham acesso aos recursos do fundo, entre outros fins, para promover as manutenções necessárias, inclusive as preventivas; também permite 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; outra possibilidade de uso dos recursos do Fundo da Marinha Mercante é nas obras de infraestrutura portuária e aquaviária.

Novos investidores.

Criação da Empresa Brasileira de Investimentos na Navegação (EBN-i), que irá constituir frota e fretar as embarcações para as EBNs operarem, dispensando a necessidade de essas investirem em frota própria.

Reescalonamento de financiamentos.

Prevê mecanismo que permita aos agentes financeiros que contratam as operações de crédito com recursos do Fundo da Marinha Mercante reescalonarem financiamentos celebrados antes da pandemia da covid-19, desde que não ultrapassem os prazos máximos de 72 meses de carência e de até 24 anos de amortização.

Prorrogação do AFRMM (Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante), até 2027.

Posso destacar a relevância da prorrogação do AFRMM para a indústria salineira do Rio Grande do Norte, que é uma atividade antiga e que teve início na época da colonização. Essa iniciativa permitirá a sobrevivência da indústria salineira da Região Norte diante da concorrência com o sal do Chile, que não paga o adicional ao frete da Marinha Mercante pelo

acordo bilateral com o Brasil. Ao permitir a cobrança do AFRMM no sal brasileiro, o sal do Chile entraria e extinguiria uma indústria que é centenária e que abastece indústrias do País todo.

Ressalto aqui a interlocução que tive, muito intensa, com os Senadores do Rio Grande do Norte, que vieram, nessa matéria, defender o Estado que os enviou para cá: Senador Jean Paul Prates, Senadora Zenaide e Senador Styvenson, e também fui provocado pelo ex-Senador Agripino Maia.

Prorrogação do Reporto até 31 de dezembro de 2023.

A ausência do Reporto, vigente desde 2004, está carregando enormes impactos negativos à logística e à indústria do País, que está em um momento crucial de investimentos vultosos pelos setores portuário e ferroviário. Tais prejuízos serão sentidos não apenas pelos operadores logísticos, mas por todos os usuários do sistema de transporte ferroviário e portuário, com reflexo negativo para o agronegócio.

É importante dizer que, sem o Reporto, toda a carteira de investimento já em andamento está sendo afetada, tendo em vista sua consideração nos atuais contratos e projetos, ensejando o reequilíbrio econômico-financeiro e fatalmente acarretando a redução significativa dos investimentos a serem realizados.

Por fim, mantive as alíquotas do AFRMM de 40% para a Região Norte e Nordeste, pois esses recursos auxiliam na segurança e renovação da frota de granéis líquidos.

Sr. Presidente, eu não poderia deixar de exercer o dom da gratidão neste momento.

Primeiramente, quero agradecer ao ex-Presidente Davi Alcolumbre, por ter confiado a mim uma matéria tão relevante, solicitado que foi pelo Senador Lucas Barreto; segundo, a todos os colegas que contribuíram para a concepção deste relatório. Na pessoa de V. Exa., saúdo a todos eles.

Ressalto aqui a forma clara, livre e transparente com que o Ministro Tarcísio se portou em relação a essa questão, me franqueando total liberdade para construir esse texto, respeitando o que, num projeto sensível como este, é muito importante: a harmonia política para poder vencer as dificuldades. Ninguém é dono da verdade, todo mundo contribuiu com uma parcela de suas sugestões.

E ressalto que, junto com o consultor Frederico Sérgio Lins de Castro Montenegro Filho, consultor legislativo, e os meus dois assessores José Luiz Mahon e Marianne Tosin, nós conseguimos acolher as emendas de todos os Senadores que apresentaram. Ao menos alguma sugestão foi acolhida. Se não deu para acolher 100%, ao menos alguma sugestão foi acolhida.

Essa é a peça final deste exaustivo relatório de que tive a honra e o privilégio de ser o protagonista.

E, como disse ainda V. Exa.: estou pronto, junto com esses assessores, para exaurir quaisquer dúvidas que V. Exas. tiverem. Respeito muito o trabalho de cada um aqui e creio que somente assim a gente consegue superar as dificuldades que um projeto como este tem.

Era isso, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Agradeço a V. Exa., Senador Nelson Trad, também pelo detalhamento na audição de todos os Senadores que apresentaram emendas, inclusive essa referência ao Rio Grande do Norte, do nosso Senador Jean Paul Prates, defendendo lá a extração do sal marinho, que é uma das atividades econômica do nosso querido Estado do Nordeste.

E, como foi solicitada vista coletiva, eu concedo a solicitação para apreciação na próxima reunião, na próxima terça-feira da semana que vem.

O item 3 da pauta é um projeto de lei...

Pois não, Senador Jean Paul Prates.

O SR. JEAN PAUL PRATES (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RN. Pela ordem.) - É rápido. É uma menção, já que fomos mencionados como Estado.

Senador Nelsinho, quero agradecer-lhe pelo atendimento das nossas solicitações e aos Senadores citados: Senadora Zenaide, Senador Styvenson, o ex-Senador José Agripino, e nós também que solicitamos e discutimos esse assunto para que o Brasil conheça essa situação. De fato, esse incentivo é importantíssimo para a manutenção desta indústria do sal do Rio Grande do Norte, que é uma indústria de sal natural, sal orgânico, sal saudável. E esse frete é, na verdade, o principal componente, porque nós nos situamos lá na proa - já que estamos falando de navios - do Brasil. Portanto, os fretes marinhos e as cabotagens são a forma mais comum, principal de se chegar ao valor econômico final, tanto no uso industrial quanto no nosso habitual uso na alimentação, como também até para a exportação. O sal nosso é exportado inclusive para

combater a neve nos Estados Unidos, enfim, há vários usos aí, mas o principal é esse industrial e o alimentício. Portanto, esse nosso sal é o melhor sal do mundo - é o sal natural, é o sal orgânico. Esse sal rosa, essas coisas todas são invenção. Então, eu quero fazer aqui essa homenagem ao Relator. É extremamente importante que nós mantenhamos o nosso sal vivo. A nossa indústria do sal do Rio Grande do Norte agradece.

Obrigado, Relator; obrigado, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Item 3.

ITEM 3

PROJETO DE LEI Nº 1945, DE 2019

- Terminativo -

Altera a Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional, para vedar a cobrança de taxas diferenciadas por curso nos processos seletivos das instituições de ensino superior.

Autoria: Senador Veneziano Vital do Rêgo (PSB/PB)

Relatoria: Senador Confúcio Moura

Relatório: Pela aprovação

Observações: *A matéria foi analisada pela CE, com parecer favorável*

O nobre Relator está no sistema remoto desde o início da reunião. Eu passo a palavra para que ele possa relatar o projeto. Senador Confúcio Moura.

O SR. CONFÚCIO MOURA (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO. Como Relator. *Por videoconferência.*) - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Senadores, sob análise, nesta Comissão de Assuntos Econômicos, em decisão terminativa, o Projeto de Lei nº 1.945, de 2019, do Senador Veneziano Vital do Rêgo, que altera a Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, conhecida como Lei das Diretrizes e Bases da Educação (LDB), para vedar a cobrança de taxas diferenciadas por curso nos processos seletivos das instituições de ensino superior.

Sr. Presidente, eu vou direto à análise.

Em conformidade com o Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Assuntos Econômicos opinar sobre os aspectos econômicos e financeiros das diversas proposições submetidas à deliberação da Câmara Alta do Parlamento brasileiro. Por se tratar de decisão terminativa, a CAE deverá analisar também a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do PL nº 1.945, de 2019.

No tocante à constitucionalidade e juridicidade, entendemos que a matéria está de acordo com os dispositivos constitucionais, pois trata de tema de competência legislativa da União, inserindo-se entre as atribuições do Congresso Nacional, e não trata de matéria de iniciativa privativa da Presidência da República.

Quanto à técnica legislativa, entendemos que o projeto está de acordo com as determinações da Lei Complementar nº 95, de 1998, não sendo necessária a realização de ajustes.

Quanto aos aspectos econômicos, o principal impacto do projeto consiste na eliminação de uma injustificável barreira de acesso aos cursos superiores de maior prestígio social por parte dos estudantes pertencentes a famílias de baixa renda, sendo, portanto, uma proposta justa e merecedora de aprovação.

Sr. Presidente, o que o Senador Veneziano deseja é que não haja diferenciação. Por exemplo, em um curso de Medicina, a taxa ser mais alta que em um curso de Pedagogia. Esse comparativo ele realmente consegue expor no seu projeto.

Voto.

Diante do exposto, manifestamos nosso voto pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 1.945, de 2019, e, quanto ao mérito, pela sua aprovação.

É esse o meu relatório, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Agradeço a V. Exa., Senador Confúcio.

Em discussão. (*Pausa.*)

Não há nenhum Senador ou Senadora que queira discutir o projeto.

Encerrada a discussão.

Em votação.

Esta matéria é terminativa. Eu peço que se abra o painel, para que seja iniciada a votação nominal dos Srs. Senadores e das Sras. Senadoras.

Se os Senadores estiverem de acordo com a matéria, votam "sim"; os que não concordam votam "não".

Já podem votar, com a abertura do painel.

São necessários os votos de 14 Senadores para a aprovação da matéria.

(Procede-se à votação.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Logo em seguida, será apreciado, por inversão de pauta, o projeto de autoria do Senador Oriovisto e relatado pelo Senador Plínio Valério.

O SR. MECIAS DE JESUS (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/REPUBLICANOS - RR) - Sr. Presidente, parece que ainda não se abriu o sistema para votação.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Senador Veneziano Vital do Rêgo com a palavra. *(Pausa.)*

O SR. VENEZIANO VITAL DO RÊGO (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - PB. Para discutir. *Por videoconferência.*) - Agradeço a sua compreensão de ter feito a inversão da pauta, do item 3, para sermos agora contemplados com a discussão da matéria. Agradeço, desde já, também a sensibilidade do Senador Confúcio Moura, que, ao fazer a leitura, posicionou-se favoravelmente ao objeto desta proposta legislativa por nós encaminhada, para a qual eu queria pedir a sua compreensão para fazer um registro de agradecimento ao alcance singelo, mas extremamente, penso eu, oportuno, inclusive nascida de sugestões provenientes de diversos cidadãos que questionavam essas distorções em valores de taxas cobradas para alguns cursos universitários. E o nosso intento é exatamente evitar que isso continue. O Senador Confúcio abarca, alcançou, acolheu, sempre com a sua generosa atenção aos companheiros.

Eu peço o voto das e dos demais integrantes da CAE, pedindo a V. Exa. que pudesse registrar o meu voto favoravelmente, porque já saio da CAE diretamente à Comissão de Infraestrutura, na qual estou a relatar um projeto de autoria do Senador Esperidião Amin. Se V. Exa. assim me permitir, desde já voto "sim".

O SR. CONFÚCIO MOURA (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/MDB - RO. *Por videoconferência.*) - Sr. Presidente, está fora o sistema.

O meu voto é "sim".

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Pois não.

Então, acolhidos os votos dos Senadores Veneziano Vital do Rêgo e Confúcio Moura.

A Senadora Kátia Abreu vota "sim" também.

Como o painel não está funcionando, eu pediria aos Senadores que pudessem proferir o voto.

O SR. MECIAS DE JESUS (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/REPUBLICANOS - RR. Pela ordem.) - Sr. Presidente, só para proferir o meu voto "sim" a favor do projeto de lei do Senador Veneziano e do relatório do Senador Confúcio Moura.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Agradeço a V. Exa., Senador Mecias de Jesus.

Senador Oriovisto, da mesma forma, vota "sim".

Os Srs. Senadores que estão no sistema remoto podem se pronunciar que os votos serão acolhidos aqui pela assessoria da Comissão de Assuntos Econômicos. *(Pausa.)*

O voto do Senador Reguffe também é favorável.

O Senador Angelo Coronel, da mesma forma. *(Pausa.)*

A Senadora Kátia Abreu deseja usar a palavra? *(Pausa.)*

Não.

Ela apenas se manifestou a favor da aprovação da matéria, votando "sim".

Há outro Senador? Senadora Leila Barros, Senador Vanderlan, Senador Flávio Bolsonaro.

Senadora Leila Barros, a manifestação de V. Exa. *(Pausa.)*

Senador Esperidião Amin, Senador Zequinha Marinho, Senadora Eliane Nogueira. *(Pausa.)*

Senador Vanderlan declara o voto "sim". *(Pausa.)*

Senador Plínio. *(Pausa.)*

Logo em seguida, V. Exa. vai relatar o item 6.

Senador Plínio Valério.

O SR. PLÍNIO VALÉRIO (Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL/PSDB - AM) - Voto "sim".

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Pois não.

A Senadora Leila já se manifestou.

Senador Zequinha Marinho. *(Pausa.)*

Senador Esperidião Amin, V. Exa. pode declarar o voto pelo sistema remoto.

Senador Roberto Rocha.

Senador Paulo Paim.

Concedo a palavra ao Senador Paulo Paim. *(Pausa.)*

O SR. PAULO PAIM (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RS) - Oi.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Pois não, Senador Paulo Paim.

O SR. PAULO PAIM (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RS. Pela ordem. *Por videoconferência.*) - O meu voto é "sim", Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Agradeço a V. Exa., Senador Paulo Paim.

O SR. PAULO PAIM (Bloco Parlamentar da Resistência Democrática/PT - RS) - Pode contar comigo. Qualquer dúvida... Só não entrei no painel porque deu problema no aplicativo. Conte comigo!

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Está bem. Está o.k.

A Senadora Kátia Abreu pede a palavra.

Com a palavra a Senadora Kátia Abreu.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO. Pela ordem. *Por videoconferência.*) - Sr. Presidente, a Mesa não registrou meu voto porque eu só fiz sinal com a mão e não falei. Meu voto é "sim".

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Vai registrar agora.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO) - Meu voto é "sim", com o meu mestre Confúcio Moura, por quem tenho grande admiração.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Está bem, obrigado, Senadora. Valeu! Obrigado.

A SRA. KÁTIA ABREU (Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil/PP - TO) - Valeu!

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Faltam o Senador Esperidião Amin, a Senadora Eliane Nogueira, se quiserem fazer declaração de voto...

A Senadora Leila já declarou o voto? *(Pausa.)*

Senador Zequinha Marinho. *(Pausa.)*

Senador Flávio Bolsonaro, que é membro da Comissão. *(Pausa.)*

Essa matéria é terminativa. *(Pausa.)*

Com a palavra a Senadora Leila Barros.

Peço que disponibilizem para ela falar.

A SRA. LEILA BARROS (PDT/CIDADANIA/REDE/CIDADANIA - DF) - Sr. Presidente, o senhor está me ouvindo?

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Estou ouvindo bem.

A SRA. LEILA BARROS (PDT/CIDADANIA/REDE/CIDADANIA - DF. Pela ordem. *Por videoconferência.*) - É só para registrar o meu voto "sim", porque estou com dificuldade para registrar o voto no *mobile*. Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - De nada; obrigado a V. Exa., Senadora Leila.

Senador Roberto Rocha.

Senador Zequinha Marinho.

Senador Esperidião Amin. *(Pausa.)*

Senador Esperidião Amin? *(Pausa.)*

Senador Roberto Rocha. *(Pausa.)*

Senador Roberto Rocha? *(Pausa.)*

Senador Wellington Fagundes. Concedo a palavra ao Senador Wellington Fagundes. Por favor. Entrou aqui agora. *(Pausa.)*

Senador Wellington Fagundes com a palavra. *(Pausa.)*

Senador Wellington Fagundes.

O que houve no painel? *(Pausa.)*

Senador Wellington Fagundes, V. Exa. está com o áudio desligado, parece. Tem que ligar o áudio aí, Senador Wellington Fagundes.

Com a palavra o Senador Wellington Fagundes. *(Pausa.)*

Senador Wellington Fagundes, pode falar agora. *(Pausa.)*

Então, o Senador Wellington Fagundes sinaliza o voto "sim".

Senador Roberto Rocha. *(Pausa.)*

Senador Roberto Rocha com a palavra. *(Pausa.)*

Foi computado o voto "sim" do Senador Wellington Fagundes.

Faltam o Senador Roberto Rocha, o Senador Zequinha Marinho, a Senadora Eliane Nogueira, o Senador Flávio...

Quem mais falta? *(Pausa.)*

Senador Esperidião Amin, Senador Zequinha Marinho, Senadora Eliane Nogueira... *(Pausa.)*

Tivemos um problema aqui no painel eletrônico para votação. Então, quero informar aos Srs. Senadores que podem declarar o voto pelo sistema remoto, manifestando "sim", pela aprovação, ou "não", pela rejeição. Falta o voto de alguns Senadores para complementar a matéria, que é matéria terminativa. *(Pausa.)*

Peço à Senadora Eliane Nogueira que possa fazer, pelo sistema remoto, a declaração de voto. *(Pausa.)*

A Senadora Eliane Nogueira vota "sim", pela aprovação da matéria.

Agradeço a V. Exa., Senadora Eliane Nogueira.

Faltam o Senador Esperidião Amin, o Senador Zequinha Marinho e o Senador Flávio Bolsonaro. *(Pausa.)*

Completados os votos para a aprovação nominal da matéria terminativa.

(Procede-se à apuração.)

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - A matéria está aprovada.

Foram 13 votos SIM; nenhum voto NÃO.

Será encaminhada para a Mesa Diretora do Senado Federal e à publicação.

Item 6.

ITEM 6

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 64, DE 2019

- Não terminativo -

Institui a Responsabilidade Compartilhada, criando mecanismos para conter a evolução dos gastos públicos quando houver déficits primários e premiando o funcionalismo público quando houver superávits primários.

Autoria: Senador Oriovisto Guimarães (PODE/PR)

Relatoria: Senador Plínio Valério

Relatório: Pela aprovação

Observações: *A matéria foi apreciada pela CCJ, com parecer favorável*

Institui a Responsabilidade Compartilhada, criando mecanismos para conter a evolução dos gastos públicos quando houver déficits primários - o que é superimportante para a situação que o Brasil vive no momento - e premiando o funcionalismo público quando houver superávits primários.

Portanto, passo a palavra, para relatoria da matéria, ao Senador Plínio Valério.

O SR. PLÍNIO VALÉRIO (Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL/PSDB - AM. Como Relator.) - Obrigado, Presidente Otto.

E é bom ler e eu pedi para ler assim que possível, até porque não é terminativo. E desse projeto já foi pedido vista e está de volta.

O senhor já leu a ementa: está na análise deste Colegiado o Projeto de Lei Complementar nº 64, de 2019, de autoria do Senador Oriovisto Guimarães.

O projeto é composto por três artigos. O primeiro estende as sanções previstas no Novo Regime Fiscal, para o caso de violação do teto de gastos primários do Governo Federal, aos entes que registrem resultado primário negativo nos 12 meses encerrados em junho de cada exercício. O segundo artigo prevê que a União poderá destinar até 5% de eventual resultado primário positivo aos servidores públicos federais na forma de bônus. O terceiro e último contém a cláusula de vigência, com a norma resultante entrando em vigor na data de sua publicação.

O objetivo do projeto, conforme o Senador Oriovisto, é implementar uma cultura de responsabilidade compartilhada entre todos os servidores e governantes. Assim, enquanto em situações de restrição fiscal restringem-se gastos, por outro lado, em situações de superávit, reconhece-se a importância da atuação dos servidores com a autorização para pagamento de bônus.

A proposição foi apresentada em 14 de março último e foi submetida às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania e também de Assuntos Econômicos. Em 7 de agosto, a primeira Comissão aprovou relatório, elaborado pelo Senador Mecias de Jesus, pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e adequada técnica legislativa da matéria e, quanto ao mérito, pela sua aprovação.

Não foram apresentadas emendas.

Então, vou à análise, Presidente.

Cabe à nossa Comissão opinar sobre aspecto econômico e financeiro de qualquer matéria que lhe seja submetida.

Em relação ao mérito, o PLP nº 64, de 2019, está baseado em duas premissas louváveis, no meu entendimento, quais sejam: (i) a gestão fiscal responsável requer que receitas e despesas primárias estejam em equilíbrio; e (ii) os servidores públicos podem desempenhar um papel ativo e significativo no reequilíbrio das contas públicas federais.

Com efeito, melhores técnicas gerenciais e equipes mais motivadas podem, sim, ter um impacto positivo no gerenciamento das despesas discricionárias, como o custeio e o investimento.

O autor, nosso Senador Oriovisto, apresenta um gráfico aqui muito convincente, mas que é muito técnico e eu vou me abster de ler.

Do ponto de vista orçamentário - isso é importante, Senadoras e Senadores -, o cálculo anterior satisfaz o disposto no art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, que requer que proposição legislativa que crie ou altere despesa obrigatória ou renúncia de receita deverá ser acompanhada da estimativa do seu impacto orçamentário e financeiro.

A esse respeito, temos que o PLP impactará o Orçamento Geral da União somente após o transcurso do horizonte temporal de três exercícios contido na LDO e LRF. O anexo do Relatório de Acompanhamento Fiscal nº 30, da Instituição Fiscal Independente, por exemplo, estima que o Governo Federal voltará a equilibrar o seu orçamento somente em 2026 - ou seja, quatro anos depois do horizonte temporal fixado nas regras gerais de finanças públicas.

Portanto, as novas despesas com pessoal, advindas de um comportamento virtuoso dos gastos globais, precisarão ser incorporadas à programação orçamentária somente em um futuro ainda distante.

Voto.

Em face do exposto, o vota é pela aprovação do Projeto do Senado nº 64, de 2019.

Esse é o nosso relatório, Presidente Otto.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Informo que essa matéria já foi apreciada e analisada na Comissão de Constituição e Justiça com parecer favorável.

A matéria será deliberada em votação simbólica.

Eu quero colocar em discussão.

Algum Senador ou Senadora que queira discutir tem a palavra.

Senador Oriovisto.

O SR. ORIOVISTO GUIMARÃES (Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL/PODEMOS - PR. Para discutir.) - Sr. Presidente, apenas para parabenizar o Senador Plínio Valério pelo excelente relatório e para frisar, como autor, as duas bases filosóficas desse projeto.

A primeira delas, Sr. Presidente, é que a administração pública não é feita por um único homem, ela nunca é feita só pelo Presidente ou só pelo Governador ou só pelo Prefeito. A administração pública é feita por uma equipe; isso é verdade tanto para a administração pública como para a empresa privada. Nunca é uma pessoa que realiza uma grande obra, sempre é uma equipe e essa equipe tem que ter princípios, tem que ter foco, tem que ter união e tem que ser responsável pelos resultados dessa administração, Responsável nos dois sentidos, no sentido de não ter vantagem alguma quando o resultado é ruim - na iniciativa privada isso muito claramente já é assim, quando os resultados são ruins, na iniciativa privada, a equipe toda acaba, muitos dos membros, perdendo o próprio emprego -, mas isso não é verdade na administração pública. Mas não pode uma empresa ou um ente federado, um Município, um Estado ou mesmo a União aumentar despesas indefinidamente, melhorar salários indefinidamente, contratar mais gente indefinidamente, fazendo sucessivos déficits, déficits e déficits primários, antes de pagar o juro da dívida, então, é ainda mais grave. Esse é o primeiro pilar, ter esse reconhecimento de que o trabalho é coletivo, de que o trabalho não é obra de um único homem. Não adianta o Presidente da República, o Governador ou o Prefeito dizer: "Eu fiz". Melhor seria dizer: "Eu e a minha equipe fizemos. Tive grandes assessores, tive grandes colaboradores e por isso tive um bom resultado".

O segundo pilar filosófico que eu coloco, além dessa responsabilidade compartilhada, que é o reconhecimento do caráter coletivo desse trabalho, é o aspecto de que o déficit primário é o pai e a mãe de todos os males da economia. É do déficit primário que advém o aumento constante da dívida pública. Quando ele ocorre nos Municípios ou quando ele ocorre nos Estados, acaba caindo na União e, quando ocorre na União, acaba caindo, nós sabemos, em inflação. Inflação que é mais cruel com os mais humildes, porque basta o exemplo do que vivemos hoje, temos uma inflação de nove vírgula qualquer coisa, mas acontece que a inflação para os mais pobres, para aqueles que gastam praticamente todo o seu salário com alimentação, está na casa de mais de 30%. Então, esse índice médio da economia não reflete a realidade social. A inflação atinge muito mais pesadamente, é muito mais cruel com aqueles que ganham menos e o início da inflação está no déficit primário.

É claro que esse projeto pode ainda sofrer emendas, deverá sofrer emendas, pode ser aperfeiçoado, mas ele tem o mérito de reconhecer esses dois grandes pilares da economia: o trabalho é coletivo e o déficit primário é a mãe e é o pai de todos os nossos maiores problemas.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Otto Alencar. PSD - BA) - Concordo plenamente com o nobre Senador Oriovisto e coloco a matéria em votação.

Os Srs. Senadores e a Sras. Senadoras que o aprovam permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovada a matéria, que será encaminhada para votação no Plenário do Senado Federal.

O relatório será encaminhado de acordo com o que foi proferido aqui pelo nobre Senador Plínio Valério.

As matérias 2, 4 e 5, os relatores não estão presentes, vamos retirar de pauta para apreciação na nova reunião da Comissão de Assuntos Econômicos.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 9 horas e 11 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 53 minutos.)