



# SENADO FEDERAL

## COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

### PAUTA DA 11ª REUNIÃO - SEMIPRESENCIAL

(3ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura)

**21/09/2021**  
**TERÇA-FEIRA**  
**às 09 horas**

**Presidente: Senador Otto Alencar**

**Vice-Presidente: Senador Vanderlan Cardoso**



**Comissão de Assuntos Econômicos**

**11ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA - SEMIPRESENCIAL, DA 3ª SESSÃO  
LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 56ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM**

**11ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA - SEMIPRESENCIAL**

***Terça-feira, às 09 horas***

**SUMÁRIO**

<b>ITEM</b>	<b>PROPOSIÇÃO</b>	<b>RELATOR (A)</b>	<b>PÁGINA</b>
<b>1</b>	<b>PL 712/2019</b> - Terminativo -	<b>SENADOR VENEZIANO VITAL DO RÊGO</b>	<b>13</b>
<b>2</b>	<b>PL 4199/2020</b> (Tramita em conjunto com: PL 3129/2020, PLS 421/2014, PLS 423/2014, PL 2948/2019 e PLS 422/2014) - Não Terminativo -	<b>SENADOR NELSON TRAD</b>	<b>28</b>
<b>3</b>	<b>PL 1905/2019</b> - Não Terminativo -	<b>SENADOR ANGELO CORONEL</b>	<b>225</b>
<b>4</b>	<b>PL 2012/2019</b> - Terminativo -	<b>SENADOR VANDERLAN CARDOSO</b>	<b>238</b>
<b>5</b>	<b>PL 3525/2019</b> - Não Terminativo -	<b>SENADOR ANGELO CORONEL</b>	<b>248</b>

<b>6</b>	<b>PL 866/2019</b> - Não Terminativo -	<b>SENADOR MARCOS ROGÉRIO</b>	<b>255</b>
<b>7</b>	<b>PL 3071/2019</b> - Terminativo -	<b>SENADOR IRAJÁ</b>	<b>270</b>
<b>8</b>	<b>REQ 23/2021 - CAE</b> - Não Terminativo -		<b>287</b>
<b>9</b>	<b>REQ 24/2021 - CAE</b> - Não Terminativo -		<b>291</b>
<b>10</b>	<b>REQ 25/2021 - CAE</b> - Não Terminativo -		<b>294</b>

## COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS - CAE

PRESIDENTE: Senador Otto Alencar

VICE-PRESIDENTE: Senador Vanderlan Cardoso

(27 titulares e 27 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
<b>Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil(MDB, REPUBLICANOS, PP)</b>			
Eduardo Braga(MDB)(8)(54)(57)(72)	AM 3303-6230	1 Marcio Bittar(MDB)(8)(18)(54)(57)(72)	AC 3303-2115 / 2119 / 1652
Renan Calheiros(MDB)(8)(54)(57)(72)	AL 3303-2261	2 Luiz do Carmo(MDB)(8)(18)(54)(57)(72)	GO 3303-6439 / 6440 / 6445
Fernando Bezerra Coelho(MDB)(8)(54)(57)(72)	PE 3303-2182 / 4084	3 Jader Barbalho(MDB)(8)(42)(44)(54)(65)(72)	PA 3303-9831 / 9827 / 9832
Confúcio Moura(MDB)(8)(54)(57)(72)	RO 3303-2470 / 2163	4 Eduardo Gomes(MDB)(8)(72)	TO 3303-6349 / 6352
Veneziano Vital do Rêgo(MDB)(8)(54)(57)(72)	PB 3303-2252 / 2481	5 VAGO(9)(41)(45)	
Flávio Bolsonaro(PATRIOTA)(4)(57)(59)(72)	RJ 3303-1717 / 1718	6 Mecias de Jesus(REPUBLICANOS)(11)(17)(59)(72)	RR 3303-5291 / 5292
Eliane Nogueira(PP)(5)(38)(39)(46)(48)(67)(68)	PI 3303-6187 / 6188 / 6192	7 Esperidião Amin(PP)(10)(59)	SC 3303-6446 / 6447 / 6454
Kátia Abreu(PP)	TO 3303-2464 / 2708 / 5771 / 2466	8 VAGO	
<b>Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL(PODEMOS, PSDB, PSL)</b>			
José Aníbal(PSDB)(12)(51)(69)(70)	SP 3303-6651 / 6655	1 Plínio Valério(PSDB)(7)(31)(36)(51)	AM 3303-2833 / 2835 / 2837
Reguffe(PODEMOS)(12)(51)(53)	DF 3303-6355	2 Alvaro Dias(PODEMOS)(7)(40)	PR 3303-4059 / 4060
Tasso Jereissati(PSDB)(12)(51)	CE 3303-4502 / 4503 / 4573	3 Flávio Arns(PODEMOS)(7)(50)(53)(71)	PR 3303-6301
Lasier Martins(PODEMOS)(7)(30)	RS 3303-2323 / 2329	4 Luis Carlos Heinze(PP)(13)(34)	RS 3303-4124 / 4127 / 4129 / 4132
Oriovisto Guimarães(PODEMOS)(7)(26)(29)(50)	PR 3303-1635	5 Roberto Rocha(PSDB)(16)(51)	MA 3303-1437 / 1506
Giordano(MDB)(14)(32)(34)(63)(64)	SP 3303-4177	6 VAGO(16)	
<b>PSD</b>			
Otto Alencar(2)(49)	BA 3303-1464 / 1467	1 Angelo Coronel(2)(24)(49)	BA 3303-6103 / 6105
Omar Aziz(2)(23)(49)	AM 3303-6579	2 Antonio Anastasia(2)(33)(35)(49)	MG 3303-5717
Vanderlan Cardoso(2)(49)	GO 3303-2092 / 2099	3 Carlos Viana(2)(25)(49)	MG 3303-3100
Irajá(61)	TO 3303-6469	4 Nelsinho Trad(61)	MS 3303-6767 / 6768
<b>Bloco Parlamentar Vanguarda(DEM, PL, PSC)</b>			
VAGO(3)(47)		1 VAGO(15)(43)(60)	
Marcos Rogério(DEM)(3)(27)(28)	RO 3303-6148	2 Zequinha Marinho(PSC)(3)	PA 3303-6623
Wellington Fagundes(PL)(3)	MT 3303-6219 / 3778 / 6221 / 3772 / 6213 / 3775	3 Jorginho Mello(PL)(3)	SC 3303-2200
<b>Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PT, PROS)</b>			
Jean Paul Prates(PT)(6)(52)	RN 3303-1777 / 1884	1 Paulo Paim(PT)(6)(52)	RS 3303-5232 / 5231 / 5230
Fernando Collor(PRO)(6)(20)(22)(52)	AL 3303-5783 / 5787	2 Jaques Wagner(PT)(6)(52)	BA 3303-6390 / 6391
Rogério Carvalho(PT)(6)(52)	SE 3303-2201 / 2203 / 2204 / 1786	3 Telmário Mota(PRO)(6)(52)	RR 3303-6315
<b>PDT/CIDADANIA/REDE(REDE, PDT, CIDADANIA)</b>			
Alessandro Vieira(CIDADANIA)(56)	SE 3303-9011 / 9014 / 9019	1 VAGO(56)(62)	
Cid Gomes(PDT)(37)(56)	CE 3303-6460 / 6399	2 Eliziane Gama(CIDADANIA)(56)(58)	MA 3303-6741 / 6703
Leila Barros(CIDADANIA)(56)(58)	DF 3303-6427	3 Acir Gurgacz(PDT)(19)(21)(56)	RO 3303-3131 / 3132

- (1) Em 13.02.2019, a Comissão reunida elegeu o Senador Omar Aziz e o Senador Plínio Valério a Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado (Of. 2/2019-CAE).
- (2) Em 13.02.2019, os Senadores Omar Aziz, Otto Alencar e Irajá foram designados membros titulares; e os Senadores Ângelo Coronel, Lucas Barreto e Aroldo Oliveira, membros suplentes, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 19/2019-GLPSD).
- (3) Em 13.02.2019, os Senadores Rodrigo Pacheco, Marcos Rogério e Wellington Fagundes foram designados membros titulares; e os Senadores Zequinha Marinho e Jorginho Mello, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 4/2019).
- (4) Em 13.02.2019, o Senador Ciro Nogueira foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
- (5) Em 13.02.2019, a Senadora Daniella Ribeiro foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
- (6) Em 13.02.2019, os Senadores Jean Paul Prates, Fernando Collor e Rogério Carvalho foram designados membros titulares; e os Senadores Paulo Paim, Jaques Wagner e Telmário Mota, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 6/2019-BLPRD).
- (7) Em 13.02.2019, os Senadores Rose de Freitas e Capitão Styvenson foram designados membros titulares, e os Senadores Lasier Martins, Elmano Ferrer e Oriovisto Guimarães, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Memo. nº 4/2019-GABLID).
- (8) Em 13.02.2019, os Senadores Eduardo Braga, Mecias de Jesus, Fernando Bezerra Coelho, Confúcio Moura e Luiz do Carmo foram designados membros titulares; e os Senadores Jader Barbalho, Simone Tebet, Dário Berger e Marcelo Castro, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 06/2019-GLMDB).
- (9) Em 13.02.2019, o Senador Márcio Bittar foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 06-A/2019-GLMDB).
- (10) Em 13.02.2019, o Senador Vanderlan Cardoso foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).
- (11) Em 13.02.2019, o Senador Luis Carlos Heinze foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº s/n/2019-GLDPP).

- (12) Em 13.02.2019, os Senadores José Serra, Plínio Valério e Tasso Jereissati foram designados membros titulares, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 09/2019-GLPSDB).
- (13) Em 14.02.2019, o Senador Major Olímpio foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 07/2019-GLIDPSL).
- (14) Em 14.02.2019, o Senador Flávio Bolsonaro foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 10/2019-GLIDPSL).
- (15) Em 14.02.2019, o Senador Chico Rodrigues foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 10/2019).
- (16) Em 19.02.2019, os Senadores Roberto Rocha e Izalci Lucas foram designados membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PSDB/PODE/PSL, para compor a comissão (Of. nº 26/2019-GLPSDB).
- (17) Em 21.02.2019, o Senador Esperidião Amin Luis foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, em substituição ao Senador Luis Carlos Heinze, para compor a comissão (Of. nº 03/2019-BPUB).
- (18) Em 26.02.2019, os Senadores Renan Calheiros e Jader Barbalho foram designados membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, em substituição à indicação anteriormente encaminhada, para compor a comissão (Of. nº 37/2019-GLMDB).
- (19) Em 02.04.2019, o Senador Marcos do Val foi designado membro suplente, em substituição a Senadora Eliziane Gama, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 68/2019-GLBSI).
- (20) Em 09.04.2019, a Senadora Renilde Bulhões foi designada membro titular, em substituição ao Senador Fernando Collor, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Ofício nº 43/2019-BLPRD).
- (21) Em 27.05.2019, a Senadora Eliziane Gama foi designada membro suplente, em substituição ao Senador Marcos do Val, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 85/2019-GLBSI).
- (22) Em 06.08.2019, o Senador Fernando Collor foi designado membro titular, em substituição à Senadora Renilde Bulhões, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Ofício nº 67/2019-BLPRD).
- (23) Em 21.08.2019, o Senador Carlos Viana foi designado membro titular em substituição ao Senador Otto Alencar, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 127/2019-GLPSD).
- (24) Em 21.08.2019, o Senador Otto Alencar foi designado membro suplente em substituição ao Senador Ângelo Coronel, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 129/2019-GLPSD).
- (25) Em 03.09.2019, o Senador Ângelo Coronel foi designado membro suplente em substituição ao Senador Arolde de Oliveira, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 131/2019-GLPSD).
- (26) Em 03.09.2019, o Senador Alvaro Dias foi designado membro titular, pelo PODEMOS, na comissão, em substituição ao Senador Styvenson Valentim (Of. 99/2019-GLPODE).
- (27) Em 03.09.2019, o Senador Jayme Campos foi designado membro titular, em substituição ao Senador Marcos Rogério, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 61/2019-BLVANG).
- (28) Em 09.09.2019, o Senador Marcos Rogério foi designado membro titular, em substituição ao Senador Jayme Campos, pelo Bloco Parlamentar Vanguarda, para compor a comissão (Of. nº 62/2019-BLVANG).
- (29) Em 01.10.2019, o Senador Reguffe foi designado membro titular, em substituição ao Senador Alvaro Dias, pelo PODEMOS, para compor a comissão (Of. nº 111/2019-GLPODE).
- (30) Em 25.11.2019, o Senador Lasier Martins foi designado membro titular, em substituição à Senadora Rose de Freitas, pelo PODEMOS, para compor a comissão (Of. nº 120/2019-GLPODE).
- (31) Em 27.11.2019, o Senador Luiz Pastore foi designado membro suplente, pelo PODEMOS, para compor a comissão (Of. nº 121/2019-GLPODEMOS).
- (32) Em 04.12.2019, o Senador Flávio Bolsonaro deixou de compor a comissão pelo Bloco Parlamentar PSDB/PSL (Of. nº 110/2019-GLIDPSL).
- (33) Em 05.02.2020, o Senador Paulo Albuquerque foi designado membro suplente, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 013/2020-GLPSD).
- (34) Em 06.02.2020, o Senador Major Olímpio deixa de atuar como suplente e passa a membro titular, e o Senador Luis Carlos Heinze foi designado membro suplente, em vaga cedida pelo Bloco Parlamentar PSDB/PSL, para compor a comissão (Memo nº 6/2020-GLIDPSL).
- (35) Em 20.04.2020, o Senador Lucas Barreto foi designado membro suplente, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 051/2020-GLPSD).
- (36) Em 25.03.2020, vago, em função do retorno do titular.
- (37) Em 23.09.2020, o Senador Veneziano Vital do Rêgo licenciou-se, nos termos do artigo 43, II, do RISF, até 21.01.2021.
- (38) Em 23.09.2020, a Senadora Daniella Ribeiro licenciou-se, nos termos do artigo 43, II, do RISF, até 21.01.2021.
- (39) Em 28.09.2020, o Senador Diego Tavares foi designado membro titular em substituição à Senadora Daniella Ribeiro, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 42/2020-GLDPP).
- (40) Em 30.09.2020, o Senador Alvaro Dias foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Elmano Férrer, pelo Podemos, para compor a comissão (Of. nº 38/2020-GLPODEMOS).
- (41) Em 14.10.2020, o Senador José Maranhão foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Marcio Bittar, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 29/2020-GLMDB).
- (42) Em 16.10.2020, o Senador Ney Suassuna foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Dário Berger, no Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão em vaga cedida pelo MDB (Of. nº 32/2020-GLMDB).
- (43) Em 20.10.2020, o Senador Chico Rodrigues licenciou-se, nos termos do artigo 43, II, do RISF, até 17.01.2021.
- (44) Em 22.10.2020, o Senador Dário Berger foi designado membro suplente, em substituição ao Senador Ney Suassuna, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 34/2020-GLMDB).
- (45) Em 22.10.2020, o Senador Marcio Bittar foi designado membro suplente, em substituição ao Senador José Maranhão, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 36/2020-GLMDB).
- (46) Em 1º.01.2021, o Senador Diego Tavares licenciou-se, nos termos do art. 39, II, do Regimento Interno do Senado Federal e do art. 56, I, da Constituição Federal. (Of. nº 01/2021-GSDTAVAR)
- (47) Em 01.02.2021, O Senador Rodrigo Pacheco deixa de compor a Comissão, em virtude de ter sido eleito Presidente do Senado Federal para o Biênio 2021/2022, nos termos do art. 77, § 1, do RISF.
- (48) Em 10.02.2021, a Senadora Kátia Abreu foi designada membro titular, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 9/2021-GLDPP).
- (49) Em 11.02.2021, os Senadores Otto Alencar, Omar Aziz e Vanderlan Cardoso foram designados membros titulares; e os Senadores Angelo Coronel, Antonio Anastasia e Carlos Viana, membros suplentes, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 13/2021-GLPSD).
- (50) Em 18.02.2021, o Senador Oriovisto Guimarães foi designado membro titular, deixando de atuar como suplente, em substituição ao Senador Reguffe, que passa a ser o suplente, pelo Podemos, para compor a comissão (Of. nº 8/2021-GLPODEMOS).
- (51) Em 19.02.2021, os Senadores José Serra e Tasso Jereissati foram designados membros titulares; e os Senadores Plínio Valério e Roberto Rocha, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL, para compor a comissão (Of. nº 8/2021-GLPSDB).
- (52) Em 19.02.2021, os Senadores Jean Paul Prates, Fernando Collor e Rogério Carvalho foram reconduzidos como membros titulares; e os Senadores Paulo Paim, Jaques Wagner e Telmário Mota, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar da Resistência Democrática, para compor a comissão (Of. nº 4/2021-BLPRD).
- (53) Em 19.02.2021, o Senador Reguffe foi designado membro titular, deixando de atuar como suplente, pelo Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL (Of. nº 8/2021-GLPODEMOS).
- (54) Em 22.02.2021, os Senadores Eduardo Braga, Renan Calheiros, Fernando Bezerra Coelho, Confúcio Moura e Mecias de Jesus foram designados membros titulares, e os Senadores Veneziano Vital do Rêgo, Luiz do Carmo e Jader Barbalho membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. 20/2021-GLMDB).
- (55) Em 23.02.2021, a Comissão reunida elegeu os Senadores Otto Alencar e Vanderlan Cardoso a Presidente e Vice-Presidente, respectivamente, deste colegiado.
- (56) Em 23.02.2021, os Senadores Alessandro Vieira, Cid Gomes e Eliziane Gama foram designados membros titulares; e os Senadores Jorge Kajuru, Leila Barros e Acir Gurgacz, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Of. nº 10/2021-BLSENIND).
- (57) Em 23.02.2021, os Senadores Eduardo Braga, Renan Calheiros, Fernando Bezerra, Confúcio Moura, Veneziano Vital do Rêgo e Mecias de Jesus foram designados membros titulares; e os Senadores Luiz do Carmo e Jader Barbalho, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. 26/2021-GLMDB).
- (58) Em 23.02.2021, a Senadora Leila Barros foi designada membro titular, em substituição à Senadora Eliziane Gama, que passa para a vaga de suplente, pelo Bloco Parlamentar Senado Independente, para compor a comissão (Memo. nº 23/2021-BLSENIND).
- (59) Em 23.02.2021, o Senador Flávio Bolsonaro foi designado membro titular; e o Senador Mecias de Jesus, membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 28/2021-GLMDB).
- (60) Em 26.02.2021, o Senador Chico Rodrigues deixou de compor a comissão (Of. 20/2021-BLVANG).
- (61) Em 26.02.2021, o Senador Irajá foi designado membro titular e o Senador Nelsinho Trad, membro suplente, pelo PSD, para compor a comissão (Of. nº 38/2021-GLPSD).
- (62) Em 15.03.2021, o Senador Jorge Kajuru deixou de compor a comissão (Memo 37/2021-BLSENIND).
- (63) Vago em 19.03.2021, em razão do falecimento do Senador Major Olímpio.
- (64) Em 13.04.2021, o Senador Giordano foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL, para compor a comissão (Of. 15/2021-BLPPP).
- (65) Em 06.05.2021, o Senador Eduardo Gomes foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. 59/2021-GLMDB).

- (66) Em 16.07.2021, o Bloco Parlamentar Senado Independente deixou de alcançar o número mínimo necessário para a constituição de Bloco Parlamentar. Desta forma, a Liderança do referido Bloco foi extinta juntamente com o gabinete administrativo respectivo.
- (67) Em 28.07.2021, o Senador Ciro Nogueira foi nomeado Ministro de Estado Chefe da Casa Civil da Presidência da República (DOU 28/07/2021, Seção 2, p. 1).
- (68) Em 09.08.2021, a Senadora Eliane Nogueira foi designada membro titular, em substituição ao Senador Ciro Nogueira, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 36/2021-GLDPP)
- (69) Em 10.08.2021, o Senador José Serra licenciou-se, nos termos do artigo 43, I, do RISF, até 10.12.2021.
- (70) Em 16.08.2021, o Senador José Anibal foi designado membro titular, pelo Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL, em substituição ao Senador José Serra, para compor a comissão (Of. nº 54/2021-GLPSDB).
- (71) Em 23.08.2021, o Senador Flávio Arns foi designado membro suplente, pelo Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL, para compor a comissão (Of. nº 51/2021-GLPODEMOS).
- (72) Em 01.09.2021, os Senadores Eduardo Braga, Renan Calheiros, Fernando Bezerra Coelho, Confúcio Moura, Veneziano Vital do Rêgo e Flávio Bolsonaro, foram designados membros titulares, e os Senadores Márcio Bittar, Luiz do Carmo, Jader Barbalho, Eduardo Gomes e Mecias de Jesus, membros suplentes, pelo Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil, para compor a comissão (Of. nº 71/2021-GLMDB).

REUNIÕES ORDINÁRIAS: TERÇAS-FEIRAS 10 HORAS  
SECRETÁRIO(A): JOÃO PEDRO DE SOUZA LOBO CAETANO  
TELEFONE-SECRETARIA: 6133034344  
FAX:

ALA ALEXANDRE COSTA SALA 13  
TELEFONE - SALA DE REUNIÕES: 33033255  
E-MAIL: cae@senado.leg.br



**SENADO FEDERAL**  
**SECRETARIA-GERAL DA MESA**

**3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA**  
**56ª LEGISLATURA**

Em 21 de setembro de 2021  
(terça-feira)  
às 09h

**PAUTA**

11ª Reunião, Extraordinária - Semipresencial

**COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS - CAE**

	Deliberativa
<b>Local</b>	Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 19

Retificações:

1. Novo relatório apresentado para o item 2 (PL 4.199/2020, PLS 421/2014, PLS 422/2014, PLS 423/2014, PL 2.948/2019 e PL 3.129/2020) (18/09/2021 11:13)
2. Inclusão do relatório do item 1 (PL 712/2019) (20/09/2021 09:49)

# PAUTA

## ITEM 1

### PROJETO DE LEI Nº 712, DE 2019

#### - Terminativo -

*Dispõe acerca da compensação do impacto tarifário causado pela baixa densidade de carga das concessionárias e permissionárias de distribuição com mercados próprios inferiores a 700 GWh por ano e altera as Leis nº 10.438, de 26 de abril de 2002, e nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996.*

**Autoria:** Senador Esperidião Amin (PP/SC)

**Relatoria:** Senador Veneziano Vital do Rêgo

**Relatório:** Pela aprovação do projeto e das Emendas nºs 1 a 5-CI.

#### **Observações:**

1. A matéria foi apreciada pela Comissão de Serviços de Infraestrutura, com parecer favorável ao projeto, com as Emendas nºs 1 a 5-CI;
2. Relatório apresentado em 20/9/2021.

#### **Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CAE\)](#)  
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

## ITEM 2

### **TRAMITAÇÃO CONJUNTA**

### 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

#### **Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CAE\)](#)  
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

### **TRAMITA EM CONJUNTO**

### PROJETO DE LEI Nº 3129, DE 2020

#### - Não Terminativo -

*Cria estímulos para a navegação no Brasil.*

**Autoria:** Senadora Kátia Abreu (PP/TO)

**Textos da pauta:**[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)**TRAMITA EM CONJUNTO****PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 421, DE 2014****- Não Terminativo -**

*Revoga os incisos II e III do art. 6º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências, para desonerar a navegação de cabotagem.*

**Autoria:** Senadora Kátia Abreu (PMDB/TO)**Textos da pauta:**[Avulso inicial da matéria](#)**TRAMITA EM CONJUNTO****PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 423, DE 2014****- Não Terminativo -**

*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 (AFRMM).*

**Autoria:** Senadora Kátia Abreu (PMDB/TO)**Textos da pauta:**[Avulso inicial da matéria](#)**TRAMITA EM CONJUNTO****PROJETO DE LEI Nº 2948, DE 2019****- Não Terminativo -**

*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.*

**Autoria:** Senador Alvaro Dias (PODE/PR)**Textos da pauta:**[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)**TRAMITA EM CONJUNTO****PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 422, DE 2014****- Não Terminativo -**

*Altera a Lei nº 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 nº 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 Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências, para modernizar o controle do tráfego marítimo no acesso às instalações portuárias.*

**Autoria:** Senadora Kátia Abreu (PMDB/TO)**Relatoria:** Senador Nelsinho Trad

**Relatório:** Favorável ao Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, na forma das treze emendas que apresenta; pelo acolhimento das Emendas nºs 9, 10, 12, 13, 14, 17, 25, 26, 28, 31, 32, 34, 37 e 40; pelo acolhimento parcial das Emenda nºs 1, 2, 3, 4, 21, 22, 24, 27, 42 e 43; contrário às demais emendas; pela 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; e, ainda, pela tramitação autônoma do Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 422, de 2014.

**Observações:**

1. *As matérias serão apreciadas pelas Comissões de Agricultura e Reforma Agrária; de Constituição, Justiça e Cidadania; e de Serviços de Infraestrutura;*
2. *Foram apresentadas 44 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;*
3. *Concedida vista coletiva em 14/9/2021;*
4. *Novo relatório apresentado em 17/9/2021.*

**Textos da pauta:**

[Avulso inicial da matéria](#)

**ITEM 3**

**PROJETO DE LEI Nº 1905, DE 2019**

**- Não Terminativo -**

*Altera as Leis nº 8.631, de 4 de março de 1993, nº 9.472, de 16 de julho de 1997, e nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, para estabelecer a vedação à cobrança de tarifas mínimas pela prestação dos serviços públicos de fornecimento de água e esgoto, energia elétrica e telecomunicações.*

**Autoria:** Senadora Rose de Freitas (PODE/ES)

**Relatoria:** Senador Angelo Coronel

**Relatório:** Favorável ao projeto, nos termos do substitutivo que apresenta

**Observações:**

1. *A matéria será apreciada pela Comissão de Transparência, Fiscalização e Controle, em decisão terminativa.*

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CAE\)](#)  
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

**ITEM 4**

**PROJETO DE LEI Nº 2012, DE 2019**

**- Terminativo -**

*Altera a Lei nº 11.350, de 5 de outubro de 2006, quanto à direitos dos Agentes Comunitários de Saúde e dos Agentes de Combate às Endemias.*

**Autoria:** Senador Weverton (PDT/MA)

**Relatoria:** Senador Vanderlan Cardoso

**Relatório:** Pela aprovação do projeto, nos termos do substitutivo que apresenta

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CAE\)](#)  
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

**ITEM 5**

**PROJETO DE LEI Nº 3525, DE 2019**

**- Não Terminativo -**

*Estabelece diretrizes para o atendimento prestado pelo Sistema Único de Saúde (SUS) às pessoas acometidas por Síndrome de Fibromialgia ou Fadiga Crônica.*

**Autoria:** Câmara dos Deputados

**Relatoria:** Senador Angelo Coronel

**Relatório:** Favorável ao projeto

**Observações:**

1. A matéria será apreciada pela Comissão de Assuntos Sociais

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CAE\)](#)  
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

**ITEM 6****PROJETO DE LEI Nº 866, DE 2019****- Não Terminativo -**

*Altera dispositivos da Lei nº 12.846, de 2013, para prever a restituição de incentivos financeiros (clawback) devidos ou pagos a dirigentes e administradores, em caso de atos cometidos contra a administração pública.*

**Autoria:** Senador Alessandro Vieira (PPS/SE)

**Relatoria:** Senador Marcos Rogério

**Relatório:** Favorável ao projeto

**Observações:**

1. A matéria será apreciada pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em decisão terminativa.

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CAE\)](#)  
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)

**ITEM 7****PROJETO DE LEI Nº 3071, DE 2019****- Terminativo -**

*Altera a Lei 13.756 de 2018 para incluir a Associação Brasileira Beneficente de Reabilitação -ABBR no destino da arrecadação das loterias.*

**Autoria:** Senador Flávio Bolsonaro (PSL/RJ)

**Relatoria:** Senador Irajá

**Relatório:** Pela aprovação do projeto, com a Emenda nº 1-CAS

**Textos da pauta:**

[Relatório Legislativo \(CAS\)](#)  
[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)  
[Parecer \(CAS\)](#)

**ITEM 8****REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS Nº 23, DE 2021**

*Requer, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de discutir as mais recentes matérias enviadas pelo Poder Executivo ao Congresso Nacional, em especial, a Medida Provisória nº 1.061, de 2021, que institui os Programas Auxílio Brasil e Alimenta Brasil, e a Proposta de Emenda à Constituição nº 23, de 2021,*

*conhecida como PEC dos Precatórios.*

**Autoria:** Senador Eduardo Braga (MDB/AM)

**Textos da pauta:**

[Requerimento \(CAE\)](#)

## ITEM 9

### **REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS Nº 24, DE 2021**

*Requer, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PL nº 2337, de 2021.*

**Autoria:** Senador Eduardo Braga (MDB/AM)

**Textos da pauta:**

[Requerimento \(CAE\)](#)

## ITEM 10

### **REQUERIMENTO DA COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS Nº 25, DE 2021**

*Requer, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater e discutir a renovação da concessão da FCA (Ferrovia Centro Atlântica S/A) e os impactos da conexão ferroviária do NE.*

**Autoria:** Senador Jaques Wagner (PT/BA)

**Textos da pauta:**

[Requerimento \(CAE\)](#)

1

**PARECER N°      , DE 2021**

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, EM DECISÃO TERMINATIVA, sobre o Projeto de Lei nº 712, de 2019, do Senador Esperidião Amin, que *dispõe acerca da compensação do impacto tarifário causado pela baixa densidade de carga das concessionárias e permissionárias de distribuição com mercados próprios inferiores a 700 GWh por ano e altera as Leis nº 10.438, de 26 de abril de 2002, e nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996.*



Relator: Senador **VENEZIANO VITAL DO RÊGO**

**I – RELATÓRIO**

Encontra-se para deliberação desta Comissão o Projeto de Lei (PL) nº 712, de 2019, que dispõe acerca da compensação do impacto tarifário causado pela baixa densidade de carga das concessionárias e permissionárias de distribuição com mercados próprios inferiores a 700 GWh (Gigawatt-hora).

Em resumo, o PL nº 712, de 2019, amplia o rol de distribuidoras de energia elétrica que podem se beneficiar da subvenção destinada a compensar os impactos tarifários da reduzida densidade de carga.

O PL possui quatro artigos.

O primeiro artigo indica o objeto da lei e o respectivo âmbito de aplicação, nos termos do previsto pelo art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que *dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, conforme determina o parágrafo único do art. 59 da Constituição Federal, e estabelece normas para a consolidação dos atos normativos que menciona.*

O segundo artigo modifica o inciso XIII do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, para: (i) retirar a exigência de que as permissionárias ou concessionárias de distribuição de energia elétrica sejam cooperativas de eletrificação rural para usufruir a subvenção pela baixa densidade de carga; e (ii) fixar em 700 GWh o limite de mercado próprio que dá direito ao benefício.

O terceiro artigo promove alterações no art. 3º da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, de forma a adequar a competência da Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) ao previsto na nova redação do inciso XIII do art. 13 da Lei nº 10.438, de 2002.

O quarto e último artigo estabelece a vigência da nova lei, qual seja, a data de sua publicação.

A proposição foi aprovada pela Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) em 14 de setembro de 2021, com cinco emendas, que promovem os seguintes ajustes na proposição:

- ▣ limitação da subvenção a distribuidoras com mercado inferior a 350 GWh, objeto das Emendas nº 02 – CI e nº 03 - CI;
- ▣ utilização, como parâmetro para cálculo da subvenção e para a tarifa a ser paga pelos consumidores das distribuidoras com mercado inferior a 350 GWh, uma distribuidora vizinha com mercado superior a 700 GWh e na mesma unidade federativa da distribuidora candidata à subvenção, objeto das Emendas nº 03 – CI e nº 04 - CI;
- ▣ submissão das distribuidoras alcançadas pelo PL nº 712, de 2019, ao arranjo estrutural que cria incentivos para que estas sejam adquiridas por aquelas empresas com economias de escala, objeto da Emenda nº 05 – CI;
- ▣ alteração da ementa do PL nº 712, de 2019, para adequá-la às modificações acima, objeto da Emenda nº 01 – CI.

O PL não recebeu emendas no prazo previsto pelo art. 122, II, alínea "c", do Regimento Interno do Senado Federal.



## II – ANÁLISE

Nos termos do art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal, são competências desta Comissão, dentre outras atribuições, opinar sobre tarifas e sobre aspectos econômicos e financeiros de qualquer matéria que lhes seja submetida. Conforme poderá ser verificado, o PL nº 712, de 2019, tem relação com esses temas.

Tendo em vista que a CAE se manifestará em caráter terminativo, é necessário avaliarmos, preliminarmente, a constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa, e adequação orçamentária e financeira do PL nº 712, de 2019, e das Emendas nº 01 – CI, nº 02 – CI, nº 03 – CI, nº 04 – CI e nº 05 – CI.

Acerca da constitucionalidade da proposição e de suas emendas, não identificamos qualquer óbice. Nesse sentido, ressaltamos que a Constituição Federal (CF) prevê, em seu art. 21, inciso XII, alínea b, que compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços e instalações de energia elétrica. Já no art. 22, incisos IV, a CF prevê a competência privativa da União para legislar sobre energia. Por sua vez, o art. 48 da CF prevê que cabe ao Congresso Nacional dispor sobre todas as matérias de competência da União.

Também não identificamos qualquer tipo de embaraço em relação à juridicidade, técnica legislativa, regimentalidade e adequação orçamentária e financeira. Em relação ao último aspecto, destacamos que o benefício proposto pelo PL nº 712, de 2019, e que não é alterado pelas emendas aprovadas, não envolve recursos do Orçamento Geral da União (OGU).

Em se tratando do mérito, o parecer aprovado pela Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) ilustra a importância da proposição, razão pela retomaremos aos seus argumentos.

Na Justificação do PL, o seu autor menciona que as pequenas distribuidoras de energia elétrica tiveram importante papel na oferta de eletricidade em áreas que não eram atendidas por aquelas de grande porte. Pondera, entretanto, que muitas apresentam baixa densidade de carga em relação ao tamanho da rede elétrica que possuem, o que eleva as suas tarifas. O problema de tarifas elevadas resultante da falta de escala na prestação do serviço, conforme o autor da proposição reconhece, foi parcialmente resolvido com a subvenção concedida às cooperativas de eletrificação rural,



benefício esse criado pela Lei nº 13.360, de 17 de novembro de 2016. Diante do fato de que o subsídio alcança somente cooperativas de eletrificação rural, o autor do PL nº 712, de 2019, deseja estendê-lo para as demais distribuidoras de pequeno porte.

O problema que fundamenta o PL nº 712, de 2019, já poderia ter sido corrigido pelo Poder Executivo. A Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, em seu art. 7º, permitiu que o Poder Executivo prorrogasse concessões de distribuição de energia elétrica com vistas a “assegurar a continuidade, a eficiência da prestação do serviço, a modicidade tarifária e o **atendimento a critérios de racionalidade operacional e econômica**” (grifo nosso). Com base nesse dispositivo, esperava-se que o Poder Executivo não prorrogasse as outorgas de empresas que não apresentassem escala na prestação do serviço, ou seja, cuja existência não fosse pautada na racionalidade econômica. Isso teria permitido a incorporação das áreas de concessão sem escala por uma que preenchesse esse requisito.

Entretanto, na regulamentação do art. 7º da Lei nº 12.783, de 2013, por meio do Decreto nº 8.461, de 2 de junho de 2015, o Poder Executivo interpretou o critério de racionalidade operacional e econômica a partir da comparação das empresas de pequeno porte com outras similares. É o que se nota na leitura do § 6º do art. 1º desse Decreto, a seguir transcrito:

“Art. 1º .....

§ 6º O atendimento ao critério de racionalidade operacional e econômica de que trata o inciso III do caput pelas concessionárias cujos mercados sejam inferiores a 500 GWh/ano deverá considerar os parâmetros técnicos, econômicos e operacionais e a estrutura dos mercados atendidos de concessionárias do mesmo porte e condição, observadas as demais disposições da legislação e regulamentação vigentes, observando:

I - o desconto na Tarifa de Uso do Sistema de Distribuição, concedido pelas supridoras às suas supridas, será reduzido à razão de vinte por cento ao ano após a prorrogação da concessão; e

II - transcorridos cinco anos a partir da prorrogação da concessão, eventuais alterações nas tarifas decorrentes da aplicação dos parâmetros técnicos, econômicos e operacionais referidos acima dar-se-ão de forma progressiva nos processos ordinários de revisão tarifária.

.....”



O efeito prático da opção feita pelo Poder Executivo foi a manutenção, por mais 30 (trinta) anos, do funcionamento de distribuidoras de pequeno porte que não possuem economias de escala, ou seja, que são incapazes, por questões operacionais e econômicas, de prestar o serviço de forma eficiente. Em consequência, consumidores dessas empresas são condenados a pagar tarifas muito superiores àquelas pagas por consumidores de distribuidoras maiores, as quais, inclusive, fornecem energia elétrica para as pequenas distribuidoras.

Diante desse cenário de ineficiência, a Lei nº 14.182, de 12 de julho de 2021, alterou a Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, e a Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, para criar um mecanismo com vistas a incentivar distribuidoras com economias de escala a comprar aquelas sem essa característica. Essa solução estrutural endereça a questão, mas apenas no longo prazo, já que sua implementação depende da concordância dos acionistas das pequenas distribuidoras. Até lá, os seus consumidores continuarão pagando tarifas mais altas. Além de prejudicar as famílias, distorção gerada pelo Decreto nº 8.461, de 2015 causa danos às atividades econômicas desenvolvidas nos municípios atendidos pelas pequenas distribuidoras porque as empresas se deslocam para regiões vizinhas nas quais o serviço é prestado por distribuidoras com tarifas menores.

O PL nº 712, de 2019, por sua vez, oferece uma forma de mitigar, no curto prazo, os danos do arranjo atual. Entretanto, conforme reconhecido pela CI, são necessários alguns ajustes para que ele atinja o objetivo inserido na solução estrutural criada pela Lei nº 14.182, de 2021. Ademais, algumas pequenas distribuidoras, apesar de possuírem tarifas altíssimas, não se encaixam nos critérios adotados pela ANEEL para definir o conceito de baixa densidade de carga, o que significa que elas não seriam alcançadas pela proposição em análise.

Nesse contexto, as emendas aprovadas pela CI promoveram relevantes aperfeiçoamentos no PL nº 712, de 2019.

O primeiro aperfeiçoamento foi limitar a subvenção a distribuidoras com mercado inferior a 350 GWh (trezentos e cinquenta gigawatts-hora), o que reduz o montante do dispêndio a ser assumido pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE). Esse ajuste é promovido por meio da alteração dos art. 1º e 2º da proposição.

O segundo aperfeiçoamento foi utilizar, como parâmetro para o cálculo da subvenção e da tarifa a ser paga pelos consumidores, uma



distribuidora vizinha com mercado superior a 700 GWh (setecentos gigawatts-hora) e na mesma unidade federativa da distribuidora candidata à subvenção. Esse ajuste exigiu a reformulação do art. 2º e a supressão do art. 3º.

O terceiro aperfeiçoamento foi submeter as distribuidoras alcançadas pelo PL nº 712, de 2019, ao arranjo estrutural que cria incentivos para que elas sejam adquiridas por aquelas empresas com economias de escala. Esse ajuste envolveu a inclusão de um novo artigo na proposição.

Ademais, a ementa da proposição foi modificada de forma a ficar alinhada com os aperfeiçoamentos acima mencionados.

Nesse contexto, entendemos que o PL nº 712, de 2019, com as emendas aprovadas pela CI, atenderá ao propósito que motivou a sua apresentação e a um custo relativamente pequeno, de cerca de R\$ 47 milhões. Trata-se de um montante irrisório frente aos mais de R\$ 20 bilhões de despesas da CDE. Considerando o peso da CDE nas tarifas de energia elétrica, o impacto provocado pela correção de distorção que a proposição sana deve ser inferior a 0,05%.

### III – VOTO

Diante do exposto, voto:

- 1) pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa, regimentalidade e adequação orçamentária e financeira do PL nº 712, de 2019, e de suas Emendas nº 01 – CI, nº 02 – CI, nº 03 – CI, nº 04 – CI e nº 05 – CI;
- 2) pela aprovação do PL nº 712, de 2019, com as Emendas nº 01 – CI, nº 02 – CI, nº 03 – CI, nº 04 – CI e nº 05 – CI.

Sala da Comissão,

, Presidente



, Relator





## SENADO FEDERAL

### PROJETO DE LEI Nº 712, DE 2019

Dispõe acerca da compensação do impacto tarifário causado pela baixa densidade de carga das concessionárias e permissionárias de distribuição com mercados próprios inferiores a 700 GWh por ano e altera as Leis nº 10.438, de 26 de abril de 2002, e nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996.

**AUTORIA:** Senador Esperidião Amin (PP/SC)



[Página da matéria](#)

**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2019**

Dispõe acerca da compensação do impacto tarifário causado pela baixa densidade de carga das concessionárias e permissionárias de distribuição com mercados próprios inferiores a 700 GWh por ano e altera as Leis nº 10.438, de 26 de abril de 2002, e nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Esta Lei dispõe acerca da compensação do impacto tarifário causado pela baixa densidade de carga, às concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica com mercados próprios inferiores a 700 GWh (setecentos gigawatts-hora) anuais.

**Art. 2º** O inciso XIII do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 13.** .....

XIII – prover recursos para compensar o impacto tarifário da reduzida densidade de carga do mercado de concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica com mercados próprios inferiores a 700 gigawatts-hora (GWh) por ano, na forma definida pela Aneel.

.....” (NR)

**Art. 3º** O art. 3º da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 3º** .....

.....  
§ 2º A Aneel deverá definir o valor da subvenção prevista no inciso XIII do art. 13 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, a ser recebida por concessionárias e permissionárias do serviço público de distribuição de energia elétrica com mercados próprios inferiores a 700 GWh por ano para compensar a reduzida densidade de carga, quando for o caso.

§ 3º A subvenção a que se refere o § 2º será igual ao valor adicional de receita requerida que precisaria ser concedido à principal concessionária de distribuição supridora, caso os ativos, o mercado e os consumidores dos concessionários e permissionários do serviço público de distribuição de energia elétrica com mercados próprios inferiores a 700 GWh por ano fizessem parte de sua concessão.

§ 4º A subvenção a que se refere o § 2º será calculada pela Aneel a cada revisão tarifária ordinária da principal concessionária de distribuição de energia elétrica supridora das concessionárias e permissionárias de distribuição de energia elétrica com mercados próprios inferiores a 700 GWh por ano, devendo o valor encontrado ser atualizado pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), ou outro que o substituir, nos processos subsequentes de reajuste tarifário.

§ 5º O disposto neste artigo aplica-se a partir do processo tarifário das concessionárias e permissionárias de distribuição de energia elétrica com mercados próprios inferiores a 700 GWh por ano que suceder a revisão tarifária ordinária da principal concessionária supridora, mesmo que essa tenha ocorrido nos anos de 2015 ou 2016, sempre com efeitos prospectivos, nos termos da regulação da Aneel.

.....  
§ 7º No exercício da competência prevista no inciso XI, a Aneel deverá, para efeito de definição da subvenção de que trata o § 2º e dos descontos nas tarifas de uso dos sistemas de distribuição e transmissão e nas tarifas de energia, considerar o mercado limitado a 500 GWh por ano para as concessionárias e permissionárias de



SF/19395.29404-85

distribuição de energia elétrica cujos mercados próprios sejam superiores a 500 GWh por ano.

§ 8º Quando não houver concessionária de distribuição de energia elétrica supridora, os cálculos relativos à subvenção de que trata o § 2º serão realizados com base na maior concessionária de distribuição que atue na mesma Unidade da Federação que a concessionária ou permissionária com mercado próprio inferior a 700 GWh por ano.” (NR)

**Art. 4º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

### JUSTIFICAÇÃO

As pequenas distribuidoras de energia elétrica, geralmente situadas nos municípios do interior dos Estados, tiveram importante papel ao levar eletricidade a áreas que ainda não eram atendidas pelas maiores distribuidoras estaduais, promovendo a descentralização do desenvolvimento no país.

Todavia, é preciso reconhecer que muitas delas apresentam reduzida densidade de carga em relação ao tamanho da rede de distribuição, o que leva a tarifas mais elevadas para a população atendida.

Esse problema encontra-se parcialmente resolvido, pois foi instituída subvenção que permite a redução das tarifas aplicadas aos consumidores das cooperativas de eletrificação rural, levando o custo da energia elétrica a patamares razoáveis.

No entanto, as concessionárias de distribuição de pequeno porte, que foram criadas no mesmo espírito de levar o desenvolvimento ao interior e apresentam estrutura de mercado semelhante ao das cooperativas de eletrificação, não foram incluídas entre os beneficiários da mencionada subvenção. Como resultado, os consumidores atendidos por essas empresas são obrigados a pagar tarifas de energia elétrica elevadíssimas, as mais altas do Brasil.



Para piorar a situação, em muitos casos, as áreas atendidas pelas distribuidoras são vizinhas daquelas em que atuam as cooperativas de eletrificação, evidenciando aos cidadãos o tratamento desigual que a legislação do setor elétrico concedeu a situações equivalentes.

Como exemplo, podemos citar a emblemática situação do Município de Urussanga, no Estado de Santa Catarina. O fornecimento de energia elétrica local é realizado por duas cooperativas de eletrificação e uma pequena concessionária. Todavia, para frustração dos consumidores da área atendida pela concessionária, a tarifa média aplicada é a sexta mais cara entre as 97 distribuidoras brasileiras, de acordo com a Aneel. Por outro lado, nos locais em que atuam as cooperativas, as tarifas são a terceira e a nona mais baratas.

Esse quadro, além do legítimo descontentamento da população prejudicada, também gera expressivas perdas econômicas nos municípios atendidos pelas pequenas concessionárias de distribuição. Prevalece uma quase incontornável dificuldade em atrair novas empresas, especialmente indústrias, enquanto a atividade econômica local é reduzida com a saída das firmas que vão se instalar em localidades com menor custo de energia elétrica. Dessa maneira, a tendência é o empobrecimento da população, e, com a perda de arrecadação local, a redução da capacidade das prefeituras para suprir os serviços públicos essenciais, como nas áreas de educação e de saúde.

Com o objetivo de resolver esse sério problema, apresentamos este projeto de lei, que busca estender às pequenas concessionárias de distribuição a subvenção criada para compensar o impacto tarifário causado pela pequena densidade das cooperativas de eletrificação rural.

Ressaltamos que o reflexo da medida na Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) será mínimo, pois os mercados dessas pequenas distribuidoras somados representam menos de um por cento do mercado nacional de energia elétrica. Além disso, essa compensação é bastante natural e já ocorre nos Estados em que atua uma única distribuidora, onde a menor densidade de carga dos municípios do interior é compensada pela maior densidade nas grandes regiões metropolitanas e nos polos



SF/19395.29404-85

industriais, gerando tarifas equilibradas e homogêneas em toda a área de concessão.

Diante do exposto, pedimos o apoio dos nobres parlamentares para a pronta transformação deste projeto em norma legal.

Sala das Sessões,

Senador ESPERIDIÃO AMIN



---

## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.427, de 26 de Dezembro de 1996 - Lei da ANEEL - 9427/96  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1996;9427>
  - artigo 3º
- Lei nº 10.438, de 26 de Abril de 2002 - Lei do Setor Elétrico - 10438/02  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2002;10438>
  - inciso XIII do artigo 13

2



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

**PARECER Nº , DE 2020**

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 4199, de 2020, da Presidência da República, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar); altera as Leis nºs 5.474, de 18 de julho de 1968, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, e 11.033, de 21 de dezembro de 2004; e revoga o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892, e o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940, e dispositivos da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001 e das Leis nºs 6.458, de 1º de novembro de 1977, 11.434, de 28 de dezembro de 2006, 11.483, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, 12.599, de 23 de março de 2012, 12.815, de 5 de junho de 2013 e 13.848, de 25 de junho de 2019.



SF/21762.29056-58

**I – RELATÓRIO**

Vem ao exame da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei (PL) 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. 1 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



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

de recursos advindos da arrecadação do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

O PL nº 4.199, de 2020, era aguardado há algum tempo com grande expectativa pelo mercado. De acordo com a própria justificação do projeto, durante a fase de elaboração do texto, foram realizadas diversas reuniões e debates contando com a participação e contribuições dos usuários dos serviços, dos transportadores, de representantes do poder público e privado, de entidades representativas dos trabalhadores, da indústria naval, do Poder Legislativo, entre outros.

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 das Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) afretarem embarcações sem a obrigatoriedade de possuírem embarcações próprias, como exigido pela legislação vigente. Esta 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.





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 de Transportes (DNIT), que passa a ser responsável por executar, direta ou indiretamente, obras portuárias, especialmente dragagens.

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

O PL modifica também a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que dispõe sobre o Adicional do Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e o Fundo da Marinha Mercante (FMM). 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 nº 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 quarenta e quatro emendas.

Tramitam em conjunto, nos termos do art. 258 do Regimento Interno do Senado Federal, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 421, de 2014; o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 422, de 2014; o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 423, de 2014; o Projeto de Lei nº 2.948, de 2019; e o Projeto de Lei (PL) nº 3.129, de 2020. Todos os projetos são de autoria da Senadora Katia Abreu.

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 421, de 2014, *revoga os incisos II e III do art. 6º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências, para desonerar a navegação de cabotagem.* O inciso II do art. 6º, revogado pelo projeto, estabelece a alíquota de 10% (dez por cento) para o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) na navegação de cabotagem. O inciso III do mesmo artigo, também revogado, estabelece a



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 422, de 2014, altera a Lei nº 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 nº 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 Infra-Estrutura 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 Aquaviários – ANTAQ a fixação de preço máximo do serviço de praticagem.

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 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 (AFRMM).

O Projeto de Lei (PL) 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.

O Projeto de Lei (PL) 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 (CDFMM).

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





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

## II – 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 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



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 pela prejudicialidade do PLS nº 423, de 2014.

- **PL nº 2.948, de 2019**

O PL modifica dispositivos da Lei nº 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 nº 3.129, de 2020.

Concordamos com a necessidade de diminuir as restrições para os 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 onde 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 pela consequente prejudicialidade do PL.

- **PL nº 3.129, de 2020**

O PL cria estímulos para a navegação no Brasil, por meio de alterações na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Alguns dos dispositivos já estão contemplados no



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

PL nº 4.199, de 2020 como, por exemplo, a alteração proposta pelo art. 2º do PL, que modifica o § 2º do art. 11 da Lei nº 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 nº 3.129, de 2020, que altera os arts. 12, 20 e 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 (lei de criação da ANTAQ), para inserir dispositivos que enfatizam o papel da Agência em promover a concorrência e evitar práticas anticompetitivas, além de incentivar a multimodalidade e estabelecer tratamentos isonômicos nos procedimentos de alfandegamento e das exportações.

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 nº 3.129, de 2020.

- **PL nº 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/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



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 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 das EBN 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.



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 (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 esse afretamento são:

- 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 um custo menor. Esta hipótese também equilibra a concorrência entre as empresas que já investiram no Brasil, e, portanto, tem custos superiores, e aquelas que poderão entrar no mercado sem investimento algum (o afretamento a casco nu sem lastro);
- Em substituição de embarcação em construção no País. Nessa hipótese, é mantido o incentivo à indústria de construção naval, uma vez que a construção de embarcação no Brasil permite à EBN afretar duas vezes a tonelagem que estiver em construção;
- Em substituição de embarcação em construção no exterior. Nesse caso a EBN só poderá afretar a mesma tonelagem em construção;



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

- 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 a indústria naval. O cenário atual, onde 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 a 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.



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 (EBN-i), que irá constituir frota e fretar as embarcações para as EBN 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 melhor 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 drástica. Trata-se apenas de um reequilíbrio da matriz de transporte de cargas brasileira.

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.

Passamos a analisar as quarenta e quatro emendas apresentadas ao projeto.

A **Emenda nº 1**, de autoria da Senadora Katia 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



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 regulamente e dê efetividade à preferência de bandeira determinada em Lei.

É possível, no entanto, permitir o número ilimitado de viagens, desde que a autorização para o afretamento vincule uma embarcação específica. Essa prática evita a abertura indiscriminada para navios estrangeiros e, ao mesmo tempo, promove a competição, flexibiliza e desburocratiza os afretamentos a tempo, sem a necessidade de constantes e sucessivas circularizações.

Portanto, **acolhemos parcialmente** a Emenda nº 1, na forma da Emenda nº 49 que apresentamos.

A **Emenda nº 2**, também de autoria da Senadora Katia Abreu, suprime do PL os incisos I e III do § 1º 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 (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, 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.



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 nº 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 exerça o poder de bloqueio.

Dessa forma, com o intuito de reconhecer os investimentos em frota nacional para atender a demanda do mercado nacional, **acatamos parcialmente** a Emenda nº 2, na forma da Emenda nº 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.

Entendemos que a proposta da emenda pode ser aproveitada nos termos da Emenda nº 13, razão pela qual a **acolhemos parcialmente**.

A **Emenda nº 4**, de autoria do Senador Plínio Valério vai ao encontro dos anseios do setor produtivo e da sociedade, que busca 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** na forma da Emenda nº 13.





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

É importante ressaltar que as reduções das alíquotas do AFRMM não ferem a Lei de Responsabilidade Fiscal, (LRF) especialmente o 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 LRF.

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 nobre 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 ela 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



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 Álvaro 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 Álvaro 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 quinze 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 granéis 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



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 oferecem 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. Assim, **acolhemos** a Emenda nº 13 na sua íntegra.

A **Emenda nº 14**, da Senadora Rose de Freitas, 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 Senador Major Olímpio.

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.

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



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 (e não mais dos serviços de praticagem). 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** a emenda.

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



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 justificativa 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 Alencar, 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 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 2/3 para 1/3, nos termos do 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 1/3 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 1/3 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 1/5 de tripulantes brasileiros após 90 dias de permanência no país e 1/3 de tripulantes brasileiros após 180 dias de permanência no país, enquanto as embarcações brasileiras devem ser guarnecidas por pelo menos 2/3 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.



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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, conseqüentemente, ampliará os postos de trabalhos para a tripulação brasileira. **Acolhemos**, portanto, a emenda.

A **Emenda nº 29**, de lavra do Senador Otto Alencar, obriga a construção de embarcações nos estaleiros brasileiros, salvo nos casos de falta de capacidade operacional. Entendemos a importância de se incentivar a nossa 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, nos parece que obrigar a construção dessas embarcações esbarra em alguns óbices.

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 que a legislação atual e o PL oferecem



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 de 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 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 nº 31**, 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 significa mais burocracia e despesas para a sociedade. **Acolhemos**, assim, a Emenda nº 31.

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

A **Emenda nº 33** modifica o art. 19 do PL para suprimir os §§ 1º ao 7º do art. 10 do PL da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que tratam das regras de



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 nº 34** altera o art. 21 do PL para modificar a Lei nº 10.893, de 2004, para tratar da perda do direito de uso do AFRMM, que decairá em 5 anos, ao contrário dos 3 anos atuais. A ampliação de 3 para 5 anos permite melhor uso dos recursos, em especial para as docagens, que devem acontecer a cada 5 anos. Ou seja, haverá um casamento entre a validade dos recursos e os financiamentos para docagem. **Acolhemos**, portanto, a emenda.

A **Emenda nº 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 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. **Acolhemos** a Emenda nº 37.



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

A **Emenda nº 38** pretende modificar o art. 19 do PL para suprimir o direito da Empresa Brasileira de Investimento na Navegação (EBN-i) 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 nº 40** sugere que a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, seja alterada para determinar a isenção do pagamento da Taxa de Utilização do Mercante (TUM) quando as cargas forem transportadas nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, cuja origem ou destino final seja porto localizado nas regiões Norte e Nordeste. De fato, o valor arrecadado com o TUM é irrisório, além de aumentar a burocracia que tanto tentamos combater. Nesse sentido, **acolhemos** a presente emenda.

A **Emenda nº 41** já foi analisada acima juntamente com a Emenda nº 11.



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

A **Emenda nº 42** sugere a redução da obrigatoriedade da tripulação brasileira, prevista no art. 9º do PL, de 2/3 para 1/3. Ato contínuo, propõe ainda modificar aspectos dos seguros marítimos.

De fato, a redução do número mínimo de tripulantes para 1/3 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 especificar 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 nº 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 nº 47 que apresentamos.

A **Emenda nº 44**, do Senador Luiz Carlos Heinze, suprime o art. 7º do PL e da 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 as linhas gerais sobre a matéria. A regulamentação das matérias compete ao Poder Executivo. Nesse sentido, **rejeitamos** a emenda.

Feita 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 nº 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





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 esta 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 esta 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** é resultado do acolhimento parcial da Emenda nº 1.



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

A **Emenda nº 50** 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 quarenta e oito 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 51** 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 52** 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 53** 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 54** 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 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





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 viabilizado se o agente financeiro conceder maior prazo de amortização.

Por fim a **Emenda nº 57** prorroga o prazo dos benefícios conferidos pelo Reporto, que encerrou-se no fim de 2020, para 31 de dezembro de 2023. O crescimento e o desenvolvimento da navegação de cabotagem impactam diretamente a movimentação nos portos, que precisarão promover investimentos para acompanhar a nova demanda. Nesse sentido, é salutar, como política pública, diminuir as barreiras pra aquisição de equipamentos para os portos.

### III – VOTO

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, 13, 14, 17, 25, 26, 28, 31, 32, 34, 37 e 40; pelo acolhimento parcial das Emendas nºs 1, 2, 3, 4, 21, 22, 24, 27, 42 e 43, na forma das emendas que apresentamos; rejeitadas as demais emendas;



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

**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.



SF/21762.29056-58

**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 -**



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 -**

Insiram-se os seguintes §§, renumerando-se o atual parágrafo único, ao art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, alterado pelo art. 19 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020:



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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

§ 3º No momento da solicitação da autorização de afretamento por tempo a Empresa Brasileira de Navegação indicará a embarcação a ser utilizada no transporte pretendido.

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



SF/21762.29056-58

**EMENDA Nº 50 -**

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 2 (duas) embarcações;
- II – após 1º de janeiro de 2025, para 3 (três) embarcações;
- III – após 1º de janeiro de 2026, para 4 (quatro) embarcações.

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

**EMENDA Nº 51 -**



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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



**EMENDA Nº 52 -**

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 53 -**

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 54 -**

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.** .....



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 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:



SF/21762.29056-58



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador NELSON TRAD

“Art. 26. ....

I – .....

a) .....

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

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

f) às empresas brasileiras, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado, para construção, *jumborização*, conversão, modernização, docagem, manutenção, inclusive preventiva, ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro ou por empresa especializada, de qualquer tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras;

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

l) 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



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador NELSON TRAD

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.



SF/21762.29056-58

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

.....” (NR)

### EMENDA Nº 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 julho 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 ultrapassem os prazos máximos 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.”(NR)

### EMENDA Nº 57 -

Substitua-se, no art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, alterada 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”.



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

Sala das Sessões,

, Presidente

, Relator  
Senador **Nelsinho Trad**





## SENADO FEDERAL

### PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2020

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

**AUTORIA:** Câmara dos Deputados

**DOCUMENTOS:**

- [Texto do projeto de lei da Câmara](#)
- [Legislação citada](#)
- [Projeto original](#)

[http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=1922656&filename=PL-4199-2020](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1922656&filename=PL-4199-2020)



[Página da matéria](#)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar); altera as Leis n°s 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 n° 123, de 11 de novembro de 1892, e o Decreto-Lei n° 2.784, de 20 de novembro de 1940, e dispositivos da Medida Provisória n° 2.217-3, de 4 de setembro de 2001 e das Leis n°s 6.458, de 1° 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.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I  
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1° Fica instituído o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), com os seguintes objetivos:

- I - ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem;
- II - incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem;
- III - ampliar a disponibilidade de frota para a navegação de cabotagem;
- IV - incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais;
- V - estimular o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira;

VI - revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem com as políticas de construção naval;

VII - incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos delas decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira; e

VIII - otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Parágrafo único. Caberá ao Ministério da Infraestrutura monitorar e avaliar o BR do Mar, além de estabelecer os critérios a serem observados em seu monitoramento e em sua avaliação.

Art. 2º São diretrizes do BR do Mar:

- I - segurança nacional;
- II - estabilidade regulatória;
- III - regularidade da prestação das operações de transporte;
- IV - otimização do uso de embarcações afretadas;
- V - equilíbrio da matriz logística brasileira;
- VI - incentivo ao investimento privado;
- VII - promoção da livre concorrência;
- VIII - otimização do emprego de recursos públicos;
- IX - contratação e qualificação profissional de marítimos nacionais;
- X - inovação e desenvolvimento científico e tecnológico;
- XI - desenvolvimento sustentável; e

XII - transparência e integridade.

Art. 3º Para fins de habilitação no BR do Mar, a empresa interessada deverá cumprir os seguintes requisitos:

I - estar autorizada a operar como empresa brasileira de navegação no transporte de cargas por cabotagem;

II - comprovar situação regular em relação aos tributos federais; e

III - apresentar, na forma e na periodicidade a serem estabelecidas em regulamentação própria, informações relativas à sua operação no Brasil, com relação aos seguintes parâmetros de monitoramento da política pública criada por esta Lei:

a) expansão, modernização e otimização das suas atividades e da sua frota operante no País;

b) melhoria na qualidade e na eficiência do transporte por cabotagem em relação à experiência do usuário;

c) aumento na oferta para o usuário do transporte por cabotagem;

d) criação e manutenção de operação de transporte de cargas regular;

e) valorização do emprego e qualificação da tripulação brasileira contratada;

f) desenvolvimento das atividades da cadeia de valor da navegação de cabotagem nas operações realizadas no País;

g) inovação e desenvolvimento científico e tecnológico que promovam o desenvolvimento econômico do transporte por cabotagem;

h) segurança no transporte dos bens transportados;

i) desenvolvimento sustentável;

j) transparência quanto aos valores do frete;

k) práticas concorrenciais saudáveis, que garantam a competitividade e a condução dos negócios de forma eticamente responsável; e

l) promoção da integridade.

§ 1º A autorização de que trata o inciso I do *caput* deste artigo poderá ser outorgada a empresa brasileira que esteja amparada em quaisquer das hipóteses de afretamento previstas nesta Lei.

§ 2º A forma de outorga da autorização de que trata o § 1º deste artigo será disciplinada em regulamento.

§ 3º A regulação não criará nenhuma obrigação às empresas interessadas que não exclusivamente a de prestação das informações previstas no inciso III do *caput* deste artigo.

Art. 4º Ato do Ministro de Estado da Infraestrutura concederá à empresa interessada a habilitação no BR do Mar.

§ 1º O descumprimento das condições estabelecidas no art. 3º desta Lei acarretará a perda de habilitação da empresa no BR do Mar.

§ 2º A empresa que perder a sua habilitação nos termos do § 1º deste artigo não terá direito à obtenção de nova habilitação pelo prazo de 2 (dois) anos.

§ 3º A forma de concessão da habilitação de que trata este artigo será disciplinada em regulamento.

## CAPÍTULO II DO AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES

### Seção I Das Hipóteses de Afretamento

Art. 5º A empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar por tempo embarcações de sua subsidiária integral estrangeira para operar a navegação de cabotagem, desde que essas embarcações estejam:

I - em sua propriedade; ou

II - em sua posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco nu.

§ 1º O afretamento de que trata o *caput* deste artigo poderá ser realizado nas seguintes hipóteses:

I - ampliação da tonelage m de porte bruto das embarcações próprias efetivamente operantes, registradas em nome do grupo econômico a que pertença a empresa afretadora, de acordo com a proporção a ser definida em ato do Poder Executivo federal;

II - substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no País, na proporção de até 200% (duzentos por cento) da tonelage m de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de 6 (seis) meses, prorrogável por igual período, até o limite de 36 (trinta e seis) meses;

III - substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no exterior, na proporção de até 100% (cem por cento) da tonelage m de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de 6 (seis) meses, prorrogável por igual período, até o limite de 36 (trinta e seis) meses;

IV - atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo, nos termos dispostos em ato do Poder Executivo federal; e

V - prestação de operações especiais de cabotagem, pelo prazo de 36 (trinta e seis) meses, prorrogável por até 12

(doze) meses, nos termos dispostos em ato do Poder Executivo federal.

§ 2º Para fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - embarcação em construção: aquela cujo pagamento inicial já tenha sido efetuado pelo proprietário da embarcação ao estaleiro construtor até a assinatura do termo de entrega e aceitação pelas partes; e

II - operações especiais de cabotagem: aquelas consideradas regulares para o transporte de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira.

§ 3º As embarcações afretadas de acordo com o *caput* deste artigo deverão atender aos requisitos estabelecidos nos tratados e nos códigos internacionais em vigor no Brasil, bem como, no que couber, nas Normas da Autoridade Marítima.

§ 4º Os afretamentos previstos no *caput* deste artigo também poderão ser feitos de empresa subsidiária integral estrangeira de outra empresa brasileira de navegação, desde que tais embarcações estejam:

I - em sua propriedade; ou

II - em sua posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco nu.

Art. 6º As embarcações afretadas na forma prevista no inciso II do § 1º do art. 5º desta Lei poderão permanecer no País pelo período de 36 (trinta e seis) meses, ainda que a sua construção no País tenha sido concluída anteriormente ao término do prazo.

Parágrafo único. O disposto no *caput* deste artigo é complementar às disposições de afretamento em substituição à

construção de que tratam o inciso III do *caput* do art. 9º e o inciso III do *caput* do art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

Art. 7º Na hipótese prevista no inciso IV do § 1º do art. 5º desta Lei, o Ministério da Infraestrutura estabelecerá:

I - as cláusulas essenciais dos contratos de transporte de longo prazo; e

II - os tipos de cargas que poderão ser transportadas.

§ 1º Ato do Poder Executivo federal poderá estabelecer a quantidade máxima de embarcações afretadas, como proporção em relação à tonelagem de porte bruto das embarcações efetivamente operantes que arvoem bandeira brasileira, sobre as quais empresa brasileira de navegação tenha domínio.

§ 2º As embarcações afretadas na forma prevista no *caput* 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.

Art. 8º A capacidade e o porte das embarcações afretadas na forma prevista no inciso V do § 1º do art. 5º desta Lei observarão a proporcionalidade em relação à demanda da operação especial de cabotagem proposta.

Parágrafo único. O afretamento de embarcações de que trata o *caput* deste artigo será permitido apenas enquanto a operação especial de cabotagem estiver em funcionamento.

## Seção II

### Dos Direitos e Deveres Aplicáveis às Embarcações Afretadas

Art. 9º As embarcações afretadas na forma prevista nesta Lei ficam obrigadas a:

I - submeter-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras;

II - ter tripulação composta de, no mínimo, 2/3 (dois terços) de brasileiros em cada nível técnico do oficialato, incluídos os graduados ou subalternos, e em cada ramo de atividade, incluídos o convés e as máquinas, de caráter contínuo;

III - ter, obrigatoriamente, comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas brasileiros; e

IV - ter as operações de cabotagem amparadas em cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil por meio da qual o segurador ficará obrigado a indenizar as perdas e os danos previstos no contrato de seguro.

§ 1º Em relação ao quantitativo de brasileiros a que se refere o inciso II do *caput* deste artigo, na hipótese de o cálculo resultar em fração igual ou maior que 0,5 (cinco décimos), o quantitativo será arredondado para o número inteiro subsequente.

§ 2º Para efeito do cálculo do quantitativo de brasileiros em atividade de caráter contínuo a que se refere o inciso II do *caput* deste artigo, os marítimos das seções de câmara e saúde, no nível técnico de subalterno, serão considerados conjuntamente à atividade de convés e separadamente da seção de máquinas.

§ 3º A inspeção relativa à Autoridade Marítima, abrangida pelo inciso I do *caput* deste artigo, será disciplinada em Norma da Autoridade Marítima e poderá ser realizada antes de a embarcação entrar as águas jurisdicionais brasileiras.

§ 4º Regulamento poderá dispor sobre as coberturas exigidas e as condições de contratação do seguro e do resseguro previstos no inciso IV do *caput* deste artigo, de modo a assegurar sua livre contratação no mercado internacional ou doméstico.

§ 5º Na hipótese de inexistir quantitativo de marítimos brasileiros para compor a proporção mínima a que se refere o inciso II do *caput* deste artigo, a empresa habilitada poderá requerer à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorização para operar a embarcação específica com tripulação estrangeira, em caráter temporário, por prazo determinado, não superior a 90 (noventa) dias, ou em apenas 1 (uma) operação, no caso de a execução exigir tempo maior que o prazo máximo estabelecido, conforme definições em regulamento.

§ 6º Os tripulantes embarcados em navios habilitados no BR do Mar serão considerados, para efeitos da Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2017, em viagem de longo curso, abrangidos pelo disposto no § 7º do art. 14 da referida Lei.

Art. 10. O descumprimento das obrigações estabelecidas no art. 9º desta Lei ou a perda da habilitação da empresa no BR do Mar implicará a perda do direito de permanência da embarcação estrangeira no País.

Art. 11. São direitos das embarcações estrangeiras afretadas na forma prevista nesta Lei:

I - a destinação do produto da arrecadação do AFRMM e o ressarcimento de que trata o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004;

II - a observância às mesmas condições comerciais para a prestação dos serviços de praticagem e dos serviços de apoio portuário; e

III - a possibilidade de identificação como embarcação de bandeira brasileira para comprovação de existência ou disponibilidade nos termos do inciso I do *caput* do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, exceto na hipótese prevista no inciso IV do § 1º do art. 5º desta Lei.

Art. 12. Aos contratos de trabalho dos tripulantes que operem em embarcação estrangeira afretada na forma prevista nesta Lei serão aplicáveis as regras internacionais estabelecidas por organismos internacionais devidamente reconhecidos, referentes à proteção das condições de trabalho, à segurança e ao meio ambiente a bordo de embarcações, e a Constituição Federal.

Parágrafo único. O disposto em instrumento de acordo ou convenção coletiva de trabalho precederá outras normas de regência sobre as relações de trabalho a bordo.

Art. 13. As embarcações afretadas autorizadas a operar no transporte por cabotagem serão automaticamente submetidas ao regime de admissão temporária, sem registro de declaração de importação, com suspensão total do pagamento dos seguintes tributos federais:

I - Imposto de Importação, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966;

II - Imposto sobre Produtos Industrializados incidente sobre a importação, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966;

III - Contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidentes na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços (PIS/Pasep-Importação), ou contribuições sociais ou imposto incidente sobre a importação que venha a sucedê-las;

IV - Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior (Cofins-Importação), conforme disposto no art. 14 da Lei nº 10.865, 30 de abril de 2004;

V - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide-Combustíveis), conforme disposto no art. 298 do Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009; e

VI - AFRMM, conforme disposto na alínea c do inciso V do *caput* do art. 14 e no art. 15 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

### Seção III Das Regras Gerais Aplicáveis ao Afretamento

Art. 14. Para fins do disposto nesta Lei, a Antaq definirá, no prazo de 90 (noventa) dias, contado da data de entrada em vigor desta Lei, os critérios para o enquadramento da embarcação como:

- I - efetivamente operante; e
- II - pertencente a um mesmo grupo econômico.

Art. 15. Ato do Poder Executivo federal disporá sobre:

I - as normas e os critérios para contratação e apresentação de garantias de execução da construção da embarcação no exterior e para fiscalização, acompanhamento e comprovação de sua evolução; e

II - as normas, os critérios e as competências para estabelecimento dos limites máximos de tolerância para identificação da equivalência de tonelagem de porte das embarcações.

Parágrafo único. As normas de que trata o inciso II do *caput* deste artigo observarão o direito ao afretamento de, no mínimo, 1 (uma) embarcação de porte equivalente.

### CAPÍTULO III DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 16. Com vistas a reduzir a complexidade e o custo das operações em relação àquelas praticadas no comércio exterior, os órgãos e as entidades que atuam em portos e em instalações portuárias adotarão procedimentos e rotinas de trabalho que considerem as especificidades do transporte por cabotagem, inclusive quanto à fiscalização e à liberação de bens e produtos.

Parágrafo único. Ficam isentas de apresentar Certificado de Livre Prática (CLP), em todos os portos e instalações portuárias nacionais, as embarcações que operam nas navegações de cabotagem, de apoio portuário e de apoio

marítimo e na navegação interior, fluvial e lacustre de percurso nacional.

Art. 17. O Ministério da Infraestrutura e a Antaq ficam autorizados a obter acesso a dados e a informações para possibilitar a formulação de políticas públicas, a fiscalização e a regulação do setor de transporte aquaviário, ressalvados os dados protegidos por sigilo fiscal e observado o disposto nas Leis nºs 12.527, de 18 de novembro de 2011, e 13.709, de 14 de agosto de 2018, conforme disposto em regulamento.

Art. 18. O art. 15 da Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 15. ....

.....

II - .....

.....

b) esteja acompanhada de documento hábil comprobatório da entrega e do recebimento da mercadoria, permitida a sua comprovação por meio eletrônico;

.....

§ 3º A comprovação por meio eletrônico de que trata a alínea *b* do inciso II do *caput* deste artigo poderá ser disciplinada em ato do Poder Executivo federal.”(NR)

Art. 19. A Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º .....

.....

V - empresa brasileira de navegação: pessoa jurídica constituída de acordo com o disposto nas leis brasileiras, com sede no País, que tem por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente com embarcações próprias ou afretadas;

VI - embarcação brasileira: aquela que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira, independentemente do local onde tenha sido construída ou da forma como tenha sido incorporada à frota do operador;

.....

XV - empresa brasileira de investimento na navegação: aquela que tem por objeto fretamento de embarcações para empresas brasileiras ou estrangeiras de navegação." (NR)

"Art. 4º-A É obrigatória a disponibilização de vagas para estágio embarcado a alunos egressos de cursos do sistema de ensino profissional marítimo nas embarcações brasileiras e estrangeiras afretadas a casco nu, com ou sem suspensão de bandeira, e nas afretadas por tempo.

Parágrafo único. Ato do Poder Executivo federal poderá dispor sobre quantitativos mínimos de vagas destinadas a praticantes para cada tipo de embarcação e operação, de modo a considerar as peculiaridades técnicas e os impactos econômicos desses quantitativos."

"Art. 10. ....

.....

IV - estrangeira por viagem ou tempo, para operar na navegação de cabotagem, em substituição a embarcação de tipo semelhante, própria ou afretada, em *jumborização*, conversão, modernização, docagem ou reparação, no País ou no exterior, na proporção de até 100% (cem por cento) da sua tonelagem de porte bruto.

§ 1º Sem prejuízo do disposto no inciso III do *caput* deste artigo, fica autorizado o afretamento de 1 (uma) embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para navegação de cabotagem, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira.

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

I - após 12 (doze) meses de vigência desta Lei, para 2 (duas) embarcações;

II - após 24 (vinte e quatro) meses de vigência desta Lei, para 3 (três) embarcações; e

III - após 36 (trinta e seis) meses de vigência desta Lei, para 4 (quatro) embarcações.

§ 3º O afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, será livre a partir de 48 (quarenta e oito) meses de vigência desta Lei, observadas as condições de segurança definidas em regulamento.

§ 4º As empresas brasileiras de navegação do mesmo grupo econômico poderão operar na navegação de cabotagem com embarcações afretadas de acordo com o disposto nos §§ 1º, 2º e 3º deste artigo, hipótese em que não será necessário ter frota própria ou ter contratado a construção de embarcações.

§ 5º As embarcações afretadas a casco nu de acordo com o disposto nos §§ 1º, 2º e 3º deste artigo não poderão ser utilizadas para verificação e comprovação de existência ou disponibilidade, nos termos do inciso I do *caput* do art. 9º desta Lei.

§ 6º As embarcações afretadas na forma prevista no *caput* deste artigo deverão observar as condições de segurança definidas em Norma da Autoridade Marítima.

§ 7º A verificação da quantidade de embarcações estabelecida nos §§ 1º e 2º deste artigo considerará a quantidade de embarcações afretadas pelo grupo econômico da empresa afretadora.”(NR)

“Art. 10-A. A empresa brasileira de investimento na navegação terá o direito de afretar embarcação estrangeira a tempo, na proporção de até 200% (duzentos por cento) da tonelage de porte bruto da embarcação em construção em estaleiro brasileiro, durante o período de construção da embarcação.

Parágrafo único. Os direitos de tonelage oriundos das embarcações em construção contratadas por empresa brasileira de investimento na navegação

poderão ser transferidos onerosamente para empresas brasileiras de navegação.”

“Art. 11. ....

§ 1º (Revogado).

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

.....

§ 13. Poderão ser pré-registradas e registradas no REB e usufruir de todas as garantias legais e fiscais decorrentes desses registros as embarcações que:

I - componham a frota de empresa brasileira de investimento na navegação; e

II - tenham sido produzidas por estaleiros brasileiros, ainda que não possuam contrato prévio assinado com empresa brasileira de navegação.

§ 14. Os direitos de tonelagem oriundos das embarcações fretadas por empresa brasileira de investimento na navegação serão transferidos para a empresa brasileira de navegação afretadora da embarcação.” (NR)

“Art. 14-A. Serão consideradas novas as embarcações importadas para uso na navegação de cabotagem ou de longo curso, ainda que sejam utilizadas para transporte remunerado em sua viagem de vinda ao País.

§ 1º O enquadramento da embarcação como nova somente será permitido se o transporte remunerado a que se refere o *caput* deste artigo tiver sido o único que a embarcação tenha executado até a sua chegada ao País.

§ 2º Na hipótese prevista no *caput* deste artigo, será recolhido o AFRMM correspondente e destinados 50% (cinquenta por cento) do produto da arrecadação à empresa brasileira de navegação, que serão depositados em sua conta vinculada.”

Art. 20. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 53. As Diretorias da ANTT e da Antaq serão compostas por 1 (um) Diretor-Geral e 4 (quatro) Diretores.

.....” (NR)

“Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério da Infraestrutura, constituída de:

.....  
 III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal; e

.....

V - instalações portuárias.” (NR)

“Art. 82. ....

.....

XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas

concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento;

XIX - propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento; e

XX - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados no orçamento geral da União.

....." (NR)

"Art. 85-A. Integrarão a estrutura organizacional do DNIT:

I - 1 (uma) Procuradoria Federal;

II - 1 (uma) Ouvidoria;

III - 1 (uma) Corregedoria;

IV - 1 (uma) Auditoria; e

V - o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias." (NR)

Art. 21. A Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 4º .....

Parágrafo único. (Revogado).

I - (revogado);

II - (revogado).

§ 1º O AFRMM não incide sobre o frete relativo ao transporte de mercadoria submetida à pena de perdimento.

§ 2º No caso da navegação fluvial e lacustre, o AFRMM incidirá somente sobre as cargas transportadas no âmbito das Regiões Norte e Nordeste, observado o disposto no art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para os seguintes tipos de carga:

I - granéis líquidos; e

II - granéis sólidos e outras cargas.”(NR)

“Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicada a alíquota de 8% (oito por cento) na:

I - navegação de longo curso;

II - navegação de cabotagem; e

III - navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte nas Regiões Norte e Nordeste de:

a) granéis líquidos; e

b) granéis sólidos e outras cargas.

.....

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

“Art. 17. ....

- I - .....
- .....
- b) 100% (cem por cento) do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação afretada de registro estrangeiro, na navegação de longo curso;
- .....
- II - a empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria, afretada com registro brasileiro, ou afretada por tempo, de subsidiária integral da empresa brasileira de navegação:
- .....
- § 1º-A Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, será destinado, anualmente, o percentual de 10% (dez por cento) para financiamento e contratação de serviços de obras de engenharia destinadas a manutenção, a aprofundamento, a alargamento ou a expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como de serviços de natureza contínua com o objetivo de manter, pelo prazo fixado no edital, as condições de profundidade estabelecidas no projeto implantado.
- .....
- § 3º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, serão destinados ao Fundo Naval, anualmente, os seguintes percentuais:

I - 0,40% (quarenta centésimos por cento) para contribuir com o pagamento das despesas de representação e de estudos técnicos em apoio às posições brasileiras nos diversos elementos componentes da Organização Marítima Internacional (IMO), cujos recursos serão alocados em categoria de programação específica; e

II - 10% (dez por cento) para projetos integrantes de programas do Comando da Marinha destinados à construção e a reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, bem como de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional.

.....  
 § 8º Os Fundos de que tratam os §§ 2º e 3º deste artigo divulgarão, trimestralmente, na internet, os valores recebidos do FMM e destinados aos seus programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico e ao ensino profissional marítimo, na forma prevista em lei.” (NR)

“Art. 19. ....

I - .....

a) para construção ou aquisição de embarcações novas, produzidas em estaleiros brasileiros;

b) para *jumborização*, conversão, modernização, docagem ou reparação de embarcação

própria ou afretada, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos, nacionais ou importados, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

.....

g) para manutenção, inclusive preventiva, realizada por estaleiro brasileiro ou por empresa especializada, em embarcação própria ou afretada;

h) para garantia à construção de embarcação em estaleiro brasileiro;

i) para reembolso anual dos valores pagos a título de prêmio e encargos de seguro e resseguro contratados para cobertura de cascos e máquinas de embarcações próprias ou afretadas; e

j) para pagamento do valor total do afretamento de embarcações utilizadas no mesmo tipo de navegação de cabotagem, de longo curso e interior e geradoras dos recursos do AFRMM para a conta vinculada correspondente, desde que tal embarcação seja de propriedade de uma empresa brasileira de investimento na navegação e tenha sido construída no País;

.....

§ 4º (Revogado).

§ 5º A liberação dos recursos financeiros da conta vinculada de empresa brasileira de navegação nas hipóteses previstas nos incisos I e II do *caput* deste artigo somente poderá ocorrer para aplicação, pela empresa beneficiária dos recursos, exclusivamente, em embarcação a ser utilizada no

mesmo tipo de navegação de cabotagem, de longo curso e interior geradoras dos recursos do AFRMM para a conta vinculada correspondente.

§ 6º Além da instituição financeira referida no *caput* deste artigo, o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), de que trata o art. 23 desta Lei, poderá habilitar outras instituições financeiras para receber os depósitos em contas vinculadas, na forma prevista em ato do CDFMM.

§ 7º Ato do CDFMM disporá sobre:

I - as diretrizes e os critérios a serem observados pelo agente financeiro do FMM para análise e movimentação dos recursos financeiros das contas vinculadas; e

II - os procedimentos para acompanhamento da destinação dos recursos a que se refere o inciso I deste parágrafo.

§ 8º Os recursos depositados na conta vinculada são impenhoráveis, na forma do art. 832 da Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015 (Código de Processo Civil), ressalvada a penhora para pagamento de dívida relativa ao próprio bem, se contraída durante a sua construção, *jumborização*, conversão, modernização, docagem ou reparação em estaleiro brasileiro." (NR)

"Art. 20. Os valores depositados nas contas de que tratam o art. 19 e o inciso III do *caput* do art. 17 desta Lei serão aplicados pelas

instituições financeiras de que tratam o *caput* e o § 6º do art. 19 desta Lei em operações de mercado aberto, em títulos públicos federais de curto, médio ou longo prazo, em nome do titular e a critério deste, na forma que dispuser o Conselho Monetário Nacional.” (NR)

“Art. 26. ....

I - .....

a) .....

.....  
2. para *jumborização*, conversão, modernização, docagem ou reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

.....  
d) às empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa, até 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 ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, de qualquer

tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras;

.....

k) para financiamento e contratação de serviços de obras de engenharia, contratados por autoridades portuárias, arrendatários e terminais de uso privado, até 100% (cem por cento) do projeto aprovado, destinadas a manutenção, a aprofundamento, a alargamento ou a expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como de serviços de natureza contínua com o objetivo de manter, pelo prazo fixado no edital, as condições de profundidade estabelecidas no projeto implantado;

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 ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, de qualquer

tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras;

.....

VII - no financiamento para contratação de serviços de obras de engenharia, contratados por autoridades portuárias, arrendatários e terminais de uso privado, até 100% (cem por cento) do projeto aprovado, destinadas a manutenção, a aprofundamento, a alargamento ou a expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como de serviços de natureza contínua com o objetivo de manter, pelo prazo fixado no edital, as condições de profundidade estabelecidas no projeto implantado.

....." (NR)

"Art. 52-A. ....

§ 1º A soma do ressarcimento devido às empresas de que trata o inciso III do *caput* do art. 6º desta Lei não poderá ser superior a 40% (quarenta por cento) da remuneração do transporte aquaviário na navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte de granéis líquidos nas Regiões Norte e Nordeste.

§ 2º Os parâmetros para o cálculo da soma de que trata o § 1º deste artigo e os critérios de distribuição do ressarcimento serão estabelecidos em

regulamento do Ministério da Infraestrutura, ouvido o Ministério da Economia.”(NR)

Art. 22. Ficam transformados, sem aumento de despesas, no âmbito do Poder Executivo federal, em 2 (dois) Cargos Comissionados de Direção (CD) de nível II os seguintes Cargos Comissionados de Gerência Executiva (CGE):

I - 1 (um) Cargo Comissionado de Gerência Executiva de nível I (CGE I); e

II - 2 (dois) Cargos Comissionados de Gerência Executiva de nível III (CGE III).

§ 1º Os CGE a que se referem os incisos I e II do *caput* deste artigo integram a estrutura regimental da Antaq, aprovada pelo Decreto nº 4.122, de 13 de fevereiro de 2002.

§ 2º Os CD a que se refere o *caput* deste artigo serão destinados à Antaq.

§ 3º Os mandatos dos primeiros ocupantes dos cargos de Diretor de que trata o *caput* deste artigo durarão até o último dia do mês de fevereiro dos exercícios de 2023 e 2024.

Art. 23. A tabela IV do Anexo I da Lei nº 10.233, 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as alterações constantes do Anexo desta Lei.

Art. 24. Até a edição do ato do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante de que trata o § 6º do art. 19 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da data de publicação desta Lei, as liberações de recursos da conta vinculada de empresa brasileira de navegação serão efetuadas na forma prevista na legislação em vigor.

Art. 25. O art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos), dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2021.” (NR)

Art. 26. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2027, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, desde que a origem ou destino seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Art. 27. Ficam revogados:

I - o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892;

II - o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940;

III - o art. 1º da Lei nº 6.458, de 1º de novembro de 1977, na parte em que altera a alínea *b* do inciso II do *caput* do art. 15 da Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968;

IV - o § 1º do art. 11 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;

V - o art. 58 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

VI - o art. 1º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

- a) inciso I do *caput* do art. 5º;
- b) parágrafo único do art. 7º-A;
- c) alínea *c* do inciso III do *caput* do art. 14;
- d) inciso IX do *caput* do art. 24;
- e) incisos VII, XXII e XXV do *caput* do art. 27;
- f) *caput* do art. 34-A;
- g) §§ 1º e 2º do art. 51-A;
- h) art. 74;
- i) parágrafo único do art. 78-A;
- j) § 2º do art. 82;
- k) art. 85-A;
- l) parágrafo único do art. 88; e
- m) § 1º do art. 118;

VII - o § 4º do art. 19 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004;

VIII - o art. 3º da Lei nº 11.434, de 28 de dezembro de 2006, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004:

- a) §§ 1º e 2º do art. 7º;
- b) art. 12; e
- c) inciso I do *caput* do art. 35;

IX - o art. 26 da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, na parte em que altera os incisos XVIII e XIX do *caput* do art. 82 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

X - os seguintes dispositivos da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007:

a) arts. 1º, 2 e 3º; e

b) art. 4º, exceto na parte em que altera o inciso XVII do *caput* do art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

XI - o art. 1º da Lei nº 12.599, de 23 de março de 2012, na parte em que altera o § 1º do art. 3º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004;

XII - os seguintes dispositivos da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013:

a) art. 71, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

1. art. 67;

2. art. 78; e

3. inciso III do *caput* do art. 81;

b) art. 72; e

XIII - o art. 43 da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, na parte em que altera o *caput* do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Art. 28. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 9 de dezembro de 2020.

RODRIGO MAIA  
Presidente

ANEXO  
(Anexo I da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001)

“ANEXO I

.....  
TABELA IV  
Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)  
Quadro de Cargos Comissionados

1 - CARGOS COMISSIONADOS DE DIREÇÃO	
CD I	1
CD II	4
SUBTOTAL	5
2 - CARGOS COMISSIONADOS DE GERÊNCIA EXECUTIVA	
CGE I	1
CGE II	7
CGE III	19
SUBTOTAL	27
.....	
TOTAL GERAL	142



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 768/2020/SGM-P

Brasília, 9 de dezembro de 2020.

A Sua Excelência o Senhor  
Senador DAVI ALCOLUMBRE  
Presidente do Senado Federal

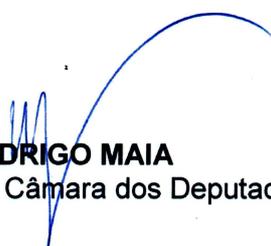
**Assunto: Envio de PL para apreciação (urgência constitucional)**

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, do Poder Executivo, que “Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar); altera as Leis nºs 5.474, de 18 de julho de 1968, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, e 11.033, de 21 de dezembro de 2004; e revoga o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892, e o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940, e dispositivos da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001 e das Leis nºs 6.458, de 1º de novembro de 1977, 11.434, de 28 de dezembro de 2006, 11.483, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, 12.599, de 23 de março de 2012, 12.815, de 5 de junho de 2013 e 13.848, de 25 de junho de 2019”.

Informo, por oportuno, que a matéria está tramitando em regime de urgência solicitada pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República, nos termos do disposto no §1º do art. 64 da Constituição Federal.

Atenciosamente,



**RODRIGO MAIA**  
Presidente da Câmara dos Deputados



Documento : 87899 - 2

## LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>
- Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de Novembro de 1940 - DEL-2784-1940-11-20 - 2784/40  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto.lei:1940;2784>
- Decreto-Lei nº 37, de 18 de Novembro de 1966 - DEL-37-1966-11-18 - 37/66  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto.lei:1966;37>
  - artigo 75
- Decreto nº 4.122, de 13 de Fevereiro de 2002 - DEC-4122-2002-02-13 - 4122/02  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:2002;4122>
- Decreto nº 6.759, de 5 de Fevereiro de 2009 - DEC-6759-2009-02-05 - 6759/09  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:2009;6759>
  - artigo 298
- Lei nº 5.474, de 18 de Julho de 1968 - Lei das Duplicatas - 5474/68  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1968;5474>
  - artigo 15
  - alínea b do inciso II do artigo 15
- Lei nº 6.458, de 1º de Novembro de 1977 - LEI-6458-1977-11-01 - 6458/77  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1977;6458>
  - artigo 1º
- Lei nº 9.432, de 8 de Janeiro de 1997 - Lei de Cabotagem - 9432/97  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9432>
  - inciso I do artigo 9º
  - inciso III do artigo 9º
  - inciso III do artigo 10
  - parágrafo 1º do artigo 11
  - artigo 17
- Lei nº 10.233, de 5 de Junho de 2001 - Lei de Reestruturação dos Transportes Aquaviário e Terrestre - 10233/01  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2001;10233>
  - inciso XVII do artigo 27
  - artigo 53
  - artigo 58
  - inciso XVIII do artigo 82
  - inciso XIX do artigo 82
- Lei nº 10.893, de 13 de Julho de 2004 - LEI-10893-2004-07-13 - 10893/04  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2004;10893>
  - parágrafo 1º do artigo 3º
  - alínea c do inciso V do artigo 14
  - artigo 15
  - parágrafo 4º do artigo 19
  - parágrafo 6º do artigo 19
  - artigo 52-

- Lei nº 11.033, de 21 de Dezembro de 2004 - Legislação Tributária Federal - 11033/04  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2004;11033>
  - artigo 16
- Lei nº 11.434, de 28 de Dezembro de 2006 - LEI-11434-2006-12-28 - 11434/06  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2006;11434>
  - artigo 3º
- Lei nº 11.482, de 31 de Maio de 2007 - LEI-11482-2007-05-31 - 11482/07  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2007;11482>
  - artigo 11
- Lei nº 11.483, de 31 de Maio de 2007 - LEI-11483-2007-05-31 - 11483/07  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2007;11483>
  - artigo 26
- Lei nº 11.518, de 5 de Setembro de 2007 - LEI-11518-2007-09-05 - 11518/07  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2007;11518>
- Lei nº 12.527, de 18 de Novembro de 2011 - Lei de Acesso à Informação, LAI - 12527/11  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2011;12527>
- Lei nº 12.599, de 23 de Março de 2012 - LEI-12599-2012-03-23 - 12599/12  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2012;12599>
  - artigo 1º
- Lei nº 12.815, de 5 de Junho de 2013 - Lei dos Portos (2013) - 12815/13  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2013;12815>
  - artigo 33
- Lei nº 13.105, de 16 de Março de 2015 - Código de Processo Civil (2015) - 13105/15  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2015;13105>
  - artigo 832
- Lei nº 13.445, de 24 de Maio de 2017 - Lei de Migração - 13445/17  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2017;13445>
- Lei nº 13.709, de 14 de Agosto de 2018 - Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD) - 13709/18  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2018;13709>
- Lei nº 13.848, de 25 de Junho de 2019 - LEI-13848-2019-06-25 - 13848/19  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2019;13848>
  - artigo 43
- Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001 - MPV-2217-3-2001-09-04 - 2217-3/01  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:medida.provisoria:2001;2217-3>
  - artigo 1º



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

**PARECER Nº , DE 2020**

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 4199, de 2020, da Presidência da República, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar); altera as Leis nºs 5.474, de 18 de julho de 1968, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, e 11.033, de 21 de dezembro de 2004; e revoga o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892, e o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940, e dispositivos da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001 e das Leis nºs 6.458, de 1º de novembro de 1977, 11.434, de 28 de dezembro de 2006, 11.483, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, 12.599, de 23 de março de 2012, 12.815, de 5 de junho de 2013 e 13.848, de 25 de junho de 2019.



SF/21762.29056-58

**I – RELATÓRIO**

Vem ao exame da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei (PL) 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. 1 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



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

de recursos advindos da arrecadação do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

O PL nº 4.199, de 2020, era aguardado há algum tempo com grande expectativa pelo mercado. De acordo com a própria justificativa do projeto, durante a fase de elaboração do texto, foram realizadas diversas reuniões e debates contando com a participação e contribuições dos usuários dos serviços, dos transportadores, de representantes do poder público e privado, de entidades representativas dos trabalhadores, da indústria naval, do Poder Legislativo, entre outros.

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 das Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) afretarem embarcações sem a obrigatoriedade de possuírem embarcações próprias, como exigido pela legislação vigente. Esta 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.





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 de Transportes (DNIT), que passa a ser responsável por executar, direta ou indiretamente, obras portuárias, especialmente dragagens.

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

O PL modifica também a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que dispõe sobre o Adicional do Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e o Fundo da Marinha Mercante (FMM). 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 nº 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 quarenta e quatro emendas.

Tramitam em conjunto, nos termos do art. 258 do Regimento Interno do Senado Federal, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 421, de 2014; o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 422, de 2014; o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 423, de 2014; o Projeto de Lei nº 2.948, de 2019; e o Projeto de Lei (PL) nº 3.129, de 2020. Todos os projetos são de autoria da Senadora Katia Abreu.

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 421, de 2014, *revoga os incisos II e III do art. 6º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências, para desonerar a navegação de cabotagem.* O inciso II do art. 6º, revogado pelo projeto, estabelece a alíquota de 10% (dez por cento) para o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) na navegação de cabotagem. O inciso III do mesmo artigo, também revogado, estabelece a



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 422, de 2014, altera a Lei nº 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 nº 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 Infra-Estrutura 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 Aquaviários – ANTAQ a fixação de preço máximo do serviço de praticagem.

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 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 (AFRMM).

O Projeto de Lei (PL) 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.

O Projeto de Lei (PL) 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 (CDFMM).

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





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

## II – 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 exhaustivamente ao longo do PL nº 4.199, de 2020, votamos 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



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 pela prejudicialidade do PLS nº 423, de 2014.

- **PL nº 2.948, de 2019**

O PL modifica dispositivos da Lei nº 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 nº 3.129, de 2020.

Concordamos com a necessidade de diminuir as restrições para os 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 onde 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 pela consequente prejudicialidade do PL.

- **PL nº 3.129, de 2020**

O PL cria estímulos para a navegação no Brasil, por meio de alterações na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. Alguns dos dispositivos já estão contemplados no



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

PL nº 4.199, de 2020 como, por exemplo, a alteração proposta pelo art. 2º do PL, que modifica o § 2º do art. 11 da Lei nº 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 nº 3.129, de 2020, que altera os arts. 12, 20 e 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 (lei de criação da ANTAQ), para inserir dispositivos que enfatizam o papel da Agência em promover a concorrência e evitar práticas anticompetitivas, além de incentivar a multimodalidade e estabelecer tratamentos isonômicos nos procedimentos de alfandegamento e das exportações.

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 nº 3.129, de 2020.

- **PL nº 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/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



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 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 das EBN 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.





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 (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 esse afretamento são:

- 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 um custo menor. Esta hipótese também equilibra a concorrência entre as empresas que já investiram no Brasil, e, portanto, tem custos superiores, e aquelas que poderão entrar no mercado sem investimento algum (o afretamento a casco nu sem lastro);
- Em substituição de embarcação em construção no País. Nessa hipótese, é mantido o incentivo à indústria de construção naval, uma vez que a construção de embarcação no Brasil permite à EBN afretar duas vezes a tonelagem que estiver em construção;
- Em substituição de embarcação em construção no exterior. Nesse caso a EBN só poderá afretar a mesma tonelagem em construção;





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

- 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 a indústria naval. O cenário atual, onde 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 a 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.





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 (EBN-i), que irá constituir frota e fretar as embarcações para as EBN 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 melhor 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 drástica. Trata-se apenas de um reequilíbrio da matriz de transporte de cargas brasileira.

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.

Passamos a analisar as quarenta e quatro emendas apresentadas ao projeto.

A **Emenda nº 1**, de autoria da Senadora Katia 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



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 regulamente e dê efetividade à preferência de bandeira determinada em Lei.

É possível, no entanto, permitir o número ilimitado de viagens, desde que a autorização para o afretamento vincule uma embarcação específica. Essa prática evita a abertura indiscriminada para navios estrangeiros e, ao mesmo tempo, promove a competição, flexibiliza e desburocratiza os afretamentos a tempo, sem a necessidade de constantes e sucessivas circularizações.

Portanto, **acolhemos parcialmente** a Emenda nº 1, na forma da Emenda nº 49 que apresentamos.

A **Emenda nº 2**, também de autoria da Senadora Katia Abreu, suprime do PL os incisos I e III do § 1º 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 (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, 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.



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 nº 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 exerça o poder de bloqueio.

Dessa forma, com o intuito de reconhecer os investimentos em frota nacional para atender a demanda do mercado nacional, **acatamos parcialmente** a Emenda nº 2, na forma da Emenda nº 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.

Entendemos que a proposta da emenda pode ser aproveitada nos termos da Emenda nº 13, razão pela qual a **acolhemos parcialmente**.

A **Emenda nº 4**, de autoria do Senador Plínio Valério vai ao encontro dos anseios do setor produtivo e da sociedade, que busca 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** na forma da Emenda nº 13.



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

É importante ressaltar que as reduções das alíquotas do AFRMM não ferem a Lei de Responsabilidade Fiscal, (LRF) especialmente o 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 LRF.

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 nobre 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 ela 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



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

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 Álvaro 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 Álvaro 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 quinze 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 granéis 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





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 oferecem 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. Assim, **acolhemos** a Emenda nº 13 na sua íntegra.

A **Emenda nº 14**, da Senadora Rose de Freitas, 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 Senador Major Olímpio.

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.

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



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSINHO TRAD

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 (e não mais dos serviços de praticagem). 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** a emenda.

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



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 justificativa 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 Alencar, 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 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 2/3 para 1/3, nos termos do 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 1/3 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 1/3 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 1/5 de tripulantes brasileiros após 90 dias de permanência no país e 1/3 de tripulantes brasileiros após 180 dias de permanência no país, enquanto as embarcações brasileiras devem ser guarnecidas por pelo menos 2/3 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.



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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, conseqüentemente, ampliará os postos de trabalhos para a tripulação brasileira. **Acolhemos**, portanto, a emenda.

A **Emenda nº 29**, de lavra do Senador Otto Alencar, obriga a construção de embarcações nos estaleiros brasileiros, salvo nos casos de falta de capacidade operacional. Entendemos a importância de se incentivar a nossa 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, nos parece que obrigar a construção dessas embarcações esbarra em alguns óbices.

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 que a legislação atual e o PL oferecem



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 de 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 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 nº 31**, 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 significa mais burocracia e despesas para a sociedade. **Acolhemos**, assim, a Emenda nº 31.

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

A **Emenda nº 33** modifica o art. 19 do PL para suprimir os §§ 1º ao 7º do art. 10 do PL da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que tratam das regras de



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 nº 34** altera o art. 21 do PL para modificar a Lei nº 10.893, de 2004, para tratar da perda do direito de uso do AFRMM, que decairá em 5 anos, ao contrário dos 3 anos atuais. A ampliação de 3 para 5 anos permite melhor uso dos recursos, em especial para as docagens, que devem acontecer a cada 5 anos. Ou seja, haverá um casamento entre a validade dos recursos e os financiamentos para docagem. **Acolhemos**, portanto, a emenda.

A **Emenda nº 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, garante-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 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. **Acolhemos** a Emenda nº 37.



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

A **Emenda nº 38** pretende modificar o art. 19 do PL para suprimir o direito da Empresa Brasileira de Investimento na Navegação (EBN-i) 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 nº 40** sugere que a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, seja alterada para determinar a isenção do pagamento da Taxa de Utilização do Mercante (TUM) quando as cargas forem transportadas nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, cuja origem ou destino final seja porto localizado nas regiões Norte e Nordeste. De fato, o valor arrecadado com o TUM é irrisório, além de aumentar a burocracia que tanto tentamos combater. Nesse sentido, **acolhemos** a presente emenda.

A **Emenda nº 41** já foi analisada acima juntamente com a Emenda nº 11.



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

A **Emenda nº 42** sugere a redução da obrigatoriedade da tripulação brasileira, prevista no art. 9º do PL, de 2/3 para 1/3. Ato contínuo, propõe ainda modificar aspectos dos seguros marítimos.

De fato, a redução do número mínimo de tripulantes para 1/3 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 especificar 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 nº 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 nº 47 que apresentamos.

A **Emenda nº 44**, do Senador Luiz Carlos Heinze, suprime o art. 7º do PL e da 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 as linhas gerais sobre a matéria. A regulamentação das matérias compete ao Poder Executivo. Nesse sentido, **rejeitamos** a emenda.

Feita 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 nº 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



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 esta 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 esta 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** é resultado do acolhimento parcial da Emenda nº 1.



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

A **Emenda nº 50** 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 quarenta e oito 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 51** 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 52** 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 53** 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 54** 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 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





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 viabilizado se o agente financeiro conceder maior prazo de amortização.

Por fim a **Emenda nº 57** prorroga o prazo dos benefícios conferidos pelo Reporto, que encerrou-se no fim de 2020, para 31 de dezembro de 2023. O crescimento e o desenvolvimento da navegação de cabotagem impactam diretamente a movimentação nos portos, que precisarão promover investimentos para acompanhar a nova demanda. Nesse sentido, é salutar, como política pública, diminuir as barreiras pra aquisição de equipamentos para os portos.

### III – VOTO

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, 13, 14, 17, 25, 26, 28, 31, 32, 34, 37 e 40; pelo acolhimento parcial das Emendas nºs 1, 2, 3, 4, 21, 22, 24, 27, 42 e 43, na forma das emendas que apresentamos; rejeitadas as demais emendas;





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

**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.



SF/21762.29056-58

**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 -**



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 -**

Insiram-se os seguintes §§, renumerando-se o atual parágrafo único, ao art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, alterado pelo art. 19 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020:



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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

§ 3º No momento da solicitação da autorização de afretamento por tempo a Empresa Brasileira de Navegação indicará a embarcação a ser utilizada no transporte pretendido.

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



SF/21762.29056-58

**EMENDA Nº 50 -**

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 2 (duas) embarcações;
- II – após 1º de janeiro de 2025, para 3 (três) embarcações;
- III – após 1º de janeiro de 2026, para 4 (quatro) embarcações.

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

**EMENDA Nº 51 -**



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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



SF/21762.29056-58

**EMENDA Nº 52 -**

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 53 -**

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 54 -**

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. ....



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

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 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:



SF/21762.29056-58



## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador NELSON TRAD

“Art. 26. ....

I – .....

a) .....

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

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

f) às empresas brasileiras, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado, para construção, *jumborização*, conversão, modernização, docagem, manutenção, inclusive preventiva, ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro ou por empresa especializada, de qualquer tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras;

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

l) 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



SF/21762.29056-58



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador NELSON TRAD

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.



SF/21762.29056-58

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

.....” (NR)

#### EMENDA Nº 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 julho 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 ultrapassem os prazos máximos 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.”(NR)

#### EMENDA Nº 57 -

Substitua-se, no art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, alterada 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”.



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador NELSON TRAD

Sala das Sessões,

, Presidente

, Relator  
**Senador Nelson Trad**





## SENADO FEDERAL

### PROJETO DE LEI Nº 4199, DE 2020

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

**AUTORIA:** Câmara dos Deputados

**DOCUMENTOS:**

- [Texto do projeto de lei da Câmara](#)
- [Legislação citada](#)
- [Projeto original](#)

[http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=1922656&filename=PL-4199-2020](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1922656&filename=PL-4199-2020)



[Página da matéria](#)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar); altera as Leis n°s 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 n° 123, de 11 de novembro de 1892, e o Decreto-Lei n° 2.784, de 20 de novembro de 1940, e dispositivos da Medida Provisória n° 2.217-3, de 4 de setembro de 2001 e das Leis n°s 6.458, de 1° 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.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I  
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1° Fica instituído o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), com os seguintes objetivos:

- I - ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem;
- II - incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem;
- III - ampliar a disponibilidade de frota para a navegação de cabotagem;
- IV - incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais;
- V - estimular o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira;

VI - revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem com as políticas de construção naval;

VII - incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos delas decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira; e

VIII - otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Parágrafo único. Caberá ao Ministério da Infraestrutura monitorar e avaliar o BR do Mar, além de estabelecer os critérios a serem observados em seu monitoramento e em sua avaliação.

Art. 2º São diretrizes do BR do Mar:

- I - segurança nacional;
- II - estabilidade regulatória;
- III - regularidade da prestação das operações de transporte;
- IV - otimização do uso de embarcações afretadas;
- V - equilíbrio da matriz logística brasileira;
- VI - incentivo ao investimento privado;
- VII - promoção da livre concorrência;
- VIII - otimização do emprego de recursos públicos;
- IX - contratação e qualificação profissional de marítimos nacionais;
- X - inovação e desenvolvimento científico e tecnológico;
- XI - desenvolvimento sustentável; e

XII - transparência e integridade.

Art. 3º Para fins de habilitação no BR do Mar, a empresa interessada deverá cumprir os seguintes requisitos:

I - estar autorizada a operar como empresa brasileira de navegação no transporte de cargas por cabotagem;

II - comprovar situação regular em relação aos tributos federais; e

III - apresentar, na forma e na periodicidade a serem estabelecidas em regulamentação própria, informações relativas à sua operação no Brasil, com relação aos seguintes parâmetros de monitoramento da política pública criada por esta Lei:

a) expansão, modernização e otimização das suas atividades e da sua frota operante no País;

b) melhoria na qualidade e na eficiência do transporte por cabotagem em relação à experiência do usuário;

c) aumento na oferta para o usuário do transporte por cabotagem;

d) criação e manutenção de operação de transporte de cargas regular;

e) valorização do emprego e qualificação da tripulação brasileira contratada;

f) desenvolvimento das atividades da cadeia de valor da navegação de cabotagem nas operações realizadas no País;

g) inovação e desenvolvimento científico e tecnológico que promovam o desenvolvimento econômico do transporte por cabotagem;

h) segurança no transporte dos bens transportados;

i) desenvolvimento sustentável;

j) transparência quanto aos valores do frete;

k) práticas concorrenciais saudáveis, que garantam a competitividade e a condução dos negócios de forma eticamente responsável; e

l) promoção da integridade.

§ 1º A autorização de que trata o inciso I do *caput* deste artigo poderá ser outorgada a empresa brasileira que esteja amparada em quaisquer das hipóteses de afretamento previstas nesta Lei.

§ 2º A forma de outorga da autorização de que trata o § 1º deste artigo será disciplinada em regulamento.

§ 3º A regulação não criará nenhuma obrigação às empresas interessadas que não exclusivamente a de prestação das informações previstas no inciso III do *caput* deste artigo.

Art. 4º Ato do Ministro de Estado da Infraestrutura concederá à empresa interessada a habilitação no BR do Mar.

§ 1º O descumprimento das condições estabelecidas no art. 3º desta Lei acarretará a perda de habilitação da empresa no BR do Mar.

§ 2º A empresa que perder a sua habilitação nos termos do § 1º deste artigo não terá direito à obtenção de nova habilitação pelo prazo de 2 (dois) anos.

§ 3º A forma de concessão da habilitação de que trata este artigo será disciplinada em regulamento.

## CAPÍTULO II DO AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES

### Seção I Das Hipóteses de Afretamento

Art. 5º A empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar por tempo embarcações de sua subsidiária integral estrangeira para operar a navegação de cabotagem, desde que essas embarcações estejam:

I - em sua propriedade; ou

II - em sua posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco nu.

§ 1º O afretamento de que trata o *caput* deste artigo poderá ser realizado nas seguintes hipóteses:

I - ampliação da tonelagem de porte bruto das embarcações próprias efetivamente operantes, registradas em nome do grupo econômico a que pertença a empresa afretadora, de acordo com a proporção a ser definida em ato do Poder Executivo federal;

II - substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no País, na proporção de até 200% (duzentos por cento) da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de 6 (seis) meses, prorrogável por igual período, até o limite de 36 (trinta e seis) meses;

III - substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no exterior, na proporção de até 100% (cem por cento) da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de 6 (seis) meses, prorrogável por igual período, até o limite de 36 (trinta e seis) meses;

IV - atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo, nos termos dispostos em ato do Poder Executivo federal; e

V - prestação de operações especiais de cabotagem, pelo prazo de 36 (trinta e seis) meses, prorrogável por até 12

(doze) meses, nos termos dispostos em ato do Poder Executivo federal.

§ 2º Para fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - embarcação em construção: aquela cujo pagamento inicial já tenha sido efetuado pelo proprietário da embarcação ao estaleiro construtor até a assinatura do termo de entrega e aceitação pelas partes; e

II - operações especiais de cabotagem: aquelas consideradas regulares para o transporte de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira.

§ 3º As embarcações afretadas de acordo com o *caput* deste artigo deverão atender aos requisitos estabelecidos nos tratados e nos códigos internacionais em vigor no Brasil, bem como, no que couber, nas Normas da Autoridade Marítima.

§ 4º Os afretamentos previstos no *caput* deste artigo também poderão ser feitos de empresa subsidiária integral estrangeira de outra empresa brasileira de navegação, desde que tais embarcações estejam:

I - em sua propriedade; ou

II - em sua posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco nu.

Art. 6º As embarcações afretadas na forma prevista no inciso II do § 1º do art. 5º desta Lei poderão permanecer no País pelo período de 36 (trinta e seis) meses, ainda que a sua construção no País tenha sido concluída anteriormente ao término do prazo.

Parágrafo único. O disposto no *caput* deste artigo é complementar às disposições de afretamento em substituição à

construção de que tratam o inciso III do *caput* do art. 9º e o inciso III do *caput* do art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

Art. 7º Na hipótese prevista no inciso IV do § 1º do art. 5º desta Lei, o Ministério da Infraestrutura estabelecerá:

I - as cláusulas essenciais dos contratos de transporte de longo prazo; e

II - os tipos de cargas que poderão ser transportadas.

§ 1º Ato do Poder Executivo federal poderá estabelecer a quantidade máxima de embarcações afretadas, como proporção em relação à tonelagem de porte bruto das embarcações efetivamente operantes que arvoem bandeira brasileira, sobre as quais empresa brasileira de navegação tenha domínio.

§ 2º As embarcações afretadas na forma prevista no *caput* 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.

Art. 8º A capacidade e o porte das embarcações afretadas na forma prevista no inciso V do § 1º do art. 5º desta Lei observarão a proporcionalidade em relação à demanda da operação especial de cabotagem proposta.

Parágrafo único. O afretamento de embarcações de que trata o *caput* deste artigo será permitido apenas enquanto a operação especial de cabotagem estiver em funcionamento.

## Seção II

### Dos Direitos e Deveres Aplicáveis às Embarcações Afretadas

Art. 9º As embarcações afretadas na forma prevista nesta Lei ficam obrigadas a:

I - submeter-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras;

II - ter tripulação composta de, no mínimo, 2/3 (dois terços) de brasileiros em cada nível técnico do oficialato, incluídos os graduados ou subalternos, e em cada ramo de atividade, incluídos o convés e as máquinas, de caráter contínuo;

III - ter, obrigatoriamente, comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas brasileiros; e

IV - ter as operações de cabotagem amparadas em cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil por meio da qual o segurador ficará obrigado a indenizar as perdas e os danos previstos no contrato de seguro.

§ 1º Em relação ao quantitativo de brasileiros a que se refere o inciso II do *caput* deste artigo, na hipótese de o cálculo resultar em fração igual ou maior que 0,5 (cinco décimos), o quantitativo será arredondado para o número inteiro subsequente.

§ 2º Para efeito do cálculo do quantitativo de brasileiros em atividade de caráter contínuo a que se refere o inciso II do *caput* deste artigo, os marítimos das seções de câmara e saúde, no nível técnico de subalterno, serão considerados conjuntamente à atividade de convés e separadamente da seção de máquinas.

§ 3º A inspeção relativa à Autoridade Marítima, abrangida pelo inciso I do *caput* deste artigo, será disciplinada em Norma da Autoridade Marítima e poderá ser realizada antes de a embarcação entrar as águas jurisdicionais brasileiras.

§ 4º Regulamento poderá dispor sobre as coberturas exigidas e as condições de contratação do seguro e do resseguro previstos no inciso IV do *caput* deste artigo, de modo a assegurar sua livre contratação no mercado internacional ou doméstico.

§ 5º Na hipótese de inexistir quantitativo de marítimos brasileiros para compor a proporção mínima a que se refere o inciso II do *caput* deste artigo, a empresa habilitada poderá requerer à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorização para operar a embarcação específica com tripulação estrangeira, em caráter temporário, por prazo determinado, não superior a 90 (noventa) dias, ou em apenas 1 (uma) operação, no caso de a execução exigir tempo maior que o prazo máximo estabelecido, conforme definições em regulamento.

§ 6º Os tripulantes embarcados em navios habilitados no BR do Mar serão considerados, para efeitos da Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2017, em viagem de longo curso, abrangidos pelo disposto no § 7º do art. 14 da referida Lei.

Art. 10. O descumprimento das obrigações estabelecidas no art. 9º desta Lei ou a perda da habilitação da empresa no BR do Mar implicará a perda do direito de permanência da embarcação estrangeira no País.

Art. 11. São direitos das embarcações estrangeiras afretadas na forma prevista nesta Lei:

I - a destinação do produto da arrecadação do AFRMM e o ressarcimento de que trata o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004;

II - a observância às mesmas condições comerciais para a prestação dos serviços de praticagem e dos serviços de apoio portuário; e

III - a possibilidade de identificação como embarcação de bandeira brasileira para comprovação de existência ou disponibilidade nos termos do inciso I do *caput* do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, exceto na hipótese prevista no inciso IV do § 1º do art. 5º desta Lei.

Art. 12. Aos contratos de trabalho dos tripulantes que operem em embarcação estrangeira afretada na forma prevista nesta Lei serão aplicáveis as regras internacionais estabelecidas por organismos internacionais devidamente reconhecidos, referentes à proteção das condições de trabalho, à segurança e ao meio ambiente a bordo de embarcações, e a Constituição Federal.

Parágrafo único. O disposto em instrumento de acordo ou convenção coletiva de trabalho precederá outras normas de regência sobre as relações de trabalho a bordo.

Art. 13. As embarcações afretadas autorizadas a operar no transporte por cabotagem serão automaticamente submetidas ao regime de admissão temporária, sem registro de declaração de importação, com suspensão total do pagamento dos seguintes tributos federais:

I - Imposto de Importação, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966;

II - Imposto sobre Produtos Industrializados incidente sobre a importação, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966;

III - Contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidentes na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços (PIS/Pasep-Importação), ou contribuições sociais ou imposto incidente sobre a importação que venha a sucedê-las;

IV - Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior (Cofins-Importação), conforme disposto no art. 14 da Lei nº 10.865, 30 de abril de 2004;

V - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide-Combustíveis), conforme disposto no art. 298 do Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009; e

VI - AFRMM, conforme disposto na alínea c do inciso V do *caput* do art. 14 e no art. 15 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

### Seção III Das Regras Gerais Aplicáveis ao Afretamento

Art. 14. Para fins do disposto nesta Lei, a Antaq definirá, no prazo de 90 (noventa) dias, contado da data de entrada em vigor desta Lei, os critérios para o enquadramento da embarcação como:

- I - efetivamente operante; e
- II - pertencente a um mesmo grupo econômico.

Art. 15. Ato do Poder Executivo federal disporá sobre:

I - as normas e os critérios para contratação e apresentação de garantias de execução da construção da embarcação no exterior e para fiscalização, acompanhamento e comprovação de sua evolução; e

II - as normas, os critérios e as competências para estabelecimento dos limites máximos de tolerância para identificação da equivalência de tonelagem de porte das embarcações.

Parágrafo único. As normas de que trata o inciso II do *caput* deste artigo observarão o direito ao afretamento de, no mínimo, 1 (uma) embarcação de porte equivalente.

### CAPÍTULO III DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 16. Com vistas a reduzir a complexidade e o custo das operações em relação àquelas praticadas no comércio exterior, os órgãos e as entidades que atuam em portos e em instalações portuárias adotarão procedimentos e rotinas de trabalho que considerem as especificidades do transporte por cabotagem, inclusive quanto à fiscalização e à liberação de bens e produtos.

Parágrafo único. Ficam isentas de apresentar Certificado de Livre Prática (CLP), em todos os portos e instalações portuárias nacionais, as embarcações que operam nas navegações de cabotagem, de apoio portuário e de apoio

marítimo e na navegação interior, fluvial e lacustre de percurso nacional.

Art. 17. O Ministério da Infraestrutura e a Antaq ficam autorizados a obter acesso a dados e a informações para possibilitar a formulação de políticas públicas, a fiscalização e a regulação do setor de transporte aquaviário, ressalvados os dados protegidos por sigilo fiscal e observado o disposto nas Leis nºs 12.527, de 18 de novembro de 2011, e 13.709, de 14 de agosto de 2018, conforme disposto em regulamento.

Art. 18. O art. 15 da Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 15. ....

.....

II - .....

.....

b) esteja acompanhada de documento hábil comprobatório da entrega e do recebimento da mercadoria, permitida a sua comprovação por meio eletrônico;

.....

§ 3º A comprovação por meio eletrônico de que trata a alínea *b* do inciso II do *caput* deste artigo poderá ser disciplinada em ato do Poder Executivo federal.”(NR)

Art. 19. A Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º .....

.....

V - empresa brasileira de navegação: pessoa jurídica constituída de acordo com o disposto nas leis brasileiras, com sede no País, que tem por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente com embarcações próprias ou afretadas;

VI - embarcação brasileira: aquela que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira, independentemente do local onde tenha sido construída ou da forma como tenha sido incorporada à frota do operador;

.....

XV - empresa brasileira de investimento na navegação: aquela que tem por objeto fretamento de embarcações para empresas brasileiras ou estrangeiras de navegação." (NR)

"Art. 4º-A É obrigatória a disponibilização de vagas para estágio embarcado a alunos egressos de cursos do sistema de ensino profissional marítimo nas embarcações brasileiras e estrangeiras afretadas a casco nu, com ou sem suspensão de bandeira, e nas afretadas por tempo.

Parágrafo único. Ato do Poder Executivo federal poderá dispor sobre quantitativos mínimos de vagas destinadas a praticantes para cada tipo de embarcação e operação, de modo a considerar as peculiaridades técnicas e os impactos econômicos desses quantitativos."

"Art. 10. ....

.....

IV - estrangeira por viagem ou tempo, para operar na navegação de cabotagem, em substituição a embarcação de tipo semelhante, própria ou afretada, em *jumborização*, conversão, modernização, docagem ou reparação, no País ou no exterior, na proporção de até 100% (cem por cento) da sua tonelagem de porte bruto.

§ 1º Sem prejuízo do disposto no inciso III do *caput* deste artigo, fica autorizado o afretamento de 1 (uma) embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para navegação de cabotagem, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira.

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

I - após 12 (doze) meses de vigência desta Lei, para 2 (duas) embarcações;

II - após 24 (vinte e quatro) meses de vigência desta Lei, para 3 (três) embarcações; e

III - após 36 (trinta e seis) meses de vigência desta Lei, para 4 (quatro) embarcações.

§ 3º O afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, será livre a partir de 48 (quarenta e oito) meses de vigência desta Lei, observadas as condições de segurança definidas em regulamento.

§ 4º As empresas brasileiras de navegação do mesmo grupo econômico poderão operar na navegação de cabotagem com embarcações afretadas de acordo com o disposto nos §§ 1º, 2º e 3º deste artigo, hipótese em que não será necessário ter frota própria ou ter contratado a construção de embarcações.

§ 5º As embarcações afretadas a casco nu de acordo com o disposto nos §§ 1º, 2º e 3º deste artigo não poderão ser utilizadas para verificação e comprovação de existência ou disponibilidade, nos termos do inciso I do *caput* do art. 9º desta Lei.

§ 6º As embarcações afretadas na forma prevista no *caput* deste artigo deverão observar as condições de segurança definidas em Norma da Autoridade Marítima.

§ 7º A verificação da quantidade de embarcações estabelecida nos §§ 1º e 2º deste artigo considerará a quantidade de embarcações afretadas pelo grupo econômico da empresa afretadora.”(NR)

“Art. 10-A. A empresa brasileira de investimento na navegação terá o direito de afretar embarcação estrangeira a tempo, na proporção de até 200% (duzentos por cento) da tonelage de porte bruto da embarcação em construção em estaleiro brasileiro, durante o período de construção da embarcação.

Parágrafo único. Os direitos de tonelage oriundos das embarcações em construção contratadas por empresa brasileira de investimento na navegação

poderão ser transferidos onerosamente para empresas brasileiras de navegação.”

“Art. 11. ....

§ 1º (Revogado).

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

.....

§ 13. Poderão ser pré-registradas e registradas no REB e usufruir de todas as garantias legais e fiscais decorrentes desses registros as embarcações que:

I - componham a frota de empresa brasileira de investimento na navegação; e

II - tenham sido produzidas por estaleiros brasileiros, ainda que não possuam contrato prévio assinado com empresa brasileira de navegação.

§ 14. Os direitos de tonelagem oriundos das embarcações fretadas por empresa brasileira de investimento na navegação serão transferidos para a empresa brasileira de navegação afretadora da embarcação.” (NR)

“Art. 14-A. Serão consideradas novas as embarcações importadas para uso na navegação de cabotagem ou de longo curso, ainda que sejam utilizadas para transporte remunerado em sua viagem de vinda ao País.

§ 1º O enquadramento da embarcação como nova somente será permitido se o transporte remunerado a que se refere o *caput* deste artigo tiver sido o único que a embarcação tenha executado até a sua chegada ao País.

§ 2º Na hipótese prevista no *caput* deste artigo, será recolhido o AFRMM correspondente e destinados 50% (cinquenta por cento) do produto da arrecadação à empresa brasileira de navegação, que serão depositados em sua conta vinculada.”

Art. 20. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 53. As Diretorias da ANTT e da Antaq serão compostas por 1 (um) Diretor-Geral e 4 (quatro) Diretores.

.....” (NR)

“Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério da Infraestrutura, constituída de:

.....  
 III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal; e

.....

V - instalações portuárias.” (NR)

“Art. 82. ....

.....

XVIII - implementar medidas necessárias à destinação dos ativos operacionais devolvidos pelas

concessionárias, na forma prevista nos contratos de arrendamento;

XIX - propor ao Ministério da Infraestrutura, em conjunto com a ANTT, a destinação dos ativos operacionais ao término dos contratos de arrendamento; e

XX - projetar, acompanhar e executar, direta ou indiretamente, obras ou serviços de engenharia em portos organizados, decorrentes de investimentos programados pelo Ministério da Infraestrutura e autorizados no orçamento geral da União.

....." (NR)

"Art. 85-A. Integrarão a estrutura organizacional do DNIT:

I - 1 (uma) Procuradoria Federal;

II - 1 (uma) Ouvidoria;

III - 1 (uma) Corregedoria;

IV - 1 (uma) Auditoria; e

V - o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias." (NR)

Art. 21. A Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 4º .....

Parágrafo único. (Revogado).

I - (revogado);

II - (revogado).

§ 1º O AFRMM não incide sobre o frete relativo ao transporte de mercadoria submetida à pena de perdimento.

§ 2º No caso da navegação fluvial e lacustre, o AFRMM incidirá somente sobre as cargas transportadas no âmbito das Regiões Norte e Nordeste, observado o disposto no art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para os seguintes tipos de carga:

I - granéis líquidos; e

II - granéis sólidos e outras cargas.”(NR)

“Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicada a alíquota de 8% (oito por cento) na:

I - navegação de longo curso;

II - navegação de cabotagem; e

III - navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte nas Regiões Norte e Nordeste de:

a) granéis líquidos; e

b) granéis sólidos e outras cargas.

.....

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

“Art. 17. ....

- I - .....
- .....
- b) 100% (cem por cento) do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação afretada de registro estrangeiro, na navegação de longo curso;
- .....
- II - a empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria, afretada com registro brasileiro, ou afretada por tempo, de subsidiária integral da empresa brasileira de navegação:
- .....
- § 1º-A Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, será destinado, anualmente, o percentual de 10% (dez por cento) para financiamento e contratação de serviços de obras de engenharia destinadas a manutenção, a aprofundamento, a alargamento ou a expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como de serviços de natureza contínua com o objetivo de manter, pelo prazo fixado no edital, as condições de profundidade estabelecidas no projeto implantado.
- .....
- § 3º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, serão destinados ao Fundo Naval, anualmente, os seguintes percentuais:

I - 0,40% (quarenta centésimos por cento) para contribuir com o pagamento das despesas de representação e de estudos técnicos em apoio às posições brasileiras nos diversos elementos componentes da Organização Marítima Internacional (IMO), cujos recursos serão alocados em categoria de programação específica; e

II - 10% (dez por cento) para projetos integrantes de programas do Comando da Marinha destinados à construção e a reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, bem como de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional.

.....  
 § 8º Os Fundos de que tratam os §§ 2º e 3º deste artigo divulgarão, trimestralmente, na internet, os valores recebidos do FMM e destinados aos seus programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico e ao ensino profissional marítimo, na forma prevista em lei.” (NR)

“Art. 19. ....

I - .....

a) para construção ou aquisição de embarcações novas, produzidas em estaleiros brasileiros;

b) para *jumborização*, conversão, modernização, docagem ou reparação de embarcação

própria ou afretada, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos, nacionais ou importados, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

.....

g) para manutenção, inclusive preventiva, realizada por estaleiro brasileiro ou por empresa especializada, em embarcação própria ou afretada;

h) para garantia à construção de embarcação em estaleiro brasileiro;

i) para reembolso anual dos valores pagos a título de prêmio e encargos de seguro e resseguro contratados para cobertura de cascos e máquinas de embarcações próprias ou afretadas; e

j) para pagamento do valor total do afretamento de embarcações utilizadas no mesmo tipo de navegação de cabotagem, de longo curso e interior e geradoras dos recursos do AFRMM para a conta vinculada correspondente, desde que tal embarcação seja de propriedade de uma empresa brasileira de investimento na navegação e tenha sido construída no País;

.....

§ 4º (Revogado).

§ 5º A liberação dos recursos financeiros da conta vinculada de empresa brasileira de navegação nas hipóteses previstas nos incisos I e II do *caput* deste artigo somente poderá ocorrer para aplicação, pela empresa beneficiária dos recursos, exclusivamente, em embarcação a ser utilizada no

mesmo tipo de navegação de cabotagem, de longo curso e interior geradoras dos recursos do AFRMM para a conta vinculada correspondente.

§ 6º Além da instituição financeira referida no *caput* deste artigo, o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), de que trata o art. 23 desta Lei, poderá habilitar outras instituições financeiras para receber os depósitos em contas vinculadas, na forma prevista em ato do CDFMM.

§ 7º Ato do CDFMM disporá sobre:

I - as diretrizes e os critérios a serem observados pelo agente financeiro do FMM para análise e movimentação dos recursos financeiros das contas vinculadas; e

II - os procedimentos para acompanhamento da destinação dos recursos a que se refere o inciso I deste parágrafo.

§ 8º Os recursos depositados na conta vinculada são impenhoráveis, na forma do art. 832 da Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015 (Código de Processo Civil), ressalvada a penhora para pagamento de dívida relativa ao próprio bem, se contraída durante a sua construção, *jumborização*, conversão, modernização, docagem ou reparação em estaleiro brasileiro." (NR)

"Art. 20. Os valores depositados nas contas de que tratam o art. 19 e o inciso III do *caput* do art. 17 desta Lei serão aplicados pelas

instituições financeiras de que tratam o *caput* e o § 6º do art. 19 desta Lei em operações de mercado aberto, em títulos públicos federais de curto, médio ou longo prazo, em nome do titular e a critério deste, na forma que dispuser o Conselho Monetário Nacional.” (NR)

“Art. 26. ....

I - .....

a) .....

.....  
 2. para *jumborização*, conversão, modernização, docagem ou reparação de embarcação própria ou afretada, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

.....  
 d) às empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa, até 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 ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, de qualquer

tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras;

.....

k) para financiamento e contratação de serviços de obras de engenharia, contratados por autoridades portuárias, arrendatários e terminais de uso privado, até 100% (cem por cento) do projeto aprovado, destinadas a manutenção, a aprofundamento, a alargamento ou a expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como de serviços de natureza contínua com o objetivo de manter, pelo prazo fixado no edital, as condições de profundidade estabelecidas no projeto implantado;

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 ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, de qualquer

tipo de embarcação própria ou afretada, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras;

.....

VII - no financiamento para contratação de serviços de obras de engenharia, contratados por autoridades portuárias, arrendatários e terminais de uso privado, até 100% (cem por cento) do projeto aprovado, destinadas a manutenção, a aprofundamento, a alargamento ou a expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como de serviços de natureza contínua com o objetivo de manter, pelo prazo fixado no edital, as condições de profundidade estabelecidas no projeto implantado. ...." (NR)

"Art. 52-A. ....

§ 1º A soma do ressarcimento devido às empresas de que trata o inciso III do *caput* do art. 6º desta Lei não poderá ser superior a 40% (quarenta por cento) da remuneração do transporte aquaviário na navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte de granéis líquidos nas Regiões Norte e Nordeste.

§ 2º Os parâmetros para o cálculo da soma de que trata o § 1º deste artigo e os critérios de distribuição do ressarcimento serão estabelecidos em

regulamento do Ministério da Infraestrutura, ouvido o Ministério da Economia.”(NR)

Art. 22. Ficam transformados, sem aumento de despesas, no âmbito do Poder Executivo federal, em 2 (dois) Cargos Comissionados de Direção (CD) de nível II os seguintes Cargos Comissionados de Gerência Executiva (CGE):

I - 1 (um) Cargo Comissionado de Gerência Executiva de nível I (CGE I); e

II - 2 (dois) Cargos Comissionados de Gerência Executiva de nível III (CGE III).

§ 1º Os CGE a que se referem os incisos I e II do *caput* deste artigo integram a estrutura regimental da Antaq, aprovada pelo Decreto nº 4.122, de 13 de fevereiro de 2002.

§ 2º Os CD a que se refere o *caput* deste artigo serão destinados à Antaq.

§ 3º Os mandatos dos primeiros ocupantes dos cargos de Diretor de que trata o *caput* deste artigo durarão até o último dia do mês de fevereiro dos exercícios de 2023 e 2024.

Art. 23. A tabela IV do Anexo I da Lei nº 10.233, 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as alterações constantes do Anexo desta Lei.

Art. 24. Até a edição do ato do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante de que trata o § 6º do art. 19 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da data de publicação desta Lei, as liberações de recursos da conta vinculada de empresa brasileira de navegação serão efetuadas na forma prevista na legislação em vigor.

Art. 25. O art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos), dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2021.” (NR)

Art. 26. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2027, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, desde que a origem ou destino seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Art. 27. Ficam revogados:

I - o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892;

II - o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940;

III - o art. 1º da Lei nº 6.458, de 1º de novembro de 1977, na parte em que altera a alínea *b* do inciso II do *caput* do art. 15 da Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968;

IV - o § 1º do art. 11 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;

V - o art. 58 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

VI - o art. 1º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

- a) inciso I do *caput* do art. 5º;
- b) parágrafo único do art. 7º-A;
- c) alínea *c* do inciso III do *caput* do art. 14;
- d) inciso IX do *caput* do art. 24;
- e) incisos VII, XXII e XXV do *caput* do art. 27;
- f) *caput* do art. 34-A;
- g) §§ 1º e 2º do art. 51-A;
- h) art. 74;
- i) parágrafo único do art. 78-A;
- j) § 2º do art. 82;
- k) art. 85-A;
- l) parágrafo único do art. 88; e
- m) § 1º do art. 118;

VII - o § 4º do art. 19 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004;

VIII - o art. 3º da Lei nº 11.434, de 28 de dezembro de 2006, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004:

- a) §§ 1º e 2º do art. 7º;
- b) art. 12; e
- c) inciso I do *caput* do art. 35;

IX - o art. 26 da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, na parte em que altera os incisos XVIII e XIX do *caput* do art. 82 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

X - os seguintes dispositivos da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007:

a) arts. 1º, 2 e 3º; e

b) art. 4º, exceto na parte em que altera o inciso XVII do *caput* do art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

XI - o art. 1º da Lei nº 12.599, de 23 de março de 2012, na parte em que altera o § 1º do art. 3º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004;

XII - os seguintes dispositivos da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013:

a) art. 71, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

1. art. 67;

2. art. 78; e

3. inciso III do *caput* do art. 81;

b) art. 72; e

XIII - o art. 43 da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, na parte em que altera o *caput* do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Art. 28. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, 9 de dezembro de 2020.

RODRIGO MAIA  
Presidente

ANEXO  
(Anexo I da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001)

“ANEXO I

.....  
TABELA IV  
Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)  
Quadro de Cargos Comissionados

1 - CARGOS COMISSIONADOS DE DIREÇÃO	
CD I	1
CD II	4
SUBTOTAL	5
2 - CARGOS COMISSIONADOS DE GERÊNCIA EXECUTIVA	
CGE I	1
CGE II	7
CGE III	19
SUBTOTAL	27
.....	
TOTAL GERAL	142



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Of. nº 768/2020/SGM-P

Brasília, 9 de dezembro de 2020.

A Sua Excelência o Senhor  
Senador DAVI ALCOLUMBRE  
Presidente do Senado Federal

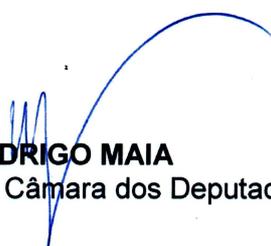
**Assunto: Envio de PL para apreciação (urgência constitucional)**

Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à apreciação do Senado Federal, nos termos do caput do art. 65 da Constituição Federal combinado com o art. 134 do Regimento Comum, o Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, do Poder Executivo, que “Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar); altera as Leis nºs 5.474, de 18 de julho de 1968, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, e 11.033, de 21 de dezembro de 2004; e revoga o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892, e o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940, e dispositivos da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001 e das Leis nºs 6.458, de 1º de novembro de 1977, 11.434, de 28 de dezembro de 2006, 11.483, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, 12.599, de 23 de março de 2012, 12.815, de 5 de junho de 2013 e 13.848, de 25 de junho de 2019”.

Informo, por oportuno, que a matéria está tramitando em regime de urgência solicitada pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República, nos termos do disposto no §1º do art. 64 da Constituição Federal.

Atenciosamente,



**RODRIGO MAIA**  
Presidente da Câmara dos Deputados



Documento : 87899 - 2

## LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>
- Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de Novembro de 1940 - DEL-2784-1940-11-20 - 2784/40  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto.lei:1940;2784>
- Decreto-Lei nº 37, de 18 de Novembro de 1966 - DEL-37-1966-11-18 - 37/66  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto.lei:1966;37>
  - artigo 75
- Decreto nº 4.122, de 13 de Fevereiro de 2002 - DEC-4122-2002-02-13 - 4122/02  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:2002;4122>
- Decreto nº 6.759, de 5 de Fevereiro de 2009 - DEC-6759-2009-02-05 - 6759/09  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:2009;6759>
  - artigo 298
- Lei nº 5.474, de 18 de Julho de 1968 - Lei das Duplicatas - 5474/68  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1968;5474>
  - artigo 15
  - alínea b do inciso II do artigo 15
- Lei nº 6.458, de 1º de Novembro de 1977 - LEI-6458-1977-11-01 - 6458/77  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1977;6458>
  - artigo 1º
- Lei nº 9.432, de 8 de Janeiro de 1997 - Lei de Cabotagem - 9432/97  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9432>
  - inciso I do artigo 9º
  - inciso III do artigo 9º
  - inciso III do artigo 10
  - parágrafo 1º do artigo 11
  - artigo 17
- Lei nº 10.233, de 5 de Junho de 2001 - Lei de Reestruturação dos Transportes Aquaviário e Terrestre - 10233/01  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2001;10233>
  - inciso XVII do artigo 27
  - artigo 53
  - artigo 58
  - inciso XVIII do artigo 82
  - inciso XIX do artigo 82
- Lei nº 10.893, de 13 de Julho de 2004 - LEI-10893-2004-07-13 - 10893/04  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2004;10893>
  - parágrafo 1º do artigo 3º
  - alínea c do inciso V do artigo 14
  - artigo 15
  - parágrafo 4º do artigo 19
  - parágrafo 6º do artigo 19
  - artigo 52-

- Lei nº 11.033, de 21 de Dezembro de 2004 - Legislação Tributária Federal - 11033/04  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2004;11033>
  - artigo 16
- Lei nº 11.434, de 28 de Dezembro de 2006 - LEI-11434-2006-12-28 - 11434/06  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2006;11434>
  - artigo 3º
- Lei nº 11.482, de 31 de Maio de 2007 - LEI-11482-2007-05-31 - 11482/07  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2007;11482>
  - artigo 11
- Lei nº 11.483, de 31 de Maio de 2007 - LEI-11483-2007-05-31 - 11483/07  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2007;11483>
  - artigo 26
- Lei nº 11.518, de 5 de Setembro de 2007 - LEI-11518-2007-09-05 - 11518/07  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2007;11518>
- Lei nº 12.527, de 18 de Novembro de 2011 - Lei de Acesso à Informação, LAI - 12527/11  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2011;12527>
- Lei nº 12.599, de 23 de Março de 2012 - LEI-12599-2012-03-23 - 12599/12  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2012;12599>
  - artigo 1º
- Lei nº 12.815, de 5 de Junho de 2013 - Lei dos Portos (2013) - 12815/13  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2013;12815>
  - artigo 33
- Lei nº 13.105, de 16 de Março de 2015 - Código de Processo Civil (2015) - 13105/15  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2015;13105>
  - artigo 832
- Lei nº 13.445, de 24 de Maio de 2017 - Lei de Migração - 13445/17  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2017;13445>
- Lei nº 13.709, de 14 de Agosto de 2018 - Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD) - 13709/18  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2018;13709>
- Lei nº 13.848, de 25 de Junho de 2019 - LEI-13848-2019-06-25 - 13848/19  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2019;13848>
  - artigo 43
- Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de Setembro de 2001 - MPV-2217-3-2001-09-04 - 2217-3/01  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:medida.provisoria:2001;2217-3>
  - artigo 1º



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 3129, DE 2020

Cria estímulos para a navegação no Brasil.

**AUTORIA:** Senadora Kátia Abreu (PP/TO)



[Página da matéria](#)



Gabinete da Senadora **KÁTIA ABREU**

**PROJETO DE LEI Nº , DE 2020**

Cria estímulos para a navegação no Brasil.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Esta Lei cria estímulos para a navegação no Brasil.

**Art. 2º** A Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 7º-A** O transporte de mercadorias na navegação de cabotagem depende de autorização que somente será concedida a empresa constituída no Brasil, nos moldes do inciso “v” do artigo 2º desta lei, e que seja proprietária de embarcação construída no País, propulsada ou não, devidamente classificada para navegação em mar aberto, com características essenciais para atender ao tipo de transporte pretendido, na forma da regulamentação.”

“**Art. 9º** .....

.....

§ 1º .....

§ 2º nos casos previstos no inciso I, a regulamentação do afretamento por tempo não poderá limitar o número de viagens a serem realizadas. (NR)

**Art. 10.** .....

.....

III - estrangeira a casco nu, independentemente do porte e do tipo de uso.

*Parágrafo único.* As embarcações descritas no inciso III não serão consideradas brasileiras para fins do disposto no art. 9º, I. (NR)

**Art. 11.** .....

.....



SF/2009.96886-39



Gabinete da Senadora **KÁTIA ABREU**

§ 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.

.....” (NR)

**Art. 3º** A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 12.** .....

.....

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

IX – adotar ações que facilitem a multimodalidade e implantação do documento único no desembaraço das mercadorias;

X – 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.** .....

.....



SF/2009.96886-39



Gabinete da Senadora **KÁTIA ABREU**

XXIX – fomentar a competição e tomar as medidas necessárias para evitar o bloqueio ao afretamento de embarcações de que trata o inciso I do artigo 9º da Lei nº 9.432, de 1997, particularmente no tocante à oferta de má-fé de embarcações que não atendam plenamente às necessidades dos afretadores.

.....” (NR)

**Art. 4º** A Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“**Art. 6º** .....

.....

§ 4º A alíquota de que trata o inciso I deverá ser reduzida de cinco pontos percentuais a cada ano, até a alíquota zero, quando se extinguir a cobrança do tributo previsto no *caput*.” (NR)

“**Art. 14.** .....

.....

VIII - de adubos (fertilizantes) classificados no capítulo 31 da Tipi

.....” (NR)

“**Art. 23** .....

.....

§ 1º. Cabe ao CDFMM estabelecer, anualmente, as diretrizes, prioridades e programas de financiamento do Fundo de Marinha Mercante, em consonância com a Política Nacional de Transportes (PNT).

§ 2º O CDFMM aprovará, anualmente, até o dia 15 de dezembro, os programas de financiamento do Fundo de Marinha Mercante para o exercício seguinte, estabelecendo, entre outros parâmetros, os tetos de financiamento por mutuário e priorizando a transparência, a impessoalidade a diversificação dos beneficiários;

§ 3º O CDFMM deve encaminhar o programa de financiamento para o exercício seguinte, a que se refere o § 1º deste



SF720009.96886-39



Gabinete da Senadora **KÁTIA ABREU**

artigo, juntamente com o resultado da apreciação e o parecer aprovado pelo Colegiado, à Comissão Mista permanente de que trata o § 1º do art. 166 da Constituição Federal, para conhecimento e acompanhamento pelo Congresso Nacional. “(NR)

**Art. 5º.** A Lei nº 7.652, de 03 de fevereiro de 1988, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“**Art. 12.** .....

.....  
 § 3º Os direitos reais e os ônus poderão ter foro estipulado fora do Brasil, caso no qual terá a respectiva lei de regência, sendo o registro realizado no Brasil apenas de caráter informativo.” (NR)

**Art. 6º.** Esta Lei entra em vigor noventa dias após sua publicação ou em 1º de janeiro do ano subsequente à sua publicação, o prazo que for mais longo.

**Art. 7º.** Ficam revogados os incisos II e III do art. 6º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

### JUSTIFICAÇÃO

Apesar de possuímos um território de dimensão continental com 80% da população vivendo a uma distância de até 200km da costa, temos 7,4 mil km de litoral e 70% das atividades industriais concentradas na faixa litorânea, a navegação de cabotagem no Brasil é responsável apenas por 11% de toda carga transportada internamente no País, enquanto no Japão é 44%, União Europeia 32% e China 31%. Do total dessa carga movimentada pela navegação costeira no País, 52% são de petróleo e derivados (granéis líquidos e gasosos), dos quais quase 70% são transportados pela Petrobras.

Além disso, insistimos em manter uma alta dependência do transporte rodoviário de carga responsável por 65% de toda a movimentação, enquanto que a cabotagem é um meio de transporte mais competitivo, menos poluente e que tem o menor número de acidentes, sobretudo nas grandes distâncias. Por exemplo, o custo de transporte rodoviário de uma carga containerizada de Belém a São Paulo chega a ser 83% mais caro do que por cabotagem.



SF/2009.96886-39



Gabinete da Senadora **KÁTIA ABREU**

Essa realidade é reconhecida por diversos setores da atividade produtiva, como o agronegócio e a indústria, sendo inclusive objeto de avaliação pelo Tribunal de Contas da União, que em auditoria divulgada em março do ano passado afirma categoricamente que “não existe política pública específica de fomento à navegação de cabotagem no País”.

Portanto, a eliminação de entraves ao desenvolvimento da navegação de cabotagem é urgente, especialmente diante da grave situação econômica que decorre da luta contra a COVID-19.

Desde meados do ano passado aguardamos o encaminhamento ao Parlamento da chamada “BR do Mar”, seja por meio de Medida Provisória, seja por meio de projeto de lei.

Como essa MP nunca chegou no Parlamento, resolvemos juntar algumas medidas constantes de projetos de nossa autoria, com outras do PL nº 2.948, de 2019, do Senador Álvaro Dias, e mais outras que decorreram de diálogo que tivemos com o setor da navegação e seus embarcadores de carga, além de representantes dos usuários e do setor produtivo.

Todas essas propostas pretendem reduzir custos e possibilitar o aumento da frota disponível para a navegação de cabotagem de modo a proporcionar maior agilidade no uso dessa solução logística.

Assim, sugerimos medida de desoneração fiscal, com a eliminação gradativa da cobrança do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). A renúncia total a partir do quinto ano de vigência da lei que decorrer de nosso PL será da ordem de R\$ 2,8 bilhões por ano, que equivale à arrecadação obtida no ano de 2019.

Com intuito de garantir um melhor planejamento, uma alocação mais eficiente e uma maior transparência na alocação dos recursos do Fundo de Marinha Mercante é que propomos diretrizes ao Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante – CDFMM, de modo semelhante ao que já existe na forma da Lei para os Conselhos Deliberativos das Superintendências Regionais no tocante aos Fundos de Financiamento Constitucionais (FNO, FNE e FCO).





Gabinete da Senadora **KÁTIA ABREU**

Assim, o CDFMM deverá estabelecer, anualmente, as diretrizes, prioridades e programas de financiamento do Fundo de Marinha Mercante, em consonância com a Política Nacional de Transportes (PNT), inclusive aprovando um teto de financiamento e priorizando a diversificação dos financiamentos.

Além disso, o CDFMM deverá enviar à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização (CMO) o programa de financiamento para o exercício seguinte com objetivo de dar conhecimento e prover ao Congresso Nacional elementos necessários para um melhor acompanhamento dos financiamentos.

Vale destacar que a nota técnica do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) 9/2018, de 06/02/2018 constatou existir uma elevada concentração no mercado de transporte de cargas por navegação de cabotagem de contêineres, no qual somente três empresas dominam 99% desse mercado.

Além disso, a auditoria do TCU acima citada constata que as regulamentações dos marcos regulatórios e ação da agência reguladora não fomentam a competição entre os armadores, “nem tampouco cria restrições regulamentares para que as empresas incumbentes exerçam seu poder de mercado – basicamente relacionado à cobrança de preços de fretes em níveis mais elevados do que os de longo curso”

Portanto, diante dessas evidências incluímos propostas para aumentar a oferta de navios e dar competitividade do setor, incrementando o afretamento de navios a casco nu e afastando entraves para o afretamento a tempo de navios estrangeiros, quando inexistente navio nacional para atender a demanda.

Considerando que um navio de bandeira estrangeira afretado a tempo por empresa brasileira de navegação pode ter um custo operacional inferior ao navio nacional em aproximadamente 50%, ao retirarmos os entraves para o afretamento a tempo – na ausência de barcos nacionais disponíveis – podemos permitir a redução do custo operacional final das empresas em pelo menos 35%, o que impactará diretamente na redução do valor do frete oferecido aos usuários.



SF/2009.96886-39



Gabinete da Senadora **KÁTIA ABREU**

Também, incorporamos à Lei de criação da ANTAQ (Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2000) dispositivos que determinam e enfatizam o papel da Agência em promover a concorrência e evitar práticas anticompetitivas no setor.

Finalmente, outro ponto ressaltado pelo TCU é ausência de uma política que promova o desenvolvimento da multimodalidade que esbarra em entraves tributários e burocráticos, sobretudo no tocante aos despachos do sistema aduaneiro, nos quais os sistemas da Receita Federal não reconhecem de forma automática e eletrônica os documentos dos contratos de transportes multimodais.

Nesse sentido, inserimos comandos no artigo da 12 da Lei 10.233/2001 que define as diretrizes gerais para o transporte aquaviário e terrestre definindo: o tratamento isonômico nos procedimentos de alfandegamento e das exportações; a exigência de ações que facilitem a multimodalidade e implantação do documento único no desembarço das mercadorias e a implantação de um sistema eletrônico para entrega e recebimento de mercadorias, contemplando a multimodalidade.

Nossa ideia é contribuir, por meio do Poder Legislativo, com uma agenda positiva, que substitua a inércia do Governo nesse campo.

Entendemos que há muito a ser debatido e aperfeiçoado no conjunto de propostas que ora apresentamos, pelo que convidamos os nobres Pares a discutir esse assunto, altamente relevante, com a maior brevidade possível, e contribuir com sua célere aprovação, de forma a ajudar o País a retomar rapidamente um trilho de crescimento, no cenário pós-epidemia do Coronavírus.

Sala das Sessões,

Senadora **KÁTIA ABREU**



## LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>
  - parágrafo 1º do artigo 166
- Lei nº 7.652, de 3 de Fevereiro de 1988 - LEI-7652-1988-02-03 - 7652/88  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1988;7652>
- Lei nº 9.432, de 8 de Janeiro de 1997 - Lei de Cabotagem - 9432/97  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9432>
  - inciso I do artigo 9º
- urn:lex:br:federal:lei:2000;10233  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2000;10233>
- Lei nº 10.233, de 5 de Junho de 2001 - Lei de Reestruturação dos Transportes Aquaviário e Terrestre - 10233/01  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2001;10233>
- Lei nº 10.893, de 13 de Julho de 2004 - LEI-10893-2004-07-13 - 10893/04  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2004;10893>
  - inciso II do artigo 6º
  - inciso III do artigo 6º



## SENADO FEDERAL

### PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 421, DE 2014

Revoga os incisos II e III do art. 6º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que *dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências*, para desonerar a navegação de cabotagem.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Ficam revogados os incisos II e III do art. 6º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro do ano subsequente.

#### JUSTIFICAÇÃO

O transporte aquaviário de mercadorias é superior ao rodoviário e ao ferroviário em praticamente qualquer critério de comparação: custo, impacto sobre o meio ambiente, risco de acidentes, etc.

O Brasil dispõe de ampla rede hidroviária, composta não apenas por rios navegáveis, mas principalmente pelo Oceano Atlântico, que permite o acesso a dezenas de portos, situados de norte a sul do País, especialmente quando se considera que o Rio Amazonas apresenta condições análogas de navegabilidade até Manaus.

Enquanto a navegabilidade dos rios depende de uma série de obras, como aprofundamento do leito, derrocamento e sinalização, o mesmo não ocorre com o Oceano, que é navegável independentemente de qualquer intervenção humana e não apresenta qualquer limitação de capacidade. As obras necessárias dizem respeito ao acesso aos portos, que servem tanto a navegação de longo curso quanto a cabotagem.

Apesar de todos esses fatores favoráveis, a navegação de cabotagem é praticamente inexplorada no Brasil, devido a obstáculos burocráticos e tributários. Um dos obstáculos mais graves e menos justificáveis é a cobrança do Adicional sobre o Frete

2

para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), contribuição de intervenção no domínio econômico voltada para o fomento à indústria naval.

O AFRMM é cobrado sobre a remuneração do transporte aquaviário da carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro, com alíquotas de 25% (vinte e cinco por cento) na navegação de longo curso; 10% (dez por cento) na navegação de cabotagem; e 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

A cobrança de 10% sobre a o frete da navegação de cabotagem é particularmente perversa porque cria uma assimetria tributária em favor dos modos rodoviário e ferroviário de transporte de mercadorias. Trata-se de um caso único de emprego de incentivo fiscal para fomento de atividades mais caras, perigosas e impactantes do meio ambiente!

A navegação de cabotagem pode suprir com folga a demanda de transporte no sentido norte-sul, que é atualmente atendida por rodovias como a BR-101 e a BR-116. Seu emprego retiraria das estradas milhares de caminhões, que representam um risco para os demais motoristas e passageiros, comprometem a conservação do pavimento e a qualidade de vida de áreas urbanas. Além disso, o frete reduzido beneficiaria produtores e consumidores, viabilizando o barateamento do produto brasileiro, favorecendo o mercado interno e o desenvolvimento econômico.

Destaque-se que, ao contrário de outras obras de infraestrutura, como a duplicação de rodovias e a construção de ferrovias, o emprego da navegação de cabotagem é possível sem praticamente qualquer investimento novo, pois faz uso de uma hidrovía pronta e de capacidade ilimitada, que é o Oceano Atlântico.

A presente proposição tem por objetivo singelo retirar um dos obstáculos que impedem o pleno uso da navegação de cabotagem, que é a cobrança do AFRMM. Para tanto, revoga o dispositivo que prevê essa cobrança.

Contamos com o apoio de nossos Pares para essa proposta, que dinamizará a economia nacional, barateará os produtos locais e economizará preciosos recursos do erário.

Sala das Sessões,

**Senadora KÁTIA ABREU**

*(À Comissão de Assuntos Econômicos; em decisão terminativa.)*

Publicado no **DSF**, de 19/12/2014



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 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 (AFRMM).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** A importação de embarcações para o transporte de mercadorias ou para o transporte de pessoas e de mercadorias, de motores para propulsão de embarcações, de máquinas de leme para embarcações e de hélices para embarcações e suas pás, respectivamente identificados pelos códigos NCM 8901.90.00, 8904.00.00, 8408.10, 8479.89.92 e 8487.10.00 é isenta dos seguintes tributos:

I – Imposto de Importação;

II – Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidente na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços (PIS/PASEP - Importação);

III – Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior – (COFINS-Importação).

**Art. 2º** O art. 14 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 14.....

.....

VIII - de adubos (fertilizantes) classificados no capítulo 31 da Tipi.

.....” (NR)

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

A estagnação da navegação de cabotagem no Brasil é lamentável e causa graves prejuízos ao País. Os números comprovam que o modal, naturalmente acessível pelo vasto litoral brasileiro, tem perdido importância relativa ao longo dos anos. Muitas são as razões para a queda, entre as quais o alto custo de renovação e ampliação da frota. Isso porque, embora conte com os incentivos do Fundo de Marinha Mercante e com linhas de financiamento, as embarcações produzidas no Brasil apresentam preço entre 50% e 90% mais elevado que as fabricadas nos principais polos navais do mundo. Isso sem considerar que os navios aqui construídos são isentos de PIS/Pasep, COFINS e ICMS. Contudo, o armador brasileiro enfrenta forte restrição para a compra de embarcações no exterior, já que não pode lançar mão dos recursos do Fundo de Marinha Mercante, além de a compra sofrer forte tributação. O nosso projeto contém importante contribuição para reduzir essa assimetria.

Hoje, a carga tributária total incidente sobre a importação de um navio novo representa 41% do valor de contrato (a importação de navios usados é proibida). Dos tributos incidentes, o mais oneroso é o ICMS. Como a sua base de cálculo é o somatório do valor aduaneiro do imposto de importação (II) e do próprio ICMS (cálculo “por dentro”), este imposto, na carga tributária total, corresponde a 38%, seguido do II, com 34%, e da COFINS e do PIS/Pasep, que, juntos, representam 28%.

O presente projeto tenciona fomentar a renovação da frota mercante por meio da isenção dos principais tributos federais incidentes sobre a importação de navios e suas principais partes.

Importante ressaltar que não foi incluída no projeto isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), já que a alíquota de IPI incidente na importação de navios é zero, em razão de a construção naval doméstica gozar de igual tratamento.

Infelizmente, em relação ao ICMS, nada pode ser feito no âmbito federal, por força da autonomia de que gozam os Estados em relação a esse tributo, atribuído pela Constituição à competência estadual.

Igualmente importante, o art. 2º da proposição cria hipótese de isenção do Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para os adubos (fertilizantes). A medida pretende reduzir os elevados custos do tributo sobre a agricultura brasileira, tendo em vista que, segundo informações da Associação dos Misturadores de Adubos do Brasil (AMA Brasil), em 2012, o total despendido com o pagamento do AFRMM em fertilizantes pode ser estimado de R\$ 547,31 milhões de reais. Essa cifra representa cerca de 1,65% dos custos totais da agricultura. Tanta transferência de recursos da agricultura para a indústria de construção naval não se justifica, haja vista os elevados preços que continuam a ser praticados por aquela indústria.

Dada a importância das medidas propostas para dois segmentos estratégicos da economia nacional, pedimos a atenção e o apoio dos nobres colegas para o aperfeiçoamento e aprovação do presente projeto.

Sala das Sessões,  
Senadora **KÁTIA ABREU**

3  
*LEGISLAÇÃO CITADA*

**LEI Nº 10.893, DE 13 DE JULHO DE 2004.**

Vide Decreto nº 5.269, de 2004

Mensagem de veto

Regulamento

Conversão da MPv nº 177, de 2004

Texto compilado

Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei estabelece normas sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei:

I - porto é o atracadouro, o terminal, o fundeadouro ou qualquer outro local que possibilite o carregamento e o descarregamento de carga;

II - navegação de longo curso é aquela realizada entre portos brasileiros e portos estrangeiros, sejam marítimos, fluviais ou lacustres;

III - navegação de cabotagem é aquela realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente a via marítima ou a via marítima e as interiores;

IV - navegação fluvial e lacustre é aquela realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente as vias interiores;

V - granel é a mercadoria embarcada, sem embalagem ou acondicionamento de qualquer espécie, diretamente nos compartimentos da embarcação ou em caminhões-tanque sobre a embarcação;

VI - empresa brasileira de navegação é a pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente;

VII - estaleiro brasileiro é a pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto a indústria de construção e reparo navais; e

VIII - **jumborização** é o aumento de uma embarcação.

Parágrafo único. Considera-se também como empresa brasileira de navegação o órgão ou entidade que integre a administração pública estatal direta ou indireta ou esteja sob controle acionário de qualquer entidade estatal, autorizada a executar as atividades de transporte aquaviário.

Art. 3º O AFRMM, instituído pelo art. 1º do Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, destina-se a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, e constitui fonte básica do FMM.

4

~~§ 1º Compete à Secretaria da Receita Federal do Brasil a administração das atividades relativas à cobrança, fiscalização, arrecadação, rateio, restituição e concessão de incentivos do AFRMM. (Incluído pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

~~§ 1º Compete à Secretaria da Receita Federal do Brasil a administração das atividades relativas a cobrança, fiscalização, arrecadação, rateio, restituição e concessão de incentivos do AFRMM. (Incluído pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)~~

§ 1º Compete à Secretaria da Receita Federal do Brasil a administração das atividades relativas a cobrança, fiscalização, arrecadação, restituição e concessão de incentivos do AFRMM previstos em lei. (Redação dada pela Lei nº 12.788, de 2013)

~~§ 2º O AFRMM sujeita-se às normas relativas ao processo administrativo fiscal de determinação e exigência do crédito tributário e de consulta, de que tratam o Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972 e os arts. 48 a 50 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996. (Incluído pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

§ 2º O AFRMM sujeita-se às normas relativas ao processo administrativo fiscal de determinação e exigência do crédito tributário e de consulta, de que tratam o Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972, e os arts. 48 a 50 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996. (Incluído pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

~~§ 3º A Secretaria da Receita Federal do Brasil expedirá os atos necessários ao exercício da competência a que se refere o § 1º. (Incluído pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

§ 3º A Secretaria da Receita Federal do Brasil expedirá os atos necessários ao exercício da competência a que se refere o § 1º. (Incluído pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

§ 4º Os créditos orçamentários necessários para o desempenho das atividades citadas no § 1º serão transferidos para a Unidade Orçamentária da Secretaria da Receita Federal do Brasil, para sua efetiva execução de acordo com os valores aprovados na respectiva lei orçamentária anual - LOA. (Incluído pela Lei nº 12.788, de 2013)

Art. 4º O fato gerador do AFRMM é o início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro.

~~Parágrafo único. O AFRMM não incide sobre a navegação fluvial e lacustre, exceto sobre cargas de granéis líquidos, transportadas no âmbito das regiões Norte e Nordeste.~~

Parágrafo único. O AFRMM não incide sobre: (Redação dada pela Lei nº 12.788, de 2013)

I - a navegação fluvial e lacustre, exceto sobre cargas de granéis líquidos, transportadas no âmbito das Regiões Norte e Nordeste; e (Incluído pela Lei nº 12.788, de 2013)

II - o frete relativo ao transporte de mercadoria submetida à pena de perdimento. (Incluído pela Lei nº 12.788, de 2013)

Art. 5º O AFRMM incide sobre o frete, que é a remuneração do transporte aquaviário da carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro.

§ 1º Para os fins desta Lei, entende-se por remuneração do transporte aquaviário a remuneração para o transporte da carga porto a porto, incluídas todas as despesas portuárias com a manipulação de carga, constantes do conhecimento de embarque ou da

declaração de que trata o § 2º do art. 6º desta Lei, anteriores e posteriores a esse transporte, e outras despesas de qualquer natureza a ele pertinentes.

§ 2º O somatório dos fretes dos conhecimentos de embarque desmembrados não pode ser menor que o frete do conhecimento de embarque que os originou.

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

I - 25% (vinte e cinco por cento) na navegação de longo curso;

II - 10% (dez por cento) na navegação de cabotagem; e

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

§ 1º O conhecimento de embarque é o documento hábil para comprovação do valor da remuneração do transporte aquaviário.

§ 2º Nos casos em que não houver a obrigação de emissão do conhecimento de embarque, o valor da remuneração do transporte aquaviário, para fins de cálculo do AFRMM, será apurado por declaração do contribuinte.

§ 3º Sobre as mercadorias destinadas a porto brasileiro que efetuarem transbordo ou baldeação em um ou mais portos nacionais não incidirá novo AFRMM referente ao transporte entre os citados portos, se este já tiver sido calculado desde a sua origem até seu destino final.

~~Art. 7º Os dados imprescindíveis ao controle da arrecadação do AFRMM, oriundos do conhecimento de embarque e da declaração de que trata o § 2º do art. 6º desta Lei, referentes às mercadorias a serem desembarcadas no porto de descarregamento, independentemente do local previsto para a sua nacionalização, inclusive aquelas em trânsito para o exterior, deverão ser disponibilizados por intermédio do responsável pelo transporte aquaviário ao Ministério dos Transportes, antes do início efetivo da operação de descarregamento da embarcação. (Vide Medida Provisória nº 320, 2006)~~

~~Parágrafo único. Deverão também ser disponibilizados ao Ministério dos Transportes, por intermédio do responsável pelo transporte aquaviário, os dados referentes à:~~

~~I - exportação na navegação de longo curso, inclusive na navegação fluvial e lacustre de percurso internacional, após o término da operação de carregamento da embarcação; e~~

~~II - navegação interior de percurso nacional, quando não ocorrer a incidência de AFRMM, no porto de descarregamento da embarcação.~~

~~§ 1º Deverão também ser disponibilizados ao Ministério dos Transportes, por intermédio do responsável pelo transporte aquaviário, os dados referentes à: (Redação dada pela Medida Provisória nº 320, 2006) (Sem eficácia)~~

~~I - exportação na navegação de longo curso, inclusive na navegação fluvial e lacustre de percurso internacional, após o término da operação de carregamento da embarcação; e (Redação dada pela Medida Provisória nº 320, 2006) (Sem eficácia)~~

~~II - navegação interior de percurso nacional, quando não ocorrer a incidência de AFRMM, no porto de descarregamento da embarcação. (Redação dada pela Medida Provisória nº 320, 2006)~~

6

~~§ 2º Nos casos enquadrados no caput em que o tempo de travessia marítima ou fluvial for igual ou menor a cinco dias, o prazo será de um dia útil após o início da operação de descarregamento da embarcação. (Redação dada pela Medida Provisória nº 320, 2006) (Sem eficácia)~~

~~Parágrafo único. Deverão também ser disponibilizados ao Ministério dos Transportes, por intermédio do responsável pelo transporte aquaviário, os dados referentes à: (Vide Medida Provisória nº 320, 2006)~~

~~I - exportação na navegação de longo curso, inclusive na navegação fluvial e lacustre de percurso internacional, após o término da operação de carregamento da embarcação; e (Vide Medida Provisória nº 320, 2006)~~

~~II - navegação interior de percurso nacional, quando não ocorrer a incidência do AFRMM, no porto de descarregamento da embarcação. (Vide Medida Provisória nº 320, 2006)~~

~~§ 1º Deverão também ser disponibilizados ao Ministério dos Transportes, por intermédio do responsável pelo transporte aquaviário, os dados referentes à: (Redação dada pela Lei nº 11.434, de 2006)~~

~~I - exportação na navegação de longo curso, inclusive na navegação fluvial e lacustre de percurso internacional, após o término da operação de carregamento da embarcação; e (Redação dada pela Lei nº 11.434, de 2006)~~

~~II - navegação interior de percurso nacional, quando não ocorrer a incidência do AFRMM, no porto de descarregamento da embarcação. (Redação dada pela Lei nº 11.434, de 2006)~~

~~§ 2º Nos casos enquadrados no caput deste artigo em que o tempo de travessia marítima ou fluvial for igual ou menor a 5 (cinco) dias, o prazo será de 1 (um) dia útil após o início da operação de descarregamento da embarcação. (Incluído pela Lei nº 11.434, de 2006)~~

~~Art. 7º O responsável pelo transporte aquaviário deverá, na forma e nos prazos estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, disponibilizar os dados necessários ao controle da arrecadação do AFRMM, oriundos do conhecimento de embarque ou da declaração de que trata o § 2º do art. 6º, referentes às mercadorias a serem desembarcadas no porto de descarregamento, independentemente do local previsto para a sua nacionalização, inclusive aquelas em trânsito para o exterior. (Redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

~~Parágrafo único. Deverão também ser disponibilizados à Secretaria da Receita Federal do Brasil os dados referentes às mercadorias objeto: (Incluído pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

~~I - de exportação, inclusive por meio de navegação fluvial e lacustre de percurso internacional; e (Incluído pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

~~II - de transporte em navegação interior, quando não ocorrer a incidência do AFRMM. (Incluído pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

~~Art. 7º O responsável pelo transporte aquaviário deverá, na forma e nos prazos estabelecidos pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, disponibilizar os dados necessários ao controle da arrecadação do AFRMM, oriundos do conhecimento de embarque ou da declaração de que trata o § 2º do art. 6º, referentes às mercadorias a~~

serem desembarcadas no porto de descarregamento, independentemente do local previsto para a sua nacionalização, inclusive aquelas em trânsito para o exterior. (Redação dada pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

§ 1º Deverão também ser disponibilizados à Secretaria da Receita Federal do Brasil os dados referentes às mercadorias objeto: (Redação dada pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

I - de exportação, inclusive por meio de navegação fluvial e lacustre de percurso internacional; e (Redação dada pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

II - de transporte em navegação interior, quando não ocorrer a incidência do AFRMM. (Redação dada pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

§ 2º (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

~~Art. 8º A constatação da incompatibilidade do valor da remuneração do transporte aquaviário constante do conhecimento de embarque ou da declaração de que trata o § 2º do art. 6º desta Lei com o praticado nas condições de mercado ensejará a sua retificação, de acordo com normas a serem estabelecidas pelo Ministério dos Transportes, sem prejuízo das cominações legais previstas nesta Lei.~~

~~Art. 8º A constatação de incompatibilidade do valor da remuneração do transporte aquaviário, constante do conhecimento de embarque ou da declaração de que trata o § 2º do art. 6º, com o praticado nas condições de mercado ensejará a sua retificação, de acordo com as normas estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, sem prejuízo das cominações previstas nesta Lei. (Redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

Art. 8º A constatação de incompatibilidade do valor da remuneração do transporte aquaviário, constante do conhecimento de embarque ou da declaração de que trata o § 2º do art. 6º, com o praticado nas condições de mercado ensejará a sua retificação, de acordo com as normas estabelecidas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, sem prejuízo das cominações previstas nesta Lei. (Redação dada pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

Art. 9º Na navegação de longo curso, quando o frete estiver expresso em moeda estrangeira, a conversão para o padrão monetário nacional será feita com base na tabela "taxa de conversão de câmbio" do Sistema de Informações do Banco Central - SISBACEN, utilizada pelo Sistema Integrado do Comércio Exterior - SISCOMEX, vigente na data do efetivo pagamento do AFRMM.

Art. 10. O contribuinte do AFRMM é o consignatário constante do conhecimento de embarque.

§ 1º O proprietário da carga transportada é solidariamente responsável pelo pagamento do AFRMM, nos termos do art. 124, inciso II, da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 - Código Tributário Nacional.

§ 2º Nos casos em que não houver obrigação de emissão do conhecimento de embarque, o contribuinte será o proprietário da carga transportada.

~~§ 3º Na navegação de cabotagem e na navegação fluvial e lacustre de percurso nacional, a empresa de navegação ou seu representante legal que liberar o conhecimento de embarque sem o prévio pagamento do AFRMM, ou a comprovação de sua suspensão, isenção ou da não incidência, ficará responsável pelo seu recolhimento com os~~

8

~~acréscimos previstos no art. 16 desta Lei. (Revogado pela Medida Provisória nº 320, 2006) (Sem eficácia)~~

~~§ 3º Na navegação de cabotagem e na navegação fluvial e lacustre de percurso nacional, a empresa de navegação ou seu representante legal que liberar o conhecimento de embarque sem o prévio pagamento do AFRMM, ou a comprovação de sua suspensão, isenção ou da não incidência, ficará responsável pelo seu recolhimento com os acréscimos previstos no art. 16 desta Lei. (Vide Medida Provisória nº 320, 2006) (Revogado pela Lei nº 11.434, de 2006)~~

~~Art. 11. O AFRMM deverá ser pago no prazo de até 30 (trinta) dias, contados da data do início efetivo da operação de descarregamento da embarcação.~~

~~Parágrafo único. O pagamento do AFRMM, acrescido das taxas de utilização do Sistema Eletrônico de Controle de Arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – MERCANTE, será efetuado pelo contribuinte antes da liberação da mercadoria pela Secretaria da Receita Federal.~~

~~Art. 11. O pagamento do AFRMM, acrescido da Taxa de Utilização do Sistema de Controle de Arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – MERCANTE, será efetuado pelo contribuinte antes da autorização de entrega da mercadoria correspondente pela Secretaria da Receita Federal do Brasil. (Redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

~~Art. 11. O pagamento do AFRMM, acrescido da Taxa de Utilização do Sistema de Controle de Arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – MERCANTE, será efetuado pelo contribuinte antes da autorização de entrega da mercadoria correspondente pela Secretaria da Receita Federal do Brasil. (Redação dada pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)~~

~~Art. 12. A Secretaria da Receita Federal somente liberará mercadoria de qualquer natureza, ou autorizará a sua saída da zona primária aduaneira, ou a sua inclusão nos regimes aduaneiros especiais, mediante a informação do pagamento do AFRMM, de sua suspensão, isenção ou da não incidência, disponibilizada pelo Ministério dos Transportes.~~

~~Art. 12. A Secretaria da Receita Federal somente liberará mercadoria de qualquer natureza, ou autorizará a sua saída da zona primária aduaneira, ou a sua inclusão nos regimes aduaneiros especiais, mediante a informação do pagamento do AFRMM, de sua suspensão ou isenção, disponibilizada pelo Ministério dos Transportes. (Redação dada pela Medida Provisória nº 320, 2006) (Sem eficácia)~~

~~Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo não se aplica às mercadorias de importação transportadas na navegação de longo curso, cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País, enquanto estiver em vigor a não incidência do AFRMM de que trata o art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. (Redação dada pela Medida Provisória nº 320, 2006) (Sem eficácia)~~

~~Art. 12. A Secretaria da Receita Federal somente liberará mercadoria de qualquer natureza, ou autorizará a sua saída da zona primária aduaneira, ou a sua inclusão nos regimes aduaneiros especiais, mediante a informação do pagamento do AFRMM, de sua suspensão, isenção ou da não incidência, disponibilizada pelo Ministério dos Transportes. (Vide Medida Provisória nº 320, 2006)~~

~~Art. 12. A Secretaria da Receita Federal somente desembaraçará mercadoria de qualquer natureza ou autorizará a sua saída da zona primária aduaneira ou a sua inclusão nos regimes aduaneiros especiais mediante a informação do pagamento do AFRMM, de sua suspensão ou isenção, disponibilizada pelo Ministério dos Transportes. (Redação dada pela Lei nº 11.434, de 2006) (Revogado pela Medida Provisória nº 545, de 2011) (Revogado pela Lei nº 12.599, de 2012). (Produção de efeito)~~

~~Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo não se aplica às mercadorias de importação transportadas na navegação de longo curso cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País, enquanto estiver em vigor a não-incidência do AFRMM de que trata o art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. (Incluído pela Lei nº 11.434, de 2006) (Revogado pela Medida Provisória nº 545, de 2011) (Revogado pela Lei nº 12.599, de 2012). (Produção de efeito)~~

~~Art. 13. Pelo prazo de 5 (cinco) anos, contados a partir da data do efetivo início da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro, o contribuinte deverá manter arquivo dos conhecimentos de embarque e demais documentos pertinentes ao transporte, para apresentação quando da solicitação da fiscalização ou da auditoria de Ministério dos Transportes.~~

~~Art. 13. O contribuinte deverá manter em arquivo, pelo prazo de cinco anos, contado da data do efetivo descarregamento da embarcação, os conhecimentos de embarque e demais documentos pertinentes ao transporte, para apresentação à fiscalização, quando solicitados. (Redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

Art. 13. O contribuinte deverá manter em arquivo, pelo prazo de 5 (cinco) anos, contado da data do efetivo descarregamento da embarcação, os conhecimentos de embarque e demais documentos pertinentes ao transporte, para apresentação à fiscalização, quando solicitados. (Redação dada pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

Art. 14. Ficam isentas do pagamento do AFRMM as cargas:

I - definidas como bagagem, mala postal, amostra sem valor comercial e unidades de carga, inclusive quando do reposicionamento para reutilização, nos termos e condições da legislação específica;

II - de livros, jornais e periódicos, bem como o papel destinado a sua impressão;

III - transportadas:

a) por embarcações, nacionais ou estrangeiras, quando não empregadas em viagem de caráter comercial; ou

b) nas atividades de exploração e de apoio à exploração de hidrocarbonetos e outros minerais sob a água, desde que na zona econômica exclusiva brasileira;

IV - que consistam em:

a) bens sem interesse comercial, doados a entidades filantrópicas, desde que o donatário os destine, total e exclusivamente, a obras sociais e assistenciais gratuitamente prestadas;

b) bens que ingressem no País especificamente para participar de eventos culturais ou artísticos, promovidos por entidades que se dediquem com exclusividade ao desenvolvimento da cultura e da arte, sem objetivo comercial;

10

c) bens exportados temporariamente para outro país e condicionados à reimportação em prazo determinado;

d) armamentos, produtos, materiais e equipamentos importados pelo Ministério da Defesa e pelas Forças Armadas, ficando condicionada a isenção, em cada caso, à declaração do titular da Pasta ou do respectivo Comando de que a importação destina-se a fins exclusivamente militares e é de interesse para a segurança nacional; ou

~~e) bens destinados à pesquisa científica e tecnológica, conforme disposto em lei, cabendo ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq encaminhar ao órgão competente do Ministério dos Transportes, para fins de controle, relação de importadores e o valor global, por entidade, das importações autorizadas;~~

~~e) bens destinados à pesquisa científica e tecnológica, conforme disposto em lei; (Redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

e) bens destinados à pesquisa científica e tecnológica, conforme disposto em lei; (Redação dada pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

V - que consistam em mercadorias:

a) importadas para uso próprio das missões diplomáticas e das repartições consulares de caráter permanente e de seus membros, bem como pelas representações de organismos internacionais, de caráter permanente, de que o Brasil seja membro, e de seus integrantes;

~~b) importadas em decorrência de atos firmados entre pessoas jurídicas, de direito público externo, celebrados e aprovados pelo Presidente da República e ratificados pelo Congresso Nacional, que contenham cláusula expressa de isenção de pagamento de AFRMM, sendo o pedido de reconhecimento de isenção formulado ao órgão competente do Ministério dos Transportes;~~

~~b) importadas em decorrência de atos firmados entre pessoas jurídicas de direito público externo celebrados e aprovados pelo Presidente da República e ratificados pelo Congresso Nacional, que contenham cláusula expressa de isenção de pagamento de AFRMM; (Redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

b) importadas em decorrência de atos firmados entre pessoas jurídicas de direito público externo celebrados e aprovados pelo Presidente da República e ratificados pelo Congresso Nacional, que contenham cláusula expressa de isenção de pagamento do AFRMM; (Redação dada pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

c) submetidas a regime aduaneiro especial que retornem ao exterior no mesmo estado ou após processo de industrialização, excetuando-se do atendimento da condição de efetiva exportação as operações realizadas a partir de 5 de outubro de 1990, nos termos do § 2º do art. 1º da Lei nº 8.402, de 8 de janeiro de 1992;

d) importadas pela União, Distrito Federal, Estados e Municípios, ou por intermédio de órgãos da administração direta, autárquica e fundacional;

e) que retornem ao País nas seguintes condições:

1. enviadas em consignação e não vendidas nos prazos autorizados;
2. por defeito técnico que exija sua devolução, para reparo ou substituição;
3. por motivo de modificações na sistemática do país importador;
4. por motivo de guerra ou calamidade pública; ou

5. por quaisquer outros fatores comprovadamente alheios à vontade do exportador brasileiro;

f) importadas em substituição a outras idênticas, em igual quantidade e valor, que tenham sido devolvidas ao exterior após a importação por terem se revelado defeituosas ou imprestáveis para os fins a que se destinavam;

g) que sejam destinadas ao consumo ou industrialização na Amazônia Ocidental, excluídas armas, munições, fumo, bebidas alcoólicas, perfumes, veículos de carga, automóveis de passageiros e granéis líquidos;

h) importadas por permissionários autorizados pelo Ministério da Fazenda para venda, exclusivamente em lojas francas, a passageiros de viagens internacionais;

i) submetidas a transbordo ou baldeação em portos brasileiros, quando destinadas à exportação e provenientes de outros portos nacionais, ou, quando originárias do exterior, tenham como destino outros países;

j) submetidas ao regime aduaneiro especial de depósito franco; ou

l) que estejam expressamente definidas em lei como isentas do AFRMM.

~~VI - de trigo classificado na posição 10.01 da TIPI; e (Incluído pela Medida Provisória nº 433, de 2008)~~

~~VII - de farinha de trigo classificada no código 1101.00.10 da TIPI. (Incluído pela Medida Provisória nº 433, de 2008)~~

~~Parágrafo único. No caso dos incisos VI e VII, o disposto no caput aplica-se até 31 de dezembro de 2008. (Incluído pela Medida Provisória nº 433, de 2008)~~

~~VI - de trigo classificado na posição 10.01 da Tipi; e (Redação dada pela Lei nº 11.787, de 2008)~~

~~VII - de farinha de trigo classificada no código 1101.00.10 da Tipi. (Redação dada pela Lei nº 11.787, de 2008)~~

~~Parágrafo único. No caso dos incisos VI e VII, o disposto no caput deste artigo aplica-se até 31 de dezembro de 2008. (Redação dada pela Lei nº 11.787, de 2008)~~

~~Art. 15. Fica suspenso o pagamento do AFRMM incidente sobre o transporte de mercadoria importada submetida a regime aduaneiro especial, até o término do prazo concedido pelo Ministério dos Transportes ou até a data do registro da correspondente declaração de importação em caráter definitivo, realizado dentro do período da suspensão concedida.~~

~~§ 1º Nos casos de nacionalização total ou parcial de mercadoria submetida a regime aduaneiro especial, a taxa de conversão para o padrão monetário nacional será feita com base na tabela "taxa de conversão de câmbio" do SISBACEN, utilizada pelo SISCOMEX, vigente na data-limite prevista no art. 11 desta Lei.~~

~~§ 2º Após o término do prazo da suspensão concedida, o não-cumprimento das exigências pertinentes implicará a cobrança do AFRMM com os acréscimos mencionados no art. 16 desta Lei, contados a partir do 30º (trigésimo) dia da data do descarregamento em porto brasileiro.~~

~~Art. 15. O pagamento do AFRMM incidente sobre o frete relativo ao transporte de mercadoria submetida a regime aduaneiro especial fica suspenso até a data do registro da declaração de importação que inicie o despacho para consumo correspondente. (Redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

12

~~Parágrafo único. Na hipótese de descumprimento do regime, o AFRMM será exigido com os acréscimos mencionados no art. 16, calculados a partir da data do registro da declaração de importação para admissão da mercadoria no respectivo regime. (Incluído pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

Art. 15. O pagamento do AFRMM incidente sobre o frete relativo ao transporte de mercadoria submetida a regime aduaneiro especial fica suspenso até a data do registro da declaração de importação que inicie o despacho para consumo correspondente. (Redação dada pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

§ 1º (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

§ 2º Na hipótese de descumprimento do regime, o AFRMM será exigido com os acréscimos mencionados no art. 16, calculados a partir da data do registro da declaração de importação para admissão da mercadoria no respectivo regime. (Redação dada pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

~~Art. 16. O não pagamento, o pagamento incorreto ou o atraso no pagamento do AFRMM importará na cobrança administrativa ou executiva da dívida, ficando o valor originário do débito acrescido de:~~

~~I - multa de mora de 0,33% (trinta e três centésimos por cento) por dia de atraso, a contar do 1º (primeiro) dia subsequente à data de vencimento até o dia em que ocorrer o pagamento, limitada ao percentual de 20% (vinte por cento); e~~

~~II - juros de mora equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - SELIC para títulos federais, acumulada mensalmente, calculados a partir do 1º (primeiro) dia do mês subsequente ao da data de vencimento até o mês anterior ao de pagamento e de 1% (um por cento) no mês de pagamento.~~

~~§ 1º Em caso de ocorrência relativa à insuficiência de fundos ou qualquer restrição ao recebimento dos meios de pagamento entregues pelo consignatário ou seu representante legal à instituição financeira responsável, esta dará conhecimento do fato ao Ministério dos Transportes, que providenciará a cobrança administrativa da dívida, ficando o valor originário do débito sujeito aos acréscimos previstos neste artigo, sem prejuízo das demais cominações legais.~~

~~§ 2º Esgotados os meios administrativos para a cobrança do AFRMM, o débito será inscrito na Dívida Ativa da União, para cobrança executiva, nos termos da legislação em vigor, incidindo sobre ele os acréscimos mencionados neste artigo.~~

~~Art. 16. Sobre o valor do AFRMM pago em atraso ou não pago, bem como sobre a diferença decorrente do pagamento do AFRMM a menor que o devido, incidirão multa de mora ou de ofício e juros de mora, na forma prevista no § 3º do art. 5º e nos arts. 43, 44 e 61 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996. (Redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

Art. 16. Sobre o valor do AFRMM pago em atraso ou não pago, bem como sobre a diferença decorrente do pagamento do AFRMM a menor que o devido, incidirão multa de mora ou de ofício e juros de mora, na forma prevista no § 3º do art. 5º e nos arts. 43, 44 e 61 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996. (Redação dada pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

I - (revogado); (Redação dada pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

II - (revogado). (Redação dada pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

§ 1º (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

§ 2º (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

Art. 17. O produto da arrecadação do AFRMM será destinado:

I - ao Fundo da Marinha Mercante - FMM:

a) 100% (cem por cento) do AFRMM gerado por empresa estrangeira de navegação;

b) 100% (cem por cento) do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação afretada de registro estrangeiro;

c) 41% (quarenta e um por cento) do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria ou afretada, de registro brasileiro, na navegação de longo curso, não inscrita no Registro Especial Brasileiro - REB, de que trata a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; e

d) 8% (oito por cento) do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação, própria ou afretada, de registro brasileiro, na navegação de longo curso, inscrita no REB, de que trata a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;

II - a empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria ou afretada, de registro brasileiro:

a) 50% (cinquenta por cento) do AFRMM que tenha gerado na navegação de longo curso, quando a embarcação não estiver inscrita no REB;

b) 83% (oitenta e três por cento) do AFRMM que tenha gerado na navegação de longo curso, quando a embarcação estiver inscrita no REB; e

c) 100% (cem por cento) do AFRMM que tenha gerado nas navegações de cabotagem, fluvial e lacustre;

III - a uma conta especial, 9% (nove por cento) do AFRMM gerado na navegação de longo curso, por empresa brasileira de navegação, operando embarcação, própria ou afretada, de registro brasileiro, inscrita ou não no REB.

§ 1º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, será destinado, anualmente, o percentual de 3% (três por cento) ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FNDCT, criado pelo Decreto-Lei nº 719, de 31 de julho de 1969, e restabelecido pela Lei nº 8.172, de 18 de janeiro de 1991, para o financiamento de programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico dos setores de transporte aquaviário e de construção naval, os quais serão alocados em categoria de programação específica e administrados conforme o disposto em regulamento.

§ 2º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, será destinado, anualmente, o percentual de 1,5% (um e meio por cento) ao Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, para compensação das perdas decorrentes da isenção de que trata o § 8º do art. 11 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

§ 3º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, será destinado, anualmente, o percentual de 0,40% (quarenta centésimos por cento) ao Fundo Naval, a título de contribuição para pagamento das despesas de representação e estudos técnicos em apoio às posições brasileiras nos diversos elementos componentes da Organização Marítima Internacional - IMO, cujos recursos serão alocados em categoria de programação específica.

14

§ 4º O AFRMM gerado por embarcação de registro estrangeiro, afretada por empresa brasileira de navegação, poderá ter a destinação prevista no inciso I, alíneas *c* e *d*, e nos incisos II e III do **caput** deste artigo, desde que tal embarcação esteja substituindo outra em construção em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, de tipo semelhante, até o limite de toneladas de porte bruto contratadas.

§ 5º A destinação de que trata o § 4º deste artigo far-se-á enquanto durar a construção, porém nunca por prazo superior a 36 (trinta e seis) meses, contado, de forma ininterrupta, da entrada em eficácia do contrato de construção da embarcação, que ocorre com o início do cumprimento de cronograma físico e financeiro apresentado pela empresa brasileira de navegação e aprovado pelo órgão competente do Ministério dos Transportes.

§ 6º A ocupação de espaços por empresas brasileiras de navegação em embarcações de registro estrangeiro fica enquadrada nas regras deste artigo, desde que essas embarcações estejam integradas a acordos de associação homologados pelo órgão competente do Ministério dos Transportes e regidos pelos princípios da equivalência recíproca da oferta de espaços e da limitação da fruição dos benefícios pela capacidade efetiva de transporte da embarcação de registro brasileiro.

~~§ 7º Por solicitação da interessada, o FMM poderá utilizar o crédito de AFRMM, já reconhecido pelo órgão competente do Ministério dos Transportes e ainda não depositado na conta vinculada da empresa brasileira de navegação, para compensação do débito relativo às prestações a que se referem as alíneas *c* e *d* do inciso I do **caput** do art. 19 desta Lei, garantido ao agente financeiro o pagamento pelo FMM das comissões incidentes sobre os valores compensados.~~

~~§ 7º Por solicitação da interessada, o FMM poderá utilizar o produto da arrecadação de AFRMM, já classificado pela Secretaria da Receita Federal do Brasil e ainda não depositado na conta vinculada da empresa brasileira de navegação, para compensação do débito relativo às prestações a que se referem as alíneas “*c*” e “*d*” do inciso I do **caput** do art. 19, garantido ao agente financeiro o pagamento pelo FMM das comissões incidentes sobre os valores compensados. (Redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

§ 7º Por solicitação da interessada, o FMM poderá utilizar o produto da arrecadação de AFRMM, já classificado pela Secretaria da Receita Federal do Brasil e ainda não depositado na conta vinculada da empresa brasileira de navegação, para compensação do débito relativo às prestações a que se referem as alíneas *c* e *d* do inciso I do **caput** do art. 19, garantido ao agente financeiro o pagamento pelo FMM das comissões incidentes sobre os valores compensados. (Redação dada pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

Art. 18. As parcelas recolhidas à conta a que se refere o inciso III do **caput** do art. 17 desta Lei, acrescidas das correções resultantes de suas aplicações previstas no art. 20 desta Lei, serão rateadas entre as empresas brasileiras de navegação autorizadas a operar na cabotagem e na navegação fluvial e lacustre, proporcionalmente ao total de fretes por elas gerado no transporte, entre portos brasileiros, de cargas de importação e de exportação do comércio exterior do País.

§ 1º O total de fretes referidos no **caput** deste artigo será obtido quando as empresas mencionadas no **caput** deste artigo estiverem operando embarcações próprias

ou afretadas de registro brasileiro, bem como embarcações afretadas de registro estrangeiro no regime de que tratam os §§ 4º e 5º do art. 17 desta Lei, conforme se dispuser em regulamento.

§ 2º O produto do rateio a que se refere este artigo será depositado, conforme se dispuser em regulamento, na conta vinculada das empresas.

Art. 19. O produto da arrecadação do AFRMM destinado a empresa brasileira de navegação será depositado diretamente, no Banco do Brasil S.A., em conta vinculada em nome da empresa, a qual será movimentada por intermédio do agente financeiro do FMM, nos seguintes casos:

I - por solicitação da interessada:

a) para a aquisição de embarcações novas, para uso próprio, construídas em estaleiros brasileiros;

b) para **jumborização**, conversão, modernização, docagem ou reparação de embarcação própria, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

c) para pagamento de prestação de principal e encargos de financiamento concedido com recursos do FMM;

d) para pagamento de prestação de principal e encargos de financiamento concedido pelo agente financeiro, com recursos de outras fontes, que tenha por objeto as modalidades de apoio previstas nos itens 1 e 2 da alínea a do inciso I do art. 26 desta Lei;

e) para pagamento de prestação de principal e encargos de financiamento obtido na Agência Especial de Financiamento Industrial – FINAME e no Programa Amazônia Integrada - PAI, desde que a interessada esteja adimplente com as obrigações previstas nas alíneas c e d deste inciso e o pagamento ocorra por intermédio de qualquer estabelecimento bancário autorizado a operar com esses recursos e que tenha por objeto as modalidades de apoio previstas nos itens 1 e 2 da alínea a do inciso I do art. 26 desta Lei;

f) para utilização por empresa coligada, controlada ou controladora nos casos previstos nas alíneas deste inciso;

II - prioritária e compulsoriamente, independentemente de autorização judicial, por iniciativa do agente financeiro, na amortização de dívidas vencidas decorrentes de financiamento referido nas alíneas c, d e e do inciso I do **caput** deste artigo.

§ 1º O agente financeiro deverá deduzir do valor dos recursos liberados da conta vinculada em nome da empresa comissão a título de administração das contas vinculadas, que será fixada pelo Conselho Monetário Nacional por proposta do Ministro de Estado dos Transportes.

§ 2º As parcelas do AFRMM previstas nos incisos II e III do **caput** do art. 17 desta Lei, geradas por embarcação financiada com recursos do FMM, poderão, a critério do agente financeiro, consultado o órgão competente do Ministério dos Transportes, ser creditadas na conta vinculada da empresa brasileira contratante inadimplente, até a liquidação do contrato de financiamento, mesmo que a embarcação financiada venha a ser explorada por empresa brasileira de navegação mediante contrato de afretamento, sub-afretamento ou qualquer outra modalidade de cessão de sua utilização nas atividades de navegação mercante.

16

§ 3º A regra constante do § 2º deste artigo poderá ser aplicada às empresas adimplentes, mediante solicitação justificada das partes, devidamente aprovada pelo Ministério dos Transportes.

§ 4º Poderão ser utilizados até 30% (trinta por cento) dos valores creditados na conta vinculada, anualmente, para pagamento dos serviços de docagem e reparação, em estaleiro brasileiro, de embarcação afretada a casco nu inscrita no REB, devendo esse registro ser mantido por pelo menos 5 (cinco) anos após o término da obra, sob pena de devolução dos recursos ao FMM, com os acréscimos previstos em lei para o não-pagamento do AFRMM.

Art. 20. Os valores depositados nas contas de que tratam o art. 19 desta Lei e o inciso III do **caput** do art. 17 desta Lei poderão ser aplicados pelo agente financeiro em operações de mercado aberto, em títulos públicos federais, em nome do titular, na forma que dispuser o Conselho Monetário Nacional.

Art. 21. A empresa brasileira de navegação decaí do direito ao produto do AFRMM no caso de não-utilização dos valores no prazo de 3 (três) anos, contados do seu depósito, transferindo-se esses valores para o FMM.

Art. 22. O FMM é um fundo de natureza contábil, destinado a prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras.

~~Art. 23. Fica criado o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, órgão colegiado integrante da estrutura do Ministério dos Transportes, cuja competência e composição serão estabelecidas em ato do Poder Executivo, assegurada a participação da Marinha do Brasil e de empresários e trabalhadores dos setores de Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval.~~

~~Art. 23. Fica criado o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, órgão colegiado integrante da estrutura do Ministério dos Transportes, cuja competência e composição serão estabelecidas em ato do Poder Executivo, assegurada a participação da Marinha do Brasil, da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e de empresários e trabalhadores dos setores de Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval. (Redação dada pela Medida Provisória nº 369, de 2007)~~

Art. 23. Fica criado o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, órgão colegiado integrante da estrutura do Ministério dos Transportes, cuja competência e composição serão estabelecidas em ato do Poder Executivo, assegurada a participação da Marinha do Brasil, da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República e de empresários e trabalhadores dos setores da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval. (Redação dada pela Lei nº 11.518, de 2007)

Art. 24. O FMM é administrado pelo Ministério dos Transportes, por intermédio do CDFMM.

Art. 25. São recursos do FMM:

I - a parte que lhe cabe no produto da arrecadação do AFRMM;

II - as dotações orçamentárias que lhe forem atribuídas no Orçamento-Geral da União;

III - os valores e importâncias que lhe forem destinados em lei;

17

IV - o produto do retorno das operações de financiamento concedido e outras receitas resultantes de aplicações financeiras;

~~V - o produto da arrecadação da taxa de utilização do MERCANTE; (Revogado pela Lei nº 12.788, de 2013)~~

VI - os provenientes de empréstimos contraídos no País ou no exterior;

VII - as receitas provenientes de multas aplicadas por infrações de leis, normas, regulamentos e resoluções referentes à arrecadação do AFRMM;

VIII - a reversão dos saldos anuais não aplicados; e

IX - os provenientes de outras fontes.

Art. 26. Os recursos do FMM serão aplicados:

I - em apoio financeiro reembolsável mediante concessão de empréstimo:

a) prioritariamente, a empresa brasileira de navegação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado:

1. para a construção de embarcação em estaleiro brasileiro; e

2. para **jumborização**, conversão, modernização ou reparação de embarcação própria, inclusive para a aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

b) a empresa brasileira de navegação, a estaleiro e outras empresas ou entidades brasileiras, inclusive as representativas de classe dos setores de Marinha Mercante e de construção naval, para projetos de pesquisa e desenvolvimento científico ou tecnológico e formação e aperfeiçoamento de recursos humanos voltados para os setores da Marinha Mercante, construção ou reparo naval, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

c) a estaleiro brasileiro para financiamento à produção de embarcação:

1. destinada a empresa brasileira de navegação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

2. destinada à exportação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

d) à Marinha do Brasil, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado, para construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas, e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional;

e) às entidades públicas, instituições de pesquisa e a outros órgãos, inclusive os representativos de classe dos setores de Marinha Mercante e de construção naval, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado, para a construção de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, em estaleiros brasileiros;

f) às empresas brasileiras, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado, para construção, **jumborização**, conversão, modernização ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, de qualquer tipo de embarcação própria, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval;

g) aos estaleiros brasileiros, para financiamento de reparo de embarcações, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

18

h) aos estaleiros, arsenais e bases navais brasileiros, para expansão e modernização de suas instalações ou para construção de novas instalações, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

i) a empresa de navegação ou estaleiro brasileiros, no apoio financeiro à construção ou produção de embarcações destinadas ao transporte fluvial de passageiros de elevado interesse social, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado;

j) a empresa de navegação ou estaleiro brasileiros no apoio financeiro à construção ou produção de embarcações destinadas à pesca, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado; e

l) para outras aplicações em investimentos, no interesse da Marinha Mercante e da indústria de construção naval brasileiras;

II - no pagamento ao agente financeiro:

a) de valor correspondente à diferença apurada entre o custo de captação de recursos para o agente financeiro e o custo do financiamento contratado com o beneficiário, sempre que o agente financeiro for o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES;

b) das comissões devidas pela concessão de financiamentos realizados com recursos do FMM e de outras fontes, a título de administração ou risco das operações contratadas até a publicação desta Lei; e

c) de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - SELIC, para títulos federais, incidentes sobre os adiantamentos de recursos realizados pelo agente financeiro com recursos de outras fontes, destinados ao pagamento das comissões de risco devidas em operações de repasse de recursos do FMM;

III - no financiamento da diferença entre o custo interno efetivo de construção de embarcações e o valor das operações contratadas, com recursos do FMM e de outras fontes, limitada a 10% (dez por cento) do valor do contrato de construção de embarcação destinada ao mercado interno;

IV - em crédito reserva, até o limite de 20% (vinte por cento) do valor do contrato de financiamento concedido com recursos do FMM e de outras fontes à produção de embarcação destinada à exportação, visando a assegurar o término da obra, no caso de descumprimento da correspondente obrigação de fazer por parte do estaleiro;

V - em programas especiais direcionados à pesca artesanal ou ao transporte de passageiros, considerados atividades prioritárias e de relevante interesse social, com redução de encargos financeiros referentes a juros e atualização monetária, conforme dispuser o Conselho Monetário Nacional, por proposta do Ministro de Estado dos Transportes; e

VI - em despesas relativas à arrecadação, gestão e utilização dos recursos do FMM.

Parágrafo único. As comissões de que trata a alínea *b* do inciso II deste artigo continuarão a ser reguladas pelas regras do Conselho Monetário Nacional vigentes na data da publicação desta Lei, e poderão ser pagas ao agente financeiro, mediante retenção nas prestações recebidas dos mutuários.

Art. 27. O financiamento concedido com recursos do FMM, destinado à construção, **jumborização**, conversão, modernização ou reparação de embarcação, poderá ter como

garantias a alienação fiduciária, a hipoteca da embarcação financiada ou de outras embarcações, a fiança bancária, a cessão de direitos creditórios e aquelas emitidas pelo Fundo de Garantia para a Indústria Naval – FGIN.

§ 1º A alienação fiduciária só terá validade e eficácia após sua inscrição no Registro de Propriedade Marítima, no Tribunal Marítimo, aplicando-se-lhe, no que couber, o disposto na legislação vigente.

§ 2º O agente financeiro, a seu critério, poderá aceitar outras modalidades de garantia além das previstas no **caput** deste artigo.

Art. 28. A alienação da embarcação que, para construção, **jumborização**, conversão, modernização ou reparação, tenha sido objeto de financiamento com recursos do FMM dependerá de prévia autorização do Ministério dos Transportes, consultado o Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, quando o risco da operação for do Fundo, conforme disposto em regulamento.

Art. 29. O FMM terá como agente financeiro o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES e, nas condições fixadas em ato do CDFMM, os bancos oficiais federais.

§ 1º O BNDES poderá habilitar seus agentes financeiros para atuar nas operações de financiamento com recursos do FMM, continuando a suportar os riscos perante o FMM.

§ 2º Nas operações a que se refere o art. 26, inciso I, alínea *d*, desta Lei, o FMM, com autorização expressa do Ministro de Estado dos Transportes, concederá o empréstimo diretamente à Marinha do Brasil, sem a intermediação de agente financeiro, devendo os desembolsos anuais decorrentes desta operação observar a dotação prevista no orçamento da Marinha do Brasil para o projeto financiado, e respeitar os limites de movimentação de empenho e de pagamento dos decretos de programação financeira.

Art. 30. Os riscos resultantes das operações com recursos do FMM serão suportados pelos agentes financeiros, na forma que dispuser o Conselho Monetário Nacional, por proposta do Ministro de Estado dos Transportes.

Parágrafo único. Continuarão suportados pelo FMM, até final liquidação, os riscos das operações aprovadas pelo Ministro de Estado dos Transportes com base no § 5º do art. 12 do Decreto-Lei nº 1.801, de 18 de agosto de 1980, ou contratadas até 31 de dezembro de 1987.

Art. 31. Fica a União autorizada, nos limites da dotação orçamentária, a conceder subvenção econômica, em percentual, sobre o prêmio do seguro-garantia modalidade executante construtor, suportado por agente segurador, que obteve da Superintendência de Seguros Privados – SUSEP autorização para operar, ou sobre os custos de carta de fiança, emitida por instituições financeiras autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil, nos termos aprovados pelo Conselho Monetário Nacional, quando eventualmente exigidos durante a construção de embarcações financiadas. (Regulamento)

Art. 32. A decisão de contratação de financiamento com recursos do FMM será, após aprovação do agente financeiro, imediatamente encaminhada ao CDFMM.

Parágrafo único. Os agentes financeiros manterão o CDFMM atualizado dos dados de todas as operações realizadas.

Art. 33. O Conselho Monetário Nacional, por proposta do Ministro de Estado dos Transportes, baixará normas reguladoras dos empréstimos a serem concedidos pelo FMM, no que concerne:

I - aos encargos financeiros e prazos;

II - às comissões devidas pelo mutuário pela concessão de financiamentos realizados com recursos do Fundo e de outras fontes, a título de administração ou risco das operações; e

III - à comissão devida pelo mutuário pela administração de operações aprovadas pelo Ministro de Estado dos Transportes com base no § 5º do art. 12 do Decreto-Lei nº 1.801, de 18 de agosto de 1980.

Parágrafo único. O somatório das comissões a que alude o inciso II deste artigo será menor que a taxa de juros dos respectivos financiamentos para os contratos celebrados a partir da edição desta Lei.

Art. 34. Os programas anuais de aplicação dos recursos do FMM serão aprovados pelo Ministro de Estado dos Transportes, sem prejuízo do disposto no art. 4º, § 1º, do Decreto-Lei nº 1.754, de 31 de dezembro de 1979.

~~Art. 35. Os recursos do FMM destinados a financiamentos contratados a partir da edição desta Lei, bem como os respectivos saldos devedores, poderão ter a Taxa de Juros de Longo Prazo - TJLP do respectivo período como remuneração nominal, ou serem referenciados pelo contravalor, em moeda nacional, da cotação do dólar dos Estados Unidos da América, divulgada pelo Banco Central do Brasil.~~

~~§ 1º A parcela do crédito destinada a gastos em moeda nacional será calculada de acordo com o critério estabelecido pela lei instituidora da TJLP e a parcela destinada a gastos em moedas estrangeiras será referenciada em dólar dos Estados Unidos da América.~~

~~§ 2º Parte do saldo devedor, na mesma proporção das receitas previstas em moeda nacional a serem geradas pelo projeto aprovado, será remunerada pela TJLP e o restante, na mesma proporção das receitas previstas em moedas estrangeiras a serem geradas pelo projeto aprovado, será referenciado em dólar dos Estados Unidos da América.~~

~~§ 3º Após a contratação do financiamento, a alteração do critério adotado dependerá do consenso das partes.~~

~~Art. 35. Os recursos do FMM destinados a financiamentos contratados a partir da edição da Lei nº 10.893, de 2004, liberados durante a fase de construção, bem como os respectivos saldos devedores, poderão, de comum acordo entre o tomador e o agente financeiro: (Redação dada pela Medida Provisória nº 320, 2006) (Sem eficácia)~~

~~I - ter a Taxa de Juros de Longo Prazo - TJLP do respectivo período como remuneração nominal, ou (Redação dada pela Medida Provisória nº 320, 2006) (Sem eficácia)~~

~~II - serem referenciados pelo contravalor, em moeda nacional, da cotação do dólar dos Estados Unidos da América, divulgada pelo Banco Central do Brasil, ou (Redação dada pela Medida Provisória nº 320, 2006) (Sem eficácia)~~

~~III - ter a combinação dos critérios referidos nos incisos I e II, na proporção a ser definida pelo tomador. (Redação dada pela Medida Provisória nº 320, 2006) (Sem eficácia)~~

~~Parágrafo único. Após a contratação do financiamento, a alteração do critério escolhido pelo tomador dependerá do consenso das partes. (Redação dada pela Medida Provisória nº 320, 2006) (Sem eficácia)~~

~~Art. 35. Os recursos do FMM destinados a financiamentos contratados a partir da edição desta Lei, bem como os respectivos saldos devedores, poderão ter a Taxa de Juros de Longo Prazo - TJLP do respectivo período como remuneração nominal, ou serem referenciados pelo contravalor, em moeda nacional, da cotação do dólar dos Estados Unidos da América, divulgada pelo Banco Central do Brasil. (Vide Medida Provisória nº 320, 2006)~~

~~§ 1º A parcela do crédito destinada a gastos em moeda nacional será calculada de acordo com o critério estabelecido pela lei instituidora da TJLP e a parcela destinada a gastos em moedas estrangeiras será referenciada em dólar dos Estados Unidos da América. (Vide Medida Provisória nº 320, 2006)~~

~~§ 2º Parte do saldo devedor, na mesma proporção das receitas previstas em moeda nacional a serem geradas pelo projeto aprovado, será remunerada pela TJLP e o restante, na mesma proporção das receitas previstas em moedas estrangeiras a serem geradas pelo projeto aprovado, será referenciado em dólar dos Estados Unidos da América. (Vide Medida Provisória nº 320, 2006)~~

~~§ 3º Após a contratação do financiamento, a alteração do critério adotado dependerá do consenso das partes. (Vide Medida Provisória nº 320, 2006)~~

~~Art. 35. Os recursos do FMM destinados a financiamentos liberados durante a fase de construção, bem como os respectivos saldos devedores, poderão, de comum acordo entre o tomador e o agente financeiro: (Redação dada pela Lei nº 11.434, de 2006)~~

~~I - ter a Taxa de Juros de Longo Prazo - TJLP do respectivo período como remuneração nominal; ou (Incluído pela Lei nº 11.434, de 2006)~~

~~II - ser referenciados pelo contravalor, em moeda nacional, da cotação do dólar norte-americano, divulgada pelo Banco Central do Brasil; ou (Incluído pela Lei nº 11.434, de 2006)~~

~~III - ter a combinação dos critérios referidos nos incisos I e II do caput deste artigo, na proporção a ser definida pelo tomador. (Incluído pela Lei nº 11.434, de 2006)~~

~~§ 1º (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 11.434, de 2006)~~

~~§ 2º (Revogado). (Redação dada pela Lei nº 11.434, de 2006)~~

~~§ 3º Após a contratação do financiamento, a alteração do critério escolhido pelo tomador dependerá do consenso das partes. (Redação dada pela Lei nº 11.434, de 2006)~~

~~Art. 36. (VETADO)~~

~~Art. 37. Fica instituída a Taxa de Utilização do MERCANTE. (Regulamento)~~

~~§ 1º A taxa a que se refere este artigo será devida na emissão do número "conhecimento de embarque do MERCANTE - CE-MERCANTE", à razão de R\$ 50,00 (cinquenta reais) por unidade, e cobrada a partir de 1º de janeiro de 2005.~~

§ 2º Fica o Poder Executivo autorizado a reduzir o valor da Taxa de Utilização do MERCANTE fixado no § 1º deste artigo e a aumentá-lo, até o limite definido no referido parágrafo.

~~§ 3º A taxa de que trata o **caput** não incide sobre: (Incluído pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

~~I - as cargas destinadas ao exterior; e (Incluído pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

~~II - as cargas isentas do pagamento do AFRMM, conforme previsto no art. 14. (Incluído pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

~~§ 4º O produto da arrecadação da taxa de que trata o **caput** fica vinculado ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização - FUNDAF, instituído pelo art. 6º do Decreto-Lei nº 1.437, de 17 de dezembro de 1975. (Incluído pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

§ 3º A taxa de que trata o **caput** não incide sobre: (Incluído pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

I - as cargas destinadas ao exterior; e (Incluído pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

II - as cargas isentas do pagamento do AFRMM, conforme previsto no art. 14. (Incluído pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

III - as cargas submetidas à pena de perdimento, nos termos do inciso II do parágrafo único do art. 4º. (Incluído pela Lei nº 12.788, de 2013)

§ 4º O produto da arrecadação da taxa de que trata o **caput** fica vinculado ao Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização - FUNDAF, instituído pelo art. 6º do Decreto-Lei nº 1.437, de 17 de dezembro de 1975. (Incluído pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

Art. 38. O FMM destinará, até 31 de dezembro de 2011, às empresas brasileiras de navegação, mediante crédito na conta vinculada, R\$ 0,75 (setenta e cinco centavos de real) para cada R\$ 1,00 (um real) de AFRMM gerado na navegação de cabotagem ou no transporte de granéis na navegação de longo curso, bem como na navegação fluvial e lacustre no transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste, por embarcações construídas em estaleiro brasileiro com tripulação brasileira e entregues a partir de 26 de março de 2004.

§ 1º (VETADO)

§ 2º (VETADO)

~~§ 3º O depósito do crédito na conta vinculada será processado e efetuado pela Secretaria do Tesouro Nacional, na forma prevista no **caput**. (Incluído pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

§ 3º O depósito do crédito na conta vinculada será processado e efetuado pela Secretaria do Tesouro Nacional, na forma prevista no **caput**. (Incluído pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

Art. 39. O montante da arrecadação do AFRMM e sua aplicação deverão ser divulgados de acordo com a Lei nº 9.755, de 16 de dezembro de 1998.

Art. 40. (VETADO)

Art. 41. (VETADO)

Art. 42. (VETADO)

Art. 43. (VETADO)

Art. 44. (VETADO)

Art. 45. (VETADO)

Art. 46. (VETADO)

Art. 47. (VETADO)

Art. 48. (VETADO)

Art. 49. (VETADO)

Art. 50. Os armadores ou seus prepostos poderão exercer as atribuições de corretor de navios e de despachante aduaneiro no tocante às suas embarcações, de quaisquer bandeiras, empregadas em longo curso, em cabotagem ou navegação interior.

Parágrafo único. Só será devida remuneração aos corretores de navios e aos despachantes aduaneiros quando houver prestação efetiva de serviço.

Art. 51. (VETADO)

Art. 52. O **caput** do art. 7º da Lei nº 10.849, de 23 de março de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 7º É a União autorizada a equalizar as taxas dos financiamentos realizados no âmbito do Profrota Pesqueira, tendo como parâmetro de remuneração dos Fundos a Taxa de Juros de Longo Prazo - TJLP ou índice oficial que vier a substituí-la.

....." (NR)

~~Art. 52-A. A Secretaria da Receita Federal do Brasil processará e viabilizará, mediante recursos decorrentes da arrecadação do AFRMM que cabem ao Fundo da Marinha Mercante - FMM, o ressarcimento às empresas brasileiras de navegação das parcelas previstas nos incisos II e III do **caput** art. 17 que deixarem de ser recolhidas em razão da não incidência de que trata o **caput** do art. 17 da Lei nº 9.432, de 1997. (Incluído pela Medida Provisória nº 545, de 2011)~~

Art. 52-A. A Secretaria da Receita Federal do Brasil processará e viabilizará, mediante recursos decorrentes da arrecadação do AFRMM que cabem ao Fundo da Marinha Mercante - FMM, o ressarcimento às empresas brasileiras de navegação das parcelas previstas nos incisos II e III do **caput** do art. 17 que deixarem de ser recolhidas em razão da não incidência de que trata o **caput** do art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997. (Incluído pela Lei nº 12.599, de 2012) (Produção de efeito)

Art. 52-B. O disposto no art. 74 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996, não se aplica ao AFRMM e à Taxa de Utilização do Mercante. (Incluído pela Lei nº 12.788, de 2013)

Art. 52-C. Ficam a cargo do Departamento do Fundo da Marinha Mercante a análise do direito creditório, a decisão e o pagamento dos processos de restituição e de ressarcimento referentes ao AFRMM e à Taxa de Utilização do Mercante relacionados a pedidos ocorridos até a data da vigência do ato do Poder Executivo de que trata o inciso I do art. 25 da Lei nº 12.599, de 23 de março de 2012. (Incluído pela Lei nº 12.788, de 2013)

Art. 53. O Poder Executivo regulamentará o disposto nesta Lei.

Art. 54. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 55. Ficam revogados:

24

I - os arts. 2º a 6º e 8º a 33 do Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987;

II - o Decreto-Lei nº 2.414, de 12 de fevereiro de 1988;

III - os arts. 7º e 9º da Lei nº 9.365, de 16 de dezembro de 1996;

IV – (VETADO); e

V - a Lei nº 10.206, de 23 de março de 2001.

Brasília, 13 de julho de 2004; 183º da Independência e 116º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

*Antonio Palocci Filho*

*Alfredo Nascimento*

*Luiz Fernando Furlan*

*José Dirceu de Oliveira e Silva*

Este texto não substitui o publicado no DOU de 14.7.2004

\*

*(À Comissão de Assuntos Econômicos; em decisão terminativa.)*

Publicado no **DSF**, de 19/12/2014

---

Secretaria de Editoração e Publicações – Brasília-DF

**OS: 15699/2014**



## SENADO FEDERAL

### PROJETO DE LEI Nº 2948, 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.

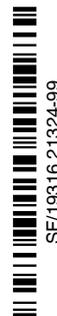
**AUTORIA:** Senador Alvaro Dias (PODE/PR)



[Página da matéria](#)

## PROJETO DE LEI Nº , 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.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Esta Lei elimina restrições ao afretamento e à aquisição de embarcações para uso na navegação brasileira.

**Art. 2º** A Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com a seguintes alterações:

“**Art. 2º** .....

VI - embarcação brasileira: a que tem o direito de arvorar a bandeira brasileira, independentemente do local onde foi construída ou da forma como foi incorporada à frota do operador;

.....” (NR)

“**Art. 9º** O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

.....” (NR)

“**Art. 10.** .....

III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, independentemente do tipo de uso.” (NR)

“Art. 11. ....

§ 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.

§ 13. Considera-se brasileira, para fins de registro no REB, qualquer embarcação que arvore a bandeira brasileira, independentemente do local de sua construção.” (NR)

“Art. 19-A. As Empresas Brasileiras de Navegação - EBN são livres para adquirir embarcações, novas ou usadas, no mercado internacional, independentemente de autorização oficial.”

“Art. 19-B. É vedada qualquer distinção entre as EBN em função do local de fabricação ou da modalidade de incorporação da embarcação à sua frota.”

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação

## JUSTIFICAÇÃO

As restrições impostas ao afretamento e à aquisição de navios estrangeiros constituem verdadeira barreira à expansão e à renovação da frota nacional, o que dificulta o crescimento do transporte aquaviário no Brasil, a pretexto de proteger a indústria naval do país.

As políticas de proteção da marinha mercante e da construção naval, não foram capazes de desenvolver esses setores, mas terminaram por prejudicar o desenvolvimento do transporte aquaviário. O alto custo de aquisição de embarcações construídas no Brasil, associada à incapacidade de atendimento da demanda por parte dos estaleiros nacionais, mantém quase estagnada o tamanho da frota nacional de transporte.

Esta proposição tem por objetivo possibilitar o incremento da frota de embarcações que operam na navegação brasileira, particularmente na cabotagem, por meio da facilitação do afretamento e da importação de navios novos e usados.



Estimamos que as modificações propostas serão capazes de reduzir os custos de aquisição e aluguel de navios, o que favorecerá a entrada de novos operadores no mercado de cabotagem e a expansão das companhias de navegação existentes.

A medida também terá impacto positivo sobre a contratação de trabalhadores marítimos, pois o aumento da navegação requererá mais mão de obra para operação e manutenção da frota.

O incentivo ao transporte aquaviário, que tem menor custo logístico menor do que o transporte por rodovias ou por ferrovias, permitirá o aumento da participação da navegação de cabotagem na matriz de transportes brasileira, o que renderá ao nosso país diversas vantagens econômicas e sociais.

Essas são as razões pelas quais pedimos o apoio dos nobres Senadores para a aprovação deste projeto.

Sala das Sessões,

Senador ALVARO DIAS



SF/19316.2/1324-99

## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 9.432, de 8 de Janeiro de 1997 - Lei de Cabotagem - 9432/97  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9432>



**SENADO FEDERAL**  
**PROJETO DE LEI DO SENADO**  
**Nº 422, DE 2014**

*Altera a Lei nº 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 nº 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 Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências, para modernizar o controle do tráfego marítimo no acesso às instalações portuárias.*

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações, convertendo-se em § 1º o parágrafo único do art. 14:

**“Art. 2º**.....

.....

XV - Prático - aquaviário que presta serviços de praticagem embarcado;

.....” (NR)

**“CAPÍTULO III**

**Do Serviço de Controle de Tráfego Marítimo e da Praticagem**

**Art. 11-A.** O controle do tráfego marítimo, destinado a apoiar e tornar segura a navegação em cada zona de praticagem, constitui serviço público de caráter essencial.

§1º O serviço de que dispõe o *caput* poderá ser prestado diretamente ou mediante concessão e sua utilização está sujeita ao pagamento de tarifa.

§ 2º A concessão de que trata o §1º poderá ser realizada em conjunto com a concessão de porto organizado de que trata a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.”

**“Art. 13.** .....

.....

§ 4º A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.” (NR)

**“Art. 14.** .....

§ 1º .....

I - estabelecer o número mínimo de práticos necessário para cada zona de praticagem;

.....

§ 2º É vedado o estabelecimento de um número máximo de práticos em atividade em cada zona de praticagem.” (NR)

**“Art 15-A.** A autorização de tráfego em águas brasileiras pela autoridade marítima será condicionada à adimplência em relação aos serviços de que trata este Capítulo.”

**Art. 2º** O art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XXVIII:

**“Art. 27.** .....

3

.....  
XXVIII - fixar o preço máximo do serviço de praticagem, em cada zona de praticagem.

....." (NR)

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 4º** Fica revogado o inciso II do parágrafo único do art. 14 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

### JUSTIFICAÇÃO

O projeto que ora apresentamos visa a modernizar o controle do tráfego marítimo na área dos portos.

Para isso, estamos criando a figura do controle do tráfego marítimo em cada zona portuária, que será responsável - de forma análoga ao que acontece com a navegação aérea - pelo controle e organização do tráfego nessa área, determinando e informando às embarcações, por exemplo, a ordem de entrada nos canais de acesso, as correntes que estão ocorrendo, entre outras informações relevantes para a segurança da navegação. Este serviço poderá ser executado diretamente pelo Estado, ou outorgado para a iniciativa privada, inclusive podendo ser coincidente com a concessão do porto organizado.

Propomos também que quaisquer comandantes de navios, independente de sua bandeira, possam se habilitar como práticos, desde que cumpram as exigências emanadas pela autoridade marítima, da mesma forma que quaisquer dos outros candidatos a essa função.

Vedamos, além disso, uma limitação máxima à quantidade de práticos que a autoridade marítima pode habilitar, de forma a aumentar a concorrência na prestação desse serviço.

Outro ponto que é alterado é o condicionamento da navegação em águas brasileiras à adimplência do armador em relação ao pagamento das tarifas devidas ao auxílio à navegação. Trata-se de pleito antigo dos práticos, que por força do art. 15 da LESTA (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário), não podem se recusar a prestar seu serviço, mesmo que não tenham recebido seu devido pagamento. Ocorre que, em alguns casos, empresas inidôneas deixam de cumprir suas obrigações financeiras, e são

4

difícilmente responsabilizadas, já que seus verdadeiros titulares encontram-se protegidas por arranjos jurídicos que escondem sua identidade por meio de *holdings* contra as quais os práticos dificilmente podem mover ações de ressarcimento por não estarem sediadas no Brasil. Com nossa proposta, entretanto, a autoridade marítima poderá exigir o pagamento antes de autorizar o tráfego da embarcação em águas brasileiras para entrada ou saída dos portos.

Por fim, regulação econômica não deve ser atribuição da autoridade marítima, que deve exercer funções concernentes aos aspectos de segurança da navegação. No caso específico da navegação, regulação econômica é uma atribuição claramente associada à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), e as alterações que propomos visam apenas a eliminar dúvidas quanto a esse aspecto.

São esses, portanto, os motivos que nos levam a propor as alterações que ora apresentamos, e que acreditamos terão o condão de reduzir o Custo Brasil, ao mesmo tempo em que aumentará a segurança da navegação em águas brasileiras.

Sala das Sessões,

Senadora **KÁTIA ABREU**

*LEGISLAÇÃO CITADA*

**LEI Nº 9.537, DE 11 DE DEZEMBRO DE 1997.**

Regulamento

Vide Decreto nº 5.129, de 2004

Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I**  
**Disposições Gerais**

Art. 1º A segurança da navegação, nas águas sob jurisdição nacional, rege-se por esta Lei.

§ 1º As embarcações brasileiras, exceto as de guerra, os tripulantes, os profissionais não-tripulantes e os passageiros nelas embarcados, ainda que fora das águas sob

5

jurisdição nacional, continuam sujeitos ao previsto nesta Lei, respeitada, em águas estrangeiras, a soberania do Estado costeiro.

§ 2º As embarcações estrangeiras e as aeronaves na superfície das águas sob jurisdição nacional estão sujeitas, no que couber, ao previsto nesta Lei.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - Amador - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações de esporte e recreio, em caráter não-profissional;

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional;

III - Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

IV - Comandante (também denominado Mestre, Arrais ou Patrão) - tripulante responsável pela operação e manutenção de embarcação, em condições de segurança, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo;

V - Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

VI - Inscrição da embarcação - cadastramento na autoridade marítima, com atribuição do nome e do número de inscrição e expedição do respectivo documento de inscrição;

VII - Inspeção Naval - atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento desta Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio;

VIII - Instalação de apoio - instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas;

IX - Lotação - quantidade máxima de pessoas autorizadas a embarcar;

## 6

X - Margens das águas - as bordas dos terrenos onde as águas tocam, em regime de cheia normal sem transbordar ou de preamar de sizígia;

XI - Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas;

XII - Navegação Interior - a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

XIII - Passageiro - todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não-tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação;

XIV - Plataforma - instalação ou estrutura, fixa ou flutuante, destinada às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo;

XV - Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado;

XVI - Profissional não-tripulante - todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo;

XVII - Proprietário - pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo;

XVIII - Registro de Propriedade da Embarcação - registro no Tribunal Marítimo, com a expedição da Provisão de Registro da Propriedade Marítima;

XIX - Tripulação de Segurança - quantidade mínima de tripulantes necessária a operar, com segurança, a embarcação;

XX - Tripulante - aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação;

XXI - Vistoria - ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas.

## 7

Art. 3º Cabe à autoridade marítima promover a implementação e a execução desta Lei, com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.

Parágrafo único. No exterior, a autoridade diplomática representa a autoridade marítima, no que for pertinente a esta Lei.

Art. 4º São atribuições da autoridade marítima:

I - elaborar normas para:

- a) habilitação e cadastro dos aquaviários e amadores;
- b) tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas;
- c) realização de inspeções navais e vistorias;
- d) arqueação, determinação da borda livre, lotação, identificação e classificação das embarcações;
- e) inscrição das embarcações e fiscalização do Registro de Propriedade;
- f) cerimonial e uso dos uniformes a bordo das embarcações nacionais;
- g) registro e certificação de helipontos das embarcações e plataformas, com vistas à homologação por parte do órgão competente;
- h) execução de obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação, sem prejuízo das obrigações frente aos demais órgãos competentes;
- i) cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas, no que diz respeito à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação no mar aberto e em hidrovias interiores;
- j) cadastramento de empresas de navegação, peritos e sociedades classificadoras;
- l) estabelecimento e funcionamento de sinais e auxílios à navegação;
- m) aplicação de penalidade pelo Comandante;

## 8

II - regulamentar o serviço de praticagem, estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória e especificar as embarcações dispensadas do serviço;

III - determinar a tripulação de segurança das embarcações, assegurado às partes interessadas o direito de interpor recurso, quando discordarem da quantidade fixada;

IV - determinar os equipamentos e acessórios que devam ser homologados para uso a bordo de embarcações e plataformas e estabelecer os requisitos para a homologação;

V - estabelecer a dotação mínima de equipamentos e acessórios de segurança para embarcações e plataformas;

VI - estabelecer os limites da navegação interior;

VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio;

VIII - definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos;

IX - executar a inspeção naval;

X - executar vistorias, diretamente ou por intermédio de delegação a entidades especializadas.

Art. 4º-A. Sem prejuízo das normas adicionais expedidas pela autoridade marítima, é obrigatório o uso de proteção no motor, eixo e quaisquer outras partes móveis das embarcações que possam promover riscos à integridade física dos passageiros e da tripulação. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

§ 1º O tráfico de embarcação sem o cumprimento do disposto no caput deste artigo sujeita o infrator às medidas administrativas previstas nos incisos I e II do caput do art. 16, bem como às penalidades previstas no art. 25, desta Lei. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

§ 2º Em caso de reincidência, a penalidade de multa será multiplicada por 3 (três), além de ser apreendida a embarcação e cancelado o certificado de habilitação. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

9

§ 3º A aplicação das medidas administrativas e das penalidades previstas neste artigo não exime o infrator da devida responsabilização nas esferas cível e criminal. (Incluído pela Lei nº 11.970, de 2009)

Art. 5º A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

- I - não entrar no porto;
- II - não sair do porto;
- III - sair das águas jurisdicionais;
- IV - arribar em porto nacional.

Art. 6º A autoridade marítima poderá delegar aos municípios a fiscalização do tráfego de embarcações que ponham em risco a integridade física de qualquer pessoa nas áreas adjacentes às praias, quer sejam marítimas, fluviais ou lacustres.

## CAPÍTULO II Do Pessoal

Art. 7º Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações.

Parágrafo único. O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho.

Art. 8º Compete ao Comandante:

- I - cumprir e fazer cumprir a bordo, a legislação, as normas e os regulamentos, bem como os atos e as resoluções internacionais ratificados pelo Brasil;
- II - cumprir e fazer cumprir a bordo, os procedimentos estabelecidos para a salvaguarda da vida humana, para a preservação do meio ambiente e para a segurança da navegação, da própria embarcação e da carga;
- III - manter a disciplina a bordo;
- IV - proceder:

10

a) à lavratura, em viagem, de termos de nascimento e óbito ocorridos a bordo, nos termos da legislação específica;

b) ao inventário e à arrecadação dos bens das pessoas que falecerem a bordo, entregando-os à autoridade competente, nos termos da legislação específica;

c) à realização de casamentos e aprovação de testamentos *in extremis*, nos termos da legislação específica;

V - comunicar à autoridade marítima:

a) qualquer alteração dos sinais náuticos de auxílio à navegação e qualquer obstáculo ou estorvo à navegação que encontrar;

b) acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação;

c) infração desta Lei ou das normas e dos regulamentos dela decorrentes, cometida por outra embarcação.

Parágrafo único. O descumprimento das disposições contidas neste artigo sujeita o Comandante, nos termos do art. 22 desta Lei, às penalidades de multa ou suspensão do certificado de habilitação, que podem ser cumulativas.

Art. 9º Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

Art. 10. O Comandante, no exercício de suas funções e para garantia da segurança das pessoas, da embarcação e da carga transportada, pode:

I - impor sanções disciplinares previstas na legislação pertinente;

II - ordenar o desembarque de qualquer pessoa;

III - ordenar a detenção de pessoa em camarote ou alojamento, se necessário com algemas, quando imprescindível para a manutenção da integridade física de terceiros, da embarcação ou da carga;

IV - determinar o alijamento de carga.

Art. 11. O Comandante, no caso de impedimento, é substituído por outro tripulante, segundo a precedência hierárquica, estabelecida pela autoridade marítima, dos cargos e funções a bordo das embarcações.

CAPÍTULO III  
Do Serviço de Praticagem

Art. 12. O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

Art. 13. O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.

§ 1º A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, sendo concedida especificamente para cada zona de praticagem, após a aprovação em exame e estágio de qualificação.

§ 2º A manutenção da habilitação do prático depende do cumprimento da frequência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima.

§ 3º É assegurado a todo prático, na forma prevista no *caput* deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem.

§ 4º A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.

Art. 14. O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas.

Parágrafo único. Para assegurar o disposto no *caput* deste artigo, a autoridade marítima poderá:

- I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem;
- II - fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem;
- III - requisitar o serviço de práticos.

Art. 15. O prático não pode recusar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento deste.

12

CAPÍTULO IV  
Das Medidas Administrativas

Art. 16. A autoridade marítima pode adotar as seguintes medidas administrativas:

- I - apreensão do certificado de habilitação;
- II - apreensão, retirada do tráfego ou impedimento da saída de embarcação;
- III - embargo de construção, reparo ou alteração das características de embarcação;
- IV - embargo da obra;
- V - embargo de atividade de mineração e de benfeitorias realizadas.

§ 1º A imposição das medidas administrativas não elide as penalidades previstas nesta Lei, possuindo caráter complementar a elas.

§ 2º As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a sua imposição.

Art. 17. A embarcação apreendida deve ser recolhida a local determinado pela autoridade marítima.

§ 1º A autoridade marítima designará responsável pela guarda de embarcação apreendida, o qual poderá ser seu proprietário, armador, ou preposto.

§ 2º A irregularidade determinante da apreensão deve ser sanada no prazo de noventa dias, sob pena de a embarcação ser leiloada ou incorporada aos bens da União.

Art. 18. O proprietário, armador ou preposto responde, nesta ordem, perante à autoridade marítima, pelas despesas relativas ao recolhimento e guarda da embarcação apreendida.

Art. 19. Os danos causados aos sinais náuticos sujeitam o causador a repará-los ou indenizar as despesas de quem executar o reparo, independentemente da penalidade prevista.

Art. 20. A autoridade marítima sustará o andamento de qualquer documento ou ato administrativo de interesse de quem estiver em débito decorrente de infração desta Lei, até a sua quitação.

13

Art. 21. O procedimento para a aplicação das medidas administrativas obedecerá ao disposto no Capítulo V.

Parágrafo único. Para salvaguarda da vida humana e segurança da navegação, a autoridade marítima poderá aplicar as medidas administrativas liminarmente.

#### CAPÍTULO V Das Penalidades

Art. 22. As penalidades serão aplicadas mediante procedimento administrativo, que se inicia com o auto de infração, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

Art. 23. Constatada infração, será lavrado Auto de Infração pela autoridade competente designada pela autoridade marítima.

§ 1º Cópia do Auto de Infração será entregue ao infrator, que disporá de quinze dias úteis, contados da data de recebimento do Auto, para apresentar sua defesa.

§ 2º Será considerado revel o infrator que não apresentar sua defesa.

Art. 24. A autoridade a que se refere o artigo anterior disporá de trinta dias para proferir sua decisão, devidamente fundamentada.

§ 1º Da decisão a que se refere o *caput* deste artigo caberá recurso, sem efeito suspensivo, no prazo de cinco dias úteis, contado da data da respectiva notificação, dirigido à autoridade superior designada pela autoridade marítima, que proferirá decisão no prazo e forma previstos no *caput*.

§ 2º Em caso de recurso contra a aplicação da pena de multa, será exigido o depósito prévio do respectivo valor, devendo o infrator juntar, ao recurso, o correspondente comprovante.

Art. 25. As infrações são passíveis das seguintes penalidades:

I - multa;

II - suspensão do certificado de habilitação;

III - cancelamento do certificado de habilitação;

IV - demolição de obras e benfeitorias.

## 14

Parágrafo único. As penalidades previstas nos incisos I e IV poderão ser cumuladas com qualquer das outras.

Art. 26. O Poder Executivo fixará anualmente o valor das multas, considerando a gravidade da infração.

Art. 27. A pena de suspensão não poderá ser superior a doze meses.

Art. 28. Decorridos dois anos de imposição da pena de cancelamento, o infrator poderá requerer a sua reabilitação, submetendo-se a todos os requisitos estabelecidos para a certificação de habilitação.

Art. 29. A demolição, ordenada pela autoridade marítima, de obra ou benfeitoria será realizada pelo infrator, que arcará também com as despesas referentes à recomposição do local, restaurando as condições anteriormente existentes para a navegação.

Parágrafo único. A autoridade marítima poderá providenciar diretamente a demolição de obra e a recomposição do local, por seus próprios meios ou pela contratação de terceiros, às expensas do infrator.

Art. 30. São circunstâncias agravantes:

I - reincidência;

II - emprego de embarcação na prática de ato ilícito;

III - embriaguez ou uso de outra substância entorpecente ou tóxica;

IV - grave ameaça à integridade física de pessoas.

Art. 31. A aplicação das penalidades para as infrações das normas baixadas em decorrência do disposto na alínea *b* do inciso I do art. 4º desta Lei, cometidas nas áreas adjacentes às praias, far-se-á:

I - na hipótese prevista no art. 6º desta Lei, pelos órgãos municipais competentes, no caso da pena de multa, sem prejuízo das penalidades previstas nas leis e posturas municipais;

II - pela autoridade competente designada pela autoridade marítima, nos demais casos.

Art. 32. Ressalvado o disposto no § 2º do art. 24 desta Lei, o infrator disporá do prazo de quinze dias corridos, a contar da intimação, para pagar a multa.

15

Art. 33. Os acidentes e fatos da navegação, definidos em lei específica, aí incluídos os ocorridos nas plataformas, serão apurados por meio de inquérito administrativo instaurado pela autoridade marítima, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo.

Parágrafo único. Nos casos de que trata este artigo, é vedada a aplicação das sanções previstas nesta Lei antes da decisão final do Tribunal Marítimo, sempre que uma infração for constatada no curso de inquérito administrativo para apurar fato ou acidente da navegação, com exceção da hipótese de poluição das águas.

Art. 34. Respondem solidária e isoladamente pelas infrações desta Lei:

I - no caso de embarcação, o proprietário, o armador ou preposto;

II - o proprietário ou construtor da obra;

III - a pessoa física ou jurídica proprietária de jazida ou que realizar pesquisa ou lavra de minerais;

IV - o autor material.

Art. 35. As multas, exceto as previstas no inciso I do art. 31, serão arrecadadas pela autoridade marítima, sendo o montante auferido empregado nas atividades de fiscalização desta Lei e das normas decorrentes.

## CAPÍTULO VI Disposições Finais e Transitórias

Art. 36. As normas decorrentes desta Lei obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.

Art. 37. A arguição contra normas ou atos baixados em decorrência desta Lei será encaminhada à autoridade que os aprovou e, em grau de recurso, à autoridade à qual esta estiver subordinada.

Art. 38. As despesas com os serviços a serem prestados pela autoridade marítima, em decorrência da aplicação desta Lei, tais como vistorias, testes e homologação de equipamentos, pareceres, perícias, emissão de certificados e outros, serão indenizadas pelos interessados.

Parágrafo único. Os emolumentos previstos neste artigo terão seus valores estipulados pela autoridade marítima e serão pagos no ato da solicitação do serviço.

16

Art. 39. A autoridade marítima é exercida pelo Ministério da Marinha.

Art. 40. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de cento e oitenta dias, contado a partir da data de sua publicação.

Art. 41. Esta Lei entra em vigor cento e oitenta dias após a data de sua publicação.

Art. 42. Revogam-se o Decreto-Lei nº 2.161, de 30 de abril de 1940; os §§ 1º e 2º do art. 3º, o art. 5º e os arts. 12 a 23 do Decreto-Lei nº 2.538, de 27 de agosto de 1940; o Decreto-Lei nº 3.346, de 12 de junho de 1941; o Decreto-Lei nº 4.306, de 18 de maio de 1942; o Decreto-Lei nº 4.557, de 10 de agosto de 1942; a Lei nº 5.838, de 5 de dezembro de 1972; e demais disposições em contrário.

Brasília, 11 de dezembro de 1997, 176º da Independência e 109º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

*Mauro Cesar Rodrigues Pereira*

*Eliseu Padilha*

*Raimundo Brito*

*Gustavo Krause*

Este texto não substitui o publicado no DOU de 12.12.1997

\*

*(À Comissão de Serviços de Infraestrutura; em decisão terminativa)*

Publicado no **DSF**, de 19/12/2014

3



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Angelo Coronel

## PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 1.905, de 2019, da Senadora Rose de Freitas, que altera as Leis nº 8.631, de 4 de março de 1993, nº 9.472, de 16 de julho de 1997, e nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, para estabelecer a vedação à cobrança de tarifas mínimas pela prestação dos serviços públicos de fornecimento de água e esgoto, energia elétrica e telecomunicações.

Relator: Senador ANGELO CORONEL

### I – RELATÓRIO

Vem à apreciação desta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei (PL) nº 1.905, de 2019, de autoria da Senadora Rose de Freitas, que altera as Leis nº 8.631, de 4 de março de 1993, nº 9.472, de 16 de julho de 1997, e nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, para estabelecer a vedação à cobrança de tarifas mínimas pela prestação dos serviços públicos de fornecimento de água e esgoto, energia elétrica e telecomunicações.

O PL nº 1.905, de 2019, está estruturado em quatro artigos.

O art. 1º acrescenta dois novos parágrafos ao art. 2º da Lei nº 8.631, de 4 de março de 1993, que dispõe sobre a fixação dos níveis das tarifas para o serviço público de energia elétrica, extingue o regime de remuneração garantida e dá outras providências, com o objetivo principal





## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Angelo Coronel

de vedar a cobrança de tarifas mínimas no suprimento de energia elétrica ou a adoção de práticas que levem ao mesmo resultado dessa cobrança. O descumprimento dessa previsão acarretará a repetição do indébito, nos termos do art. 42 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), e a perda da concessão ou permissão.

Os arts. 2º e 3º alteram, respectivamente, as Leis nº 9.472, de 16 de julho de 1997, *que dispõe sobre a organização dos serviços de telecomunicações*, e nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, *que estabelece as diretrizes nacionais para o saneamento básico*, com objetivo semelhante: vedar a cobrança de tarifas mínimas pela prestação desses serviços e prever as penalidades cabíveis em caso de descumprimento (repetição do indébito e a perda da concessão ou permissão).

O art. 4º traz a cláusula de vigência e determina que a lei resultante do projeto entre em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Na justificação, a autora chama a atenção para a injustiça da cobrança de tarifas mínimas pelas prestações dos serviços públicos de água, esgotamento sanitário, energia elétrica e telefonia. Segundo a Senadora Rose de Freitas, *do ponto de vista econômico, trata-se de uma sobretarifação, já que o volume consumido não corresponde ao que é cobrado*. Além disso, a tarifa mínima teria efeitos dolosos do ponto de vista ambiental, havendo um estímulo negativo decorrente do fato de não se premiar uma economia no consumo.

A proposição foi inicialmente distribuída à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) e à Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor (CTFC), cabendo à última a decisão terminativa.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.





SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Angelo Coronel

## II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), nos termos do art. 99, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), apreciar o aspecto econômico e financeiro das matérias que lhe sejam submetidas.

O projeto em análise tem como objetivo modernizar o marco legal de energia elétrica, saneamento básico e telecomunicações para prever a vedação à cobrança de tarifas mínimas pela prestação dos serviços públicos de fornecimento de água e esgoto, energia elétrica e telecomunicações.

O mérito da proposição é inegável e atual. Se utilizarmos como exemplo o fornecimento de água, na maioria dos municípios, uma parcela significativa dos usuários, principalmente de baixa renda, tem um consumo efetivo inferior ao estipulado na franquia mínima.

Essa existência de tarifa mínima implica subsídio cruzado entre a parcela da população de consumo inferior ao mínimo e os demais consumidores. Tudo o mais constante, quanto maior o consumo, maior tende a ser a renda. Logo, o grupo de consumidores que se beneficia mais, por ter tarifas médias mais baixas pelo atual sistema de tarifação, tende a ser composto por famílias de maior poder aquisitivo. Neste sentido, vários estados adotaram legislações para de proibir a cobrança de tarifas mínimas de água, como o próprio Distrito Federal e o Tocantins.

A cobrança de tarifas mínimas, em especial de parcelas da população de renda inferior, é injusta não somente sob o ponto de vista social, mas também fere frontalmente outra importante diretriz do sistema de precificação dos serviços de saneamento básico no País: a *inibição do consumo do supérfluo e do desperdício de recursos* (art. 29, §1º, IV, da Lei nº 11.445, de 2007).

Contudo, no Distrito Federal, unidade federativa com maior renda per capita do País, cerca de 46% dos consumidores apresentam nível





## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Angelo Coronel

de consumo inferior a 10 metros cúbicos de água por mês (franquia mínima adotada pela Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal - CAESB). Neste caso, vedar as tarifas mínimas beneficiaria também uma parcela da população de alta renda.

Ademais, sob o ponto de vista econômico, cabe notar que as concessões de serviços públicos têm relevantes custos de distribuição, expansão e manutenção dos serviços. Para financiar tais custos, que refletem o esforço dos concessionários para disponibilizar os serviços aos usuários, os concessionários se utilizam das referidas tarifas mínimas para assegurar tarifas médias mais baixas à toda população.

De modo a direcionar o benefício da extinção das tarifas mínimas aos dos consumidores de baixa renda e baixo consumo, mantendo a modicidade tarifária e o equilíbrio econômico das concessionárias, propõe-se vedar a cobrança de tarifas mínimas aos consumidores que fazem parte do Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal.

No setor elétrico, segundo a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), em 2018, o custo de energia correspondeu a aproximadamente 43% da formação da tarifa, restando a maior parte aos custos relacionados à distribuição, transmissão, perdas e encargos. Raciocínio semelhante pode ser utilizado para o setor de telecomunicações cujos custos variáveis são parcelas menores da estrutura de custos. Portanto, uma característica importante do fornecimento de água e esgoto, energia elétrica e telecomunicações é o percentual referente ao custo da infraestrutura apenas para disponibilizar os serviços, com necessidade permanente de modernização, manutenção e expansão de investimentos.

É fundamental que as tarifas não somente garantam o equilíbrio econômico das empresas, mas o façam dentro de um sistema de precificação que induza a eficiência dos serviços prestados, contribua para a preservação do meio ambiente e, fundamentalmente, preserve a modicidade tarifária à população mais carente.



SF/19580.20277-57



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Angelo Coronel

Logo, entende-se que o mais justo é eliminar as tarifas mínimas somente para unidades consumidoras residenciais de baixa renda, mantendo as sanções previstas. Sugerimos então três emendas que alteram o escopo da vedação proposta, mantendo a modicidade tarifária e concentrando seus benefícios nos consumidores atualmente mais prejudicados pelas cobranças mínimas: as famílias de baixa renda presentes no Cadastro Único, que devem ser o foco de políticas públicas.



SF/19580.20277-57

### III – VOTO

Ante o exposto, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 1.905, de 2019, conforme o substitutivo:

#### EMENDA Nº AO PL Nº 1905/2019

Altera as Leis nº 8.631, de 4 de março de 1993, nº 9.472, de 16 de julho de 1997, e nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, para estabelecer a vedação à cobrança de tarifas mínimas pela prestação dos serviços públicos de fornecimento de água e esgoto, energia elétrica e telecomunicações em unidades consumidoras residenciais de baixa renda.

**Art. 1º** O art. 2º da Lei nº 8.631, de 4 de março de 1993, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 5º e 6º:

“Art.

2º

.....  
 .....  
 ..



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Angelo Coronel

§ 5º É vedada a cobrança de tarifas mínimas pela prestação dos serviços ou a adoção de práticas que levem ao mesmo resultado dessa cobrança em unidades consumidoras residenciais de baixa renda, conforme Cadastro único para Programas Sociais do Governo Federal.

§ 6º O descumprimento do previsto no § 5º implicará:

I – a repetição do indébito, nos termos do art. 42 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor;

II – a perda da concessão ou permissão.” (NR)

**Art. 2º** O art. 2º da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º

I – garantir, a toda a população, o acesso às telecomunicações, a tarifas e preços razoáveis, em condições adequadas, sendo vedada a cobrança de tarifas mínimas pela prestação dos serviços ou a adoção de práticas que levem ao mesmo resultado dessa cobrança em unidades consumidoras de telefonia fixa residenciais de baixa renda, conforme Cadastro único para Programas Sociais do Governo Federal;

*Parágrafo único.* O descumprimento pelo concessionário ou permissionário da vedação prevista no inciso I implicará:

I – a repetição do indébito, nos termos do art. 42 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor;

II – a perda da concessão ou permissão.” (NR)

**Art. 3º** O art. 29 da Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 3º e 4º:



SF/19580.20277-57



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Angelo Coronel

“Art.

29.

.....

.....

..

§ 3º É vedada a cobrança de tarifas mínimas pela prestação dos serviços ou a adoção de práticas que levem ao mesmo resultado dessa cobrança em unidades consumidoras residenciais de baixa renda, conforme Cadastro único para Programas Sociais do Governo Federal.

§ 4º O descumprimento do previsto no § 3º implicará:

I – a repetição do indébito, nos termos do art. 42 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor;

II – a perda da concessão ou permissão.” (NR)

**Art. 4º** Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/19580.20277-57



## SENADO FEDERAL

### PROJETO DE LEI Nº 1905, DE 2019

Altera as Leis nº 8.631, de 4 de março de 1993, nº 9.472, de 16 de julho de 1997, e nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, para estabelecer a vedação à cobrança de tarifas mínimas pela prestação dos serviços públicos de fornecimento de água e esgoto, energia elétrica e telecomunicações.

**AUTORIA:** Senadora Rose de Freitas (PODE/ES)



[Página da matéria](#)

## PROJETO DE LEI Nº DE 2019

Altera as Leis nº 8.631, de 4 de março de 1993, nº 9.472, de 16 de julho de 1997, e nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, para estabelecer a vedação à cobrança de tarifas mínimas pela prestação dos serviços públicos de fornecimento de água e esgoto, energia elétrica e telecomunicações.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O art. 2º da Lei nº 8.631, de 4 de março de 1993, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 5º e 6º:

“**Art. 2º** .....

§ 5º É vedada a cobrança de tarifas mínimas pela prestação dos serviços ou a adoção de práticas que levem ao mesmo resultado dessa cobrança.

§ 6º O descumprimento do previsto no § 5º implicará:

I – a repetição do indébito, nos termos do art. 42 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor;

II – a perda da concessão ou permissão.” (NR)

**Art. 2º** O art. 2º da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 2º** .....

I – garantir, a toda a população, o acesso às telecomunicações, a tarifas e preços razoáveis, em condições adequadas, sendo vedada a cobrança de tarifas mínimas pela prestação dos serviços ou a adoção de práticas que levem ao mesmo resultado dessa cobrança;

*Parágrafo único.* O descumprimento pelo concessionário ou permissionário da vedação prevista no inciso I implicará:

I – a repetição do indébito, nos termos do art. 42 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor;

II – a perda da concessão ou permissão.” (NR)

**Art. 3º** O art. 29 da Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 3º e 4º:

“**Art. 29.** .....

§ 3º É vedada a cobrança de tarifas mínimas pela prestação dos serviços ou a adoção de práticas que levem ao mesmo resultado dessa cobrança.

§ 4º O descumprimento do previsto no § 3º implicará:

I – a repetição do indébito, nos termos do art. 42 da Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 – Código de Defesa do Consumidor;

II – a perda da concessão ou permissão.” (NR)

**Art. 4º** Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

A cobrança de tarifas mínimas pelas prestações dos serviços públicos de água, esgotamento sanitário, energia elétrica e telefonia é absolutamente injusta. Em qualquer lugar do mundo, só é cabível cobrar-se aquilo que se fornece. Se o serviço não é utilizado, é inadmissível que o consumidor seja cobrado. Nada lhe foi entregue/prestado, nada deve ser cobrado.

Utilizemos o fornecimento de água como exemplo. Uma parcela expressiva da população se encontra na categoria de consumo que recebe a tarifação mínima pelo serviço de fornecimento desse bem público, observando-se, nos últimos tempos, que uma grande parcela dos usuários tem um consumo efetivo inferior ao estipulado para a quantidade mínima.

Do ponto de vista econômico, trata-se de uma sobretarifação, já que o volume consumido não corresponde ao que é cobrado. Especialistas demonstram que isso desencadeia também comportamento doloso sob o



ponto de vista ambiental. Há um estímulo negativo, pois não se premia ou impulsiona uma economia no consumo. Dado que o valor cobrado não se altera dentro daquela faixa limite, consumidores com quantidades diferentes de consumo acabam arcando com o mesmo valor. Desde que se mantenham nessa faixa, os obrigados a pagar a tarifa mínima não têm por que economizar.

Entendemos que a extinção da cobrança de tarifas mínimas para a prestação dos serviços públicos de água, esgotamento sanitário, energia elétrica e telefonia é uma medida de justiça para os consumidores e um estímulo ao aprimoramento dos serviços prestados pelas concessionárias e permissionárias.

Considerando a relevância da matéria, submeto o presente Projeto de Lei ao exame desta Casa, na expectativa de sua aprovação, para a qual conto com o apoio dos ilustres Senadores e Senadoras.

Sala das Sessões,

Senadora Rose de Freitas



## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 8.078, de 11 de Setembro de 1990 - Código de Defesa do Consumidor - 8078/90  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1990;8078>
  - artigo 42
- Lei nº 8.631, de 4 de Março de 1993 - Lei da Reforma Tarifária - 8631/93  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1993;8631>
  - artigo 2º
- Lei nº 9.472, de 16 de Julho de 1997 - Lei Geral de Telecomunicações - 9472/97  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9472>
  - artigo 2º
- Lei nº 11.445, de 5 de Janeiro de 2007 - Lei de Saneamento Básico - 11445/07  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2007;11445>
  - artigo 29

**4**

**PARECER Nº      , DE 2021**

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei nº 2.012, de 2019, do Senador Weverton, que *altera a Lei nº 11.350, de 5 de outubro de 2006, quanto à direitos dos Agentes Comunitários de Saúde e dos Agentes de Combate às Endemias.*



Relator: Senador **VANDERLAN CARDOSO**

**I – RELATÓRIO**

Chega para análise terminativa desta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei (PL) nº 2.012, de 2019, do Senador Weverton, que *altera a Lei nº 11.350, de 5 de outubro de 2006, quanto à direitos dos Agentes Comunitários de Saúde e dos Agentes de Combate às Endemias*, composto de dois artigos.

Pelo art. 1º, altera-se a supracitada Lei, em seu art. 9º-H, para que seja concedida *indenização de transporte ao Agente Comunitário de Saúde e ao Agente de Combate às Endemias que realizar despesas com locomoção para o exercício de suas atividades conforme disposto em regulamento, ou fornecimento de transporte pelo ente federado a que ele estiver vinculado.* Atualmente, prevê-se o fornecimento ou o custeio da locomoção necessária para o exercício das atividades, conforme regulamento do ente federativo, ou seja, uma norma mais geral.

No parágrafo único desse artigo, especifica-se que essa indenização deva ser feita ao agente que *realizar despesas com utilização de meio próprio de locomoção para a execução de serviços externos inerentes às atribuições próprias do cargo que ocupa, efetivo ou comissionado, atestados pela chefia imediata, desde que por opção própria, e condicionada ao interesse da Administração.*

O art. 2º traz a cláusula de vigência que é imediata à publicação da lei.

Na justificação, o autor afirma que:

[...] há situações em que é mais vantajoso, tanto para o profissional, quanto para a Administração, que o Agente Comunitário de Saúde ou o Agente de Combate às Endemias utilize meio próprio de locação para a execução de serviços externos inerentes às atribuições próprias do cargo, desde que lhe seja concedida indenização de transporte e que seja a sua vontade.

O projeto foi distribuído apenas a esta Comissão, em decisão terminativa.

Não houve a apresentação de emendas no prazo regimental que terminou em 11 de abril de 2019.

## II – ANÁLISE

Compete a esta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) *opinar sobre [...] aspecto econômico e financeiro de qualquer matéria que lhe seja submetida*, consoante o art. 99, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal. Também, em análise terminativa, devemos observar a constitucionalidade, a juridicidade, a boa técnica legislativa e a redação da proposição.

Com certeza, o PL nº 2.012, de 2019, é meritório. Devemos considerar que muitos dos Agentes Comunitários de Saúde e dos Agentes de Combate às Endemias podem desejar utilizar veículos próprios para exercerem sua atividade e, a eles, deva ser concedida a indenização de transporte.

Julgamos não haver outros óbices quanto à constitucionalidade, posto que *competete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre [...] proteção e defesa da saúde*, conforme o art. 24, inciso XII, da Constituição Federal. Ainda, o art. 196 da Carta Magna assevera que *a saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação*.



Tampouco, observamos impedimentos à juridicidade.

Não há impacto orçamentário-financeiro à União. Como estabelecem a Lei nº 11.350, de 5 de outubro de 2006, e o Decreto nº 8.474, de 22 de junho de 2015, a União deve apenas prestar assistência financeira complementar aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios para o cumprimento do piso salarial dos agentes, bem como dar incentivo financeiro para o fortalecimento de políticas afetas à atuação de Agentes Comunitários de Saúde e de Combate às Endemias. A União, portanto, não seria afetada por alterações na forma de fornecimento ou custeio de transporte.

No entanto, devemos observar a atual redação do art. 9º-H, que consideramos bem adequada, dada pela Lei nº 13.708, de 14 de agosto de 2018, que *altera a Lei nº 11.350, de 5 de outubro de 2006, para modificar normas que regulam o exercício profissional dos Agentes Comunitários de Saúde e dos Agentes de Combate às Endemias*.

Para manter esse dispositivo, atender os princípios de boa técnica legislativa e redação, bem como manter o que pretende a excelente proposição apresentada, como uma possibilidade de custeio de locomoção de Agente Comunitário de Saúde ou Agente de Combate às Endemias, é necessário tão somente acrescentar parágrafo único ao art. 9º-H.

Com isso, também, precisamos ajustar a ementa.

### III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.012, de 2019, na forma do seguinte Substitutivo:

**EMENDA Nº - CAE (Substitutivo)**  
(ao PL nº 2.012, de 2019)

Acrescenta a indenização de transporte entre as formas de custeio de locomoção de Agente Comunitário de Saúde ou Agente de Combate às Endemias, conforme o art. 9º-H da Lei nº 11.350, de 5 de outubro de 2006.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O art. 9º-H da Lei nº 11.350, de 5 de outubro de 2006, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

“**Art. 9º-H.** .....

*Parágrafo único.* Para o atendimento do disposto no *caput* deste artigo, poder-se-á conceder indenização de transporte ao Agente Comunitário de Saúde e ao Agente de Combate às Endemias que, por ela, opte, como forma de ressarcimento de despesas com a locomoção por meio próprio para execução de serviços externos inerentes às atribuições próprias do cargo que ocupa, efetivo ou comissionado, atestados pela chefia imediata.” (NR)

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 2012, DE 2019

Altera a Lei nº 11.350, de 5 de outubro de 2006, quanto à direitos dos Agentes Comunitários de Saúde e dos Agentes de Combate às Endemias.

**AUTORIA:** Senador Weverton (PDT/MA)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Weverton  
**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2019**

Altera a Lei nº 11.350, de 5 de outubro de 2006, quanto à direitos dos Agentes Comunitários de Saúde e dos Agentes de Combate às Endemias.



**O Congresso Nacional decreta:**

**Art. 1º** A Lei nº 11.350, de 5 de outubro de 2006, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 9º-H. Será concedida indenização de transporte ao Agente Comunitário de Saúde e ao Agente de Combate às Endemias que realizar despesas com locomoção para o exercício de suas atividades conforme disposto em regulamento, ou fornecimento de transporte pelo ente federado a que ele estiver vinculado.

Parágrafo único. Conceder-se-á indenização de transporte ao Agente Comunitário de Saúde ou o Agente de Combate às Endemias que, por opção, e condicionada ao interesse da Administração, realizar despesas com utilização de meio próprio de locomoção para a execução de serviços externos inerentes às atribuições próprias do cargo que ocupa, efetivo ou comissionado, atestados pela chefia imediata.” (NR)

**Art. 2º** Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

A redação dada pela Lei nº 13.708 de 2018, prevê, no seu Art. 9º-H que *“compete ao ente federativo ao qual o Agente Comunitário de Saúde ou o Agente de Combate às Endemias esteja vinculado fornecer ou custear a locomoção necessária para o exercício das atividades, conforme regulamento do ente federativo”*.

Contudo, há situações em que é mais vantajoso, tanto para o profissional, quanto para a Administração, que o Agente Comunitário de Saúde ou o Agente de Combate às Endemias utilize meio próprio de locação para a execução de serviços externos inerentes às atribuições próprias do cargo, desde que lhe seja concedida indenização de transporte e que seja a sua vontade.

Nesse sentido, apresentamos o presente projeto de lei, dando mais flexibilidade ao ente federativo para adotar o modelo mais vantajoso em cada caso, e atendendo com isso, uma reivindicação de seu órgão de classe.

Sala das Sessões,

**Senador Weverton Rocha**

**(PDT MA)**





## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 11.350, de 5 de Outubro de 2006 - LEI-11350-2006-10-05 - 11350/06  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2006;11350>
- Lei nº 13.708 de 14/08/2018 - LEI-13708-2018-08-14 - 13708/18  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2018;13708>

**5**



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Angelo Coronel

## PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 3525, de 2019 (PL nº 6858, de 2013), que *estabelece diretrizes para o atendimento prestado pelo Sistema Único de Saúde (SUS) às pessoas acometidas por Síndrome de Fibromialgia ou Fadiga Crônica.*

Relator: Senador **ANGELO CORONEL**

### I – RELATÓRIO

Encontra-se sob exame, na Comissão de Assuntos Econômicos, o Projeto de Lei (PL) nº 3525, de 2019 (PL nº 6858, de 2013, na Casa de origem), que *estabelece diretrizes para o atendimento prestado pelo Sistema Único de Saúde (SUS) às pessoas acometidas por Síndrome de Fibromialgia ou Fadiga Crônica.*

A proposição foi apresentada, em 2 de dezembro de 2013, pela Deputada Erika Kokay. Em 6 de maio de 2019, a Mesa Diretora da Câmara dos Deputados deferiu o Requerimento nº 1149, de 2019, atribuindo coautoria da matéria ao Deputado Amaro Neto, com a anuência da referida Deputada.

A proposta possui dois artigos. O art. 1º determina que *a pessoa acometida por Síndrome de Fibromialgia ou Fadiga Crônica receberá atendimento integral pelo Sistema Único de Saúde (SUS), que incluirá, no mínimo:*





## SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Angelo Coronel

*I – atendimento multidisciplinar por equipe composta de profissionais das áreas de medicina, de psicologia, de nutrição e de fisioterapia;*

*II – acesso a exames complementares;*

*III – assistência farmacêutica; e*

*IV – acesso a modalidades terapêuticas reconhecidas, inclusive fisioterapia e atividade física.*

Nos termos do parágrafo único do art. 1º, a relação dos exames, medicamentos e modalidades terapêuticas será definida em regulamento.

O art. 2º trata da cláusula de vigência, determinando que a lei entrará em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação oficial.

A matéria tramitou em regime de apreciação conclusiva pelas comissões, nos termos do art. 24, inciso II, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, tendo sido aprovada, quanto ao mérito, pela Comissão de Seguridade Social e Família, nos termos do parecer da relatora, Deputada Benedita da Silva, com complementação de voto.

Quanto à constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa, o projeto passou pelo escrutínio da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, conforme parecer do Deputado Marcelo Aro.

Nesta Casa, após exame da Comissão de Assuntos Econômicos, a matéria será analisada pela Comissão de Assuntos Sociais.

## II – ANÁLISE

Nos termos do inciso I do art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Assuntos Econômicos opinar



**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador Angelo Coronel

sobre o aspecto econômico e financeiro das matérias que lhe são submetidas.

Quanto ao mérito, concordamos plenamente com o objetivo principal da proposta, no sentido de assegurar às pessoas atingidas pela fibromialgia ou fadiga crônica acesso a tratamento digno e efetivo.

De acordo com a Sociedade Brasileira de Reumatologia, a fibromialgia é uma síndrome de causas que ainda carecem de esclarecimento, caracterizada por dor muscular generalizada, crônica, podendo durar até mais de 3 meses, acompanhada de sono não reparador e cansaço. A síndrome, em certos casos, acarreta ansiedade, depressão e alterações na concentração e na memória.

Estima-se que cerca de 2,5% da população mundial sofre da síndrome de fibromialgia, tendo incidência mais relevante em mulheres entre 30 e 50 anos.

Já a síndrome da fadiga crônica é identificada pelo cansaço intenso com atividade física ou mental, mas sem melhora com o repouso, podendo apresentar dores de cabeça, garganta, musculares e nas juntas, gânglios e dificuldades na concentração. Dados da Sociedade Brasileira de Clínica Médica indicam que 1,5% da população mundial convive com o cansaço crônico.

Destaca-se que o atendimento integral pelo Sistema Único de Saúde à síndrome de fibromialgia ou à fadiga crônica, conforme art. 1º do projeto em tela, não resultará em impactos financeiros, visto que o ônus do atendimento obrigatório às pessoas acometidas por essas condições será repartido entre os entes.

Com efeito, o custo do tratamento poderá ser abarcado com a previsão orçamentária do Ministério da Saúde, por exemplo, com a atenção especializada por meio da ação de Atenção à Saúde da População para Procedimentos em Média e Alta Complexidade.



**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador Angelo Coronel

De acordo com o projeto de lei orçamentária para o exercício de 2020, são previstos quase R\$ 50 bilhões para a referida ação que podem ser alocados em diversos tratamentos, inclusive os relacionados à síndrome da fibromialgia e à fadiga crônica, respeitando tanto os ditames da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, a LRF, como do novo regime fiscal do teto de gastos, regido pela Emenda Constitucional nº 95, de 2016.

Tendo em vista o relevante grau de penetração das doenças analisadas na sociedade e, principalmente nas mulheres, entendemos a necessidade em contemplar a população com o tratamento gratuito. Adicionalmente, ressalto que o projeto atende às condições de impacto econômico e financeiro afetos a esta comissão.

**III – VOTO**

Diante do exposto, manifesto voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 3525, de 2019.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 3525, DE 2019

(nº 6.858/2013, na Câmara dos Deputados)

Estabelece diretrizes para o atendimento prestado pelo Sistema Único de Saúde (SUS) às pessoas acometidas por Síndrome de Fibromialgia ou Fadiga Crônica.

**AUTORIA:** Câmara dos Deputados

**DOCUMENTOS:**

- [Texto do projeto de lei da Câmara](#)
- [Projeto original](#)

[http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=1200983&filename=PL-6858-2013](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1200983&filename=PL-6858-2013)



[Página da matéria](#)

Estabelece diretrizes para o atendimento prestado pelo Sistema Único de Saúde (SUS) às pessoas acometidas por Síndrome de Fibromialgia ou Fadiga Crônica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A pessoa acometida por Síndrome de Fibromialgia ou Fadiga Crônica receberá atendimento integral pelo Sistema Único de Saúde (SUS), que incluirá, no mínimo:

I - atendimento multidisciplinar por equipe composta de profissionais das áreas de medicina, de psicologia, de nutrição e de fisioterapia;

II - acesso a exames complementares;

III - assistência farmacêutica;

IV - acesso a modalidades terapêuticas reconhecidas, inclusive fisioterapia e atividade física.

Parágrafo único. A relação dos exames, medicamentos e modalidades terapêuticas de que trata esta Lei será definida em regulamento.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação oficial.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, de maio de 2019.

RODRIGO MAIA  
Presidente

6



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

1

## PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 866, de 2019, do Senador Alessandro Vieira, que *altera dispositivos da Lei nº 12.846, de 2013, para prever a restituição de incentivos financeiros (clawback) devidos ou pagos a dirigentes e administradores, em caso de atos cometidos contra a administração pública.*



Autor: Senador **ALESSANDRO VIEIRA**

Relator: Senador **MARCOS ROGÉRIO**

### I – RELATÓRIO

Em exame nesta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), o Projeto de Lei (PL) nº 866, de 2019, de autoria do Senador Alessandro Vieira, que *altera dispositivos da Lei nº 12.846, de 2013, para prever a restituição de incentivos financeiros (clawback) devidos ou pagos a dirigentes e administradores, em caso de atos cometidos contra a administração pública.*

De imediato, cumpre esclarecer que o autor da proposta salienta que se trata de *proposta legislativa extraída do documento “Novas Medidas Contra a Corrupção”, fruto de grandes esforços envolvendo 373 organizações civis e mais de 200 indivíduos com larga experiência, sob a coordenação da Transparência Internacional Brasil e das Escolas de Direito Rio e São Paulo da Fundação Getúlio Vargas.*

O projeto possui apenas dois artigos, sendo o segundo referente à cláusula de vigência da lei, determinando que ela entre em vigor 180 (cento e oitenta) dias após sua publicação.



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

2

Já o art. 1º acrescenta o art. 24-A à Lei nº 12.846, de 2013, conhecida como Lei Anticorrupção, que *dispõe sobre a responsabilização administrativa e civil de pessoas jurídicas pela prática de atos contra a administração pública, nacional ou estrangeira, e dá outras providências.*

De acordo com o caput do novo art. 24-A, *a pessoa jurídica poderá recuperar a totalidade dos bônus, gratificações, participações nos lucros e qualquer outro meio de incentivo financeiro adicional à remuneração-base, que tenham sido pagos aos seus dirigentes, administradores e demais pessoas referidas no §3º do art. 5º, com ou sem vínculo empregatício, sempre que:*

I – *houver previsão em políticas internas, em acordos coletivos ou em contratos celebrados com as pessoas mencionadas no caput deste artigo, de que o direito ao recebimento dos incentivos financeiros adicionais à remuneração-base está condicionado ao não envolvimento de seus beneficiários nos atos previstos no art. 5º desta Lei;*

II – *ficar caracterizada a participação das pessoas referidas no caput, por ação ou omissão, de caráter culposo ou doloso, em quaisquer dos atos previstos no art. 5º desta Lei; e*

III – *comprovar-se que a pessoa jurídica realizou procedimentos administrativos internos apropriados para a apuração do envolvimento das pessoas referidas no caput nos atos previstos no art. 5º desta Lei, com base em regulamentos e políticas internas que assegurem a ampla defesa e o contraditório.*

O art. 5º da Lei nº 12.846, de 2013, constitui os atos lesivos à administração pública, nacional ou estrangeira e o § 3º define, no âmbito da lei, agente público estrangeiro.

São propostos ainda dez parágrafos ao novo art. 24-A. Nos termos do § 1º, os incentivos passíveis de recuperação são todos aqueles que tiveram origem no exercício social em que houve a participação de seus beneficiários nos atos previstos no art. 5º da Lei Anticorrupção, limitados aos três exercícios sociais que antecedem o início da apuração.

O § 2º determina que na ausência da previsão a que se refere o inciso I, a pessoa jurídica poderá recuperar os valores que não teriam sido pagos sem a prática dos atos lesivos à administração pública, nacional ou estrangeira, previstos no art. 5º.





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

O § 3º permite que a previsão definida no inciso I, relativa a políticas internas, acordos coletivos ou em contratos, poderá ser pactuada em qualquer momento da relação contratual, não se presumindo tal como vício de consentimento ou alteração lesiva aos contratos de trabalho ou demais contratos então vigentes.

O § 4º possibilita que a restituição dos incentivos financeiros poderá seja concretizada por intermédio de compensações envolvendo incentivos financeiros futuros, caso os envolvidos não tiverem sido desligados de suas atividades.

O § 5º determina que, exceto nos casos em que houver coautoria, colaboração, conivência, atuação conjunta ou ciência sobre a prática dos atos lesivos à administração pública, nacional ou estrangeira previstos no art. 5º, a responsabilidade das pessoas será individual e não solidária.

O § 6º estabelece que o pagamento do incentivo em qualquer exercício ou a aprovação das contas dos administradores não prejudicará o direito à recuperação dos valores pagos, nos termos da Lei Anticorrupção.

Já o § 7º determina que as pessoas jurídicas que incluírem a cláusula de recuperação de incentivos no contrato com dirigentes, administradores e demais agentes, e tomando ciência da prática de atos lesivos decidirem não executar e não perseguir a restituição de incentivos financeiros indevidos, deverão dar publicidade dessa decisão aos sócios ou acionistas, mediante deliberação do órgão competente, que deverá ser levada a registro.

Por sua vez, o 8º fixa em 5 (cinco) anos, contados do encerramento do exercício social em que houve a participação de seus beneficiários em atos contra a administração pública, o prazo de prescrição do direito de as pessoas jurídicas cobrarem a devolução dos incentivos passíveis de recuperação nos termos do artigo 24-A.

O § 9º estabelece que a sanção prevista neste artigo não substitui nem prejudica o direito da pessoa jurídica de promover ação de indenização contra seus dirigentes, administradores e demais pessoas referidas no § 3º do art. 1º da Lei Anticorrupção, incluindo ação de responsabilidade civil contra o administrador para requerer a restituição de remuneração paga em excesso, com





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

4

base no disposto no art. 159 da Lei nº 6.404, de 1976, que dispõe sobre as Sociedades por Ações.

Finalmente o § 10 determina que a existência e efetiva aplicação de cláusula de recuperação de incentivos nos contratos com dirigentes, administradores e demais pessoas referidas no § 3º do art. 5º da Lei nº 12.846, de 2013, deverá ser ponderada na determinação da multa decorrente desta Lei.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas ao projeto que tramitará em decisão terminativa na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), após exame desta Comissão de Assuntos Econômicos.

## II – ANÁLISE

Nos termos do inciso I do art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à Comissão de Assuntos Econômicos opinar sobre o aspecto econômico e financeiro das matérias que lhe são submetidas.

Quanto a estes aspectos, salientamos que nada temos a observar, pois o Projeto de Lei nº 866, de 2019, não implica renúncia de receitas e nem geração de despesas, mas trata da possibilidade de *clawback*, ou recuperação de incentivo financeiro dos executivos que tenha como base um ato fraudulento. Assim, entendemos que não é necessário a apresentação de estimativa do impacto econômico do Projeto, como determina o art. 113 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT).

Quanto ao mérito, compartilho com o autor da proposta em seu nobre propósito de modificar nosso País; pela defesa do interesse público, da valorização da ética e integridade que têm faltado a parte dos gestores públicos do Brasil. Desta forma, a inclusão do mecanismo de *clawback* traz uma maior responsabilidade à tomada de decisão dos executivos, fazendo com que seja possível recuperar incentivos financeiros alcançados com base em resultados contaminados por atos ilícitos praticados contra a administração pública.

Como mencionado na Justificação do Projeto, pesquisas nos Estados Unidos apontam que o simples anúncio da implementação de mecanismos de *clawback* demonstra reação favorável do mercado, o que certamente também será





**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador MARCOS ROGÉRIO

observado no Brasil, contribuindo assim para o desenvolvimento de uma sociedade mais justa e que possa atender os anseios de nossa população.

Como dito no Relatório, após exame da CAE a matéria tramitará em decisão terminativa na CCJ, que analisará, dentre outros aspectos, a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta.

**III – VOTO**

Diante do exposto, manifesto voto favorável à aprovação do Projeto de Lei nº 866, de 2019.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





## SENADO FEDERAL

### PROJETO DE LEI Nº 866, DE 2019

Altera dispositivos da Lei nº 12.846, de 2013, para prever a restituição de incentivos financeiros (clawback) devidos ou pagos a dirigentes e administradores, em caso de atos cometidos contra a administração pública.

**AUTORIA:** Senador Alessandro Vieira (PPS/SE)



[Página da matéria](#)

**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2019**

Altera dispositivos da Lei nº 12.846, de 2013, para prever a restituição de incentivos financeiros (clawback) devidos ou pagos a dirigentes e administradores, em caso de atos cometidos contra a administração pública.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** A Lei nº 12.846, de 2013 passa a vigorar com a inclusão do artigo 24-A, com a seguinte redação:

**“Art. 24-A.** A pessoa jurídica poderá recuperar a totalidade dos bônus, gratificações, participações nos lucros e qualquer outro meio de incentivo financeiro adicional à remuneração-base, que tenham sido pagos aos seus dirigentes, administradores e demais pessoas referidas no §3º do art. 5º, com ou sem vínculo empregatício, sempre que:

I – houver previsão em políticas internas, em acordos coletivos ou em contratos celebrados com as pessoas mencionadas no caput deste artigo, de que o direito ao recebimento dos incentivos financeiros adicionais à remuneração-base está condicionado ao não envolvimento de seus beneficiários nos atos previstos no art. 5º desta Lei;

II – ficar caracterizada a participação das pessoas referidas no caput, por ação ou omissão, de caráter culposo ou doloso, em quaisquer dos atos previstos no art. 5º desta Lei; e

III – comprovar-se que a pessoa jurídica realizou procedimentos administrativos internos apropriados para a apuração do envolvimento das pessoas referidas no caput nos atos previstos no art. 5º desta Lei, com base em regulamentos e políticas internas que assegurem a ampla defesa e o contraditório.

§ 1º Os incentivos passíveis de recuperação são todos aqueles que tiveram origem no exercício social em que houve a participação de seus beneficiários nos atos previstos no art. 5º desta Lei, limitados aos três exercícios sociais que antecedem o início de tal apuração

§ 2º Na ausência da previsão a que se refere o inciso I deste artigo, a pessoa jurídica poderá recuperar os valores que não teriam sido pagos sem a prática dos atos previstos no art. 5º desta Lei.

§ 3º A previsão referida no inciso I deste artigo poderá ser pactuada em qualquer momento da relação contratual, não se presumindo tal como vício de consentimento ou alteração lesiva aos contratos de trabalho ou demais contratos então vigentes.

§ 4º A restituição de incentivos financeiros poderá se dar por meio de compensações envolvendo incentivos financeiros futuros, caso os envolvidos não tiverem sido desligados de suas atividades.

§ 5º Exceto nos casos em que houver coautoria, colaboração, conivência, atuação conjunta ou ciência sobre a prática dos atos previstos no art. 5º desta Lei, a responsabilidade das pessoas mencionadas no caput será individual e não solidária.

§ 6º O pagamento do incentivo em qualquer exercício ou a aprovação das contas dos administradores não prejudicará o direito à recuperação dos valores pagos, nos termos desta Lei.

§ 7º As pessoas jurídicas que incluírem a cláusula de recuperação de incentivos no contrato com as pessoas referidas no “caput” e, tomando ciência da prática dos atos previstos no art. 5º desta Lei, decidirem não a executar e não perseguir a restituição de incentivos financeiros indevidos, deverão dar publicidade dessa decisão aos sócios ou acionistas da pessoa jurídica, mediante deliberação do órgão competente, que deverá ser levada a registro no órgão competente.

§ 8º Prescreverá em 5 (cinco) anos, contados do encerramento exercício social em que houve a participação de seus beneficiários em atos contra a administração pública, o direito de as pessoas jurídicas cobrarem a devolução dos incentivos passíveis de recuperação nos termos deste artigo 24-A.

§ 9º A sanção prevista neste artigo não substitui nem prejudica o direito da pessoa jurídica de promover ação de indenização contra seus dirigentes, administradores e demais pessoas referidas no §3º do art. 1º da Lei n. 12.846/2013, incluindo ação de responsabilidade civil contra o administrador para requerer a restituição de remuneração paga em excesso, com base no disposto no art. 159 da Lei n. 6.404/76.

§ 10. A existência e efetiva aplicação de cláusula de recuperação de incentivos nos contratos com dirigentes, administradores e demais pessoas referidas no §3º do art. 5º da Lei n. 12.846/2013 deverá ser ponderada na determinação da multa decorrente desta Lei.” (NR)

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor 180 (cento e oitenta) dias após sua publicação.



## JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de proposta legislativa extraída do documento “Novas Medidas Contra a Corrupção”, fruto de grandes esforços envolvendo 373 organizações civis e mais de 200 indivíduos com larga experiência, sob a coordenação da Transparência Internacional Brasil e das Escolas de Direito Rio e São Paulo da Fundação Getúlio Vargas. Esse processo produziu 70 sugestões, materializadas em projetos de lei, propostas de emenda à Constituição e resoluções que tratam de temas diversos como eleições, persecução criminal, transparência e integridade no setor privado.

Assim, ao apresentar algumas dessas propostas, homenageio essas pessoas e instituições por seu nobre intuito de buscar modificar este País; pela crença de que a transformação social pode sim ocorrer; pela virtude de perseguir o interesse público, de valorizar a ética e a integridade que tanto têm faltado a parte dos gestores públicos do Brasil.

A proposição ora apresentada versa sobre a possibilidade de *clawback*, ou recuperação de incentivo financeiro dos Executivos que tenha como base um ato fraudulento, não é novidade. Já existe nos Estados Unidos, e o Brasil possui iniciativas que demonstram preocupações nesse mesmo sentido. Nessa direção, propõe-se a introdução do *clawback* no ordenamento jurídico brasileiro, mediante alteração da Lei nº 12.846 de 2013, e que sejam realizadas alterações no Código de Governança Corporativa para Companhias Abertas e, por consequência, no Anexo 29-A da Instrução Normativa 480/2009 da Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

A instrução normativa 480/2009 da CVM e a Resolução nº 3.921, de 2010 do Banco Central, ainda que, no caso desta última, somente em relação às instituições financeiras, mostram uma preocupação dos órgãos reguladores quanto à necessidade de transparência quanto à remuneração de seus executivos. No mesmo sentido, o Regulamento do Novo Mercado, vigente desde 2018, inclui esse mesmo requisito para empresas de capital aberto com maior sofisticação no âmbito da governança corporativa. A transparência quanto à remuneração dos executivos é parte também do Código de Melhores Práticas de Governança Corporativa emitido pelo Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC).

A possibilidade *clawback* está presente em discussões atuais no Brasil, tendo sido, inclusive, mencionada no relatório final da “CPI BNDES”



SF/19521.30792-92

(datado de fevereiro de 2016), resultado da Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a investigar supostas irregularidades envolvendo o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, ocorridas entre 2003 e 2015, relacionadas à concessão de empréstimos suspeitos e prejudiciais ao interesse público.

Na indústria bancária também é recomendado o uso das chamadas *clawback provisions*, cláusulas contratuais incluídas em contratos de empregados de instituições financeiras que asseguram ao empregador a possibilidade de limitar bônus, gratificações ou outras espécies remuneratórias em caso de mudanças drásticas no rumo dos negócios. Se um produto adquirido tem bom desempenho por dois anos, mas após esse período – mesmo muitos anos depois – passa a produzir prejuízos ou variações patrimoniais negativas, a firma tem o direito de revogar ou mesmo retomar, total ou parcialmente, bônus pagos anteriormente. Inibe-se, dessa maneira, o risco de que operações com potencial de gerar altos retornos no curto prazo, mas insustentáveis em horizonte mais amplo, sejam aprovadas pelos administradores de bancos.

Na parte de recomendações desse mesmo relatório, afirmou-se que “mecanismos de remuneração devem ser sensíveis ao horizonte temporal dos riscos assumidos em decorrência de determinada operação. Essa é uma das orientações do Comitê de Estabilidade Financeira da Basileia (Financial Stability Board, ou FSB), referendada pelo Fundo Monetário Internacional. É preciso evitar que executivos aprovelem operações de longo prazo pensando apenas em resultados imediatos, ainda que, em longo prazo, a contratação possa ser prejudicial para a instituição financeira em que trabalham”.

Nos Estados Unidos, a lei Sarbanes Oxley (SOx), desde 2002, traz a possibilidade de recuperar incentivos financeiros pagos a *Chief Executive Officers e Chief Financial Officers* que tivessem ativamente contribuído para mascarar os resultados de uma empresa, enquanto a *Dodd Frank*, de 2010, ampliou as possibilidades de recuperação de valores aos demais cargos e incluiu a desnecessidade de comprovação quanto ao dolo ou envolvimento ativo por parte deles.

Estudos sobre o anúncio da adoção de *clawback* realizados por empresas abertas nos Estados Unidos demonstram estatísticas de reação favorável do mercado à implementação desse tipo de ferramenta.

Conforme pesquisa realizada nos Estados Unidos, após a entrada em vigor do *Dodd Frank*, “[...] aproximadamente 73% das cem maiores



SF/19521.30792-92

empresas ranqueadas pela Fortune possuíam cláusulas de *clawback* em 2009, contra 18% em 2006”.

Além disso, a referida cláusula tem sido muito utilizada lá em decorrência da violação de padrões éticos das companhias.

Entendemos que há possibilidade de expandir o conceito de *clawback* já reconhecido no mercado financeiro brasileiro a outras indústrias, como já é feito nos Estados Unidos.

O modelo proposto baseia-se no instituto norte-americano, mas busca aperfeiçoá-lo. Nos Estados Unidos, o executivo deve devolver o bônus se for feita retificação das demonstrações financeiras, sem necessidade de prova de ação ou omissão, ou, mesmo, de atos de corrupção. Contudo, tal modelo fica restrito a empresas com demonstrações financeiras publicadas e auditadas. Além disso, a punição de todos os executivos pela conduta de um deles não só pode ser interpretada como injusta, mas também gera um efeito rebote, já que a revelação do ato passa a ser desinteressante para uma grande quantidade de pessoas influentes dentro da empresa. O modelo proposto evita esses pontos negativos e, como medida de incentivo, traz a possibilidade de redução de pena da Lei Anticorrupção para empresas que adotam sistemas de *clawback*.

No caso da Lei nº 12.846, de 2015, a expansão do *clawback* traz uma nova roupagem a essa ferramenta, atrelada a atos praticados contra a administração pública, com o objetivo de evitar que executivos cometam atos dessa natureza visando a incentivos financeiros pessoais a que fariam jus regularmente, se os resultados da pessoa jurídica tivessem como base atos lícitos.

Nesse sentido, a ideia é trazer responsabilização à tomada de decisão do executivo, fazendo com que seja possível recuperar incentivos financeiros alcançados com base em resultados contaminados por atos ilícitos praticados contra a administração pública.

Essa proposta busca trazer uma sanção ao Executivo, espelhando para a seara particular a conduta já penalizada quando o agente público comete ato de improbidade. Vejamos:



SF/19521.30792-92

A improbidade administrativa caracterizar-se-ia por ação ou omissão dolosa do agente público, ou de quem de qualquer forma concorresse para a realização da conduta, com a nota imprescindível da deslealdade, desonestidade ou falta de caráter, que visse a acarretar enriquecimento ilícito, lesão ao patrimônio das pessoas jurídicas mencionadas no art. 1º da LIA, ou ainda, que violasse os princípios da Administração Pública, nos termos previstos nos artigos 9º, 10 e 11 da citada lei.

No caso, o agente seria o executivo que, por ação ou omissão, e com violação de seus deveres fiduciários da Lei nº 6.404, de 1976, e visando acarretar enriquecimento ilícito, pratica os atos previstos no art. 5º da Lei 12.846, de 2013.

Propõe-se que, no ordenamento jurídico brasileiro – ao contrário do que foi introduzido pela Dodd Frank –, mantenha-se a necessidade de comprovação do vínculo entre o ato contra a administração pública que teve impacto nos resultados e gerou incentivos financeiros ao executivo e a ação ou omissão por parte do executivo beneficiado.

Assim, o executivo que, por meio de ação ou omissão, culposa ou dolosa, tiver participação na conduta ilícita (contra a administração pública) que impactou nos resultados e acarretou incentivo financeiro a ele, poderá ter esses valores recuperados pela pessoa jurídica, obedecendo aos princípios do devido processo legal.

A proposta é que a pessoa jurídica não necessite se socorrer de medida contenciosa (judiciária ou arbitral) para que exista a recuperação dos valores pagos nos anos em que os resultados foram majorados pelo ato ilícito, em relação aos responsáveis pelo ato que receberam tais recursos. Há necessidade, todavia, de um processo interno, com base em respectiva política formal, que, de maneira diligente, proba e fundamentada, traga tanta agilidade para essa ferramenta quanto seja segura e respeite os direitos ao contraditório e à ampla defesa.

Não se entende que seja possível delimitar um processo interno único a ser seguido pelas pessoas jurídicas. Elas podem se munir dos recursos que julgarem mais adequados para determinar o cálculo dos valores a serem recuperados e o método de recuperação dos valores (pagamento por parte do executivo).



Entende-se que o meio pelo qual as companhias implementarão as restituições de incentivos financeiros deverá observar o contexto fático de cada caso, sobretudo se os executivos serão ou não afastados de suas atividades, o que poderá implicar ausência de remuneração-base mensal e impedir o ajuste por meio de compensações periódicas a serem previamente estabelecidas com o executivo.

Por fim, foi incluído um período de *vacatio legis*, de modo a permitir que as pessoas jurídicas de direito privado possam se adequar à nova lei, passando a estabelecer políticas de *clawback*, o que, sob a égide da nova legislação, pode inclusive mitigar eventual multa decorrente de violação da Lei nº 12.846, de 2013.

Sala das Sessões,

Senador ALESSANDRO VIEIRA



## LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - 1988/88  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>
- Lei nº 6.404, de 15 de Dezembro de 1976 - Lei das Sociedades Anônimas; Lei das S.A.; Lei das S/A; Lei das Sociedades por Ações; Lei das Companhias por Ações - 6404/76  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1976;6404>
  - artigo 159
- Lei nº 12.846, de 1º de Agosto de 2013 - Lei Anticorrupção - 12846/13  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2013;12846>
  - parágrafo 3º do artigo 1º
  - artigo 5º
  - parágrafo 3º do artigo 5º
- urn:lex:br:federal:lei:2015;12846  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2015;12846>
- urn:lex:br:federal:resolucao:2010;3921  
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:resolucao:2010;3921>

7

**PARECER Nº , DE 2019**

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS, sobre o Projeto de Lei (PL) nº 3.071, de 2019, do Senador Flávio Bolsonaro, que *altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para incluir a Associação Brasileira Beneficente de Reabilitação - ABBR no destino da arrecadação das loterias.*



Relator: Senador **IRAJÁ**

**I – RELATÓRIO**

Vem ao exame desta Comissão de Assuntos Sociais o Projeto de Lei (PL) nº 3.071, de 2019, do Senador Flávio Bolsonaro, que *altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para incluir a Associação Brasileira Beneficente de Reabilitação - ABBR no destino da arrecadação das loterias.*

Com dois artigos, a proposição, conforme o art. 1º, altera o art. 19 da Lei nº 13.756, de 2018, acrescentando ao rol das entidades beneficiadas por renda líquida em concurso da loteria de prognósticos esportivos a ABBR.

O art. 2º é a cláusula de vigência, que é imediata.

Na justificção, o autor aponta a importância da entidade filantrópica sem fins lucrativos, fundada em 1954, no atendimento em medicina de reabilitação de crianças, adolescentes e adultos com deficiência física. Ressalta, ainda, que:

A despeito da importante função exercida, essa nobre instituição encontra-se em situação de endividamento e com comprometimento do seu funcionamento, podendo inclusive, em curto prazo, ter suas atividades paralisadas, com interrupção dos tratamentos das pessoas com deficiência.

O projeto foi encaminhado para esta Comissão e seguirá, para análise terminativa, à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE).

Não foram recebidas emendas no prazo regimental.

## II – ANÁLISE

Cabe a esta Comissão de Assuntos Sociais, conforme o art. 100, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), opinar sobre proposições que digam respeito a proteção e defesa da saúde.

Apesar de, neste momento, termos de fazer a análise do mérito do PLS nº 3.071, de 2019, valemo-nos da oportunidade, também, para fazer o exame dos aspectos formais: constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade, boa técnica legislativa e redação.

É extremamente louvável a inclusão da ABBR entre as beneficiadas com a renda líquida de um concurso anual da loteria de prognósticos esportivos (Loteca). Atualmente, a legislação concede esse benefício a outras três entidades de grande relevância nacional: a Federação Nacional das Associações de Pais e Amigos dos Excepcionais (Fenapaes); a Cruz Vermelha Brasileira; e a Federação Nacional das Associações Pestalozzi (Fenapestalozzi). A última acrescida com a Lei nº 13.756, de 2018.

A ABBR foi fundada em 1954, no Rio de Janeiro, com o objetivo de possibilitar que vítimas de poliomielite e pessoas com sequelas motoras tivessem acesso a um tratamento especializado e fossem reintegradas à sociedade. Em setembro de 1957, o Presidente Juscelino Kubitschek inaugurou o Centro de Reabilitação da ABBR, o primeiro do Brasil, dentro da concepção moderna da reabilitação como um processo integrado. Presentemente, atende 1.200 pacientes por dia, sendo 70 % de baixa renda, conforme dados de seu sítio eletrônico.

Segundo a Caixa Econômica Federal, entre 2011 e 2018, os valores destinados pela Loteca à Cruz Vermelha e à Fenapaes oscilaram de cerca de R\$ 200 mil a quase R\$ 1 milhão.

Ainda que os recursos variem de acordo com o número de apostas realizadas no concurso escolhido pela entidade, cabe salientar que eles contribuem sobremaneira para que essas instituições se mantenham em funcionamento.



Assim, a proposição poderá amparar a ABBR, sem retirar recursos expressivos advindos das modalidades lotéricas, nem da Caixa, nem dos demais beneficiados.

Não observamos óbices quanto à constitucionalidade.

A Constituição Federal de 1988 determina que compete à União legislar sobre sistemas de consórcios e sorteios (art. 22, XX). Também, é competência comum dos entes federados cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas com deficiência (art. 23, II). E, ainda, cabe à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre proteção e defesa da saúde, assim como sobre proteção e integração social das pessoas com deficiência (art. 24, XII e XIV). Ademais, cabe ao Congresso Nacional dispor sobre todas as matérias de competência da União (art. 48, *caput*).

Destaca-se que os termos da proposição não importam em violação de cláusula pétrea, não há vício de iniciativa (arts. 61 e 84) e observam os princípios da razoabilidade e proporcionalidade.

Quanto à sua juridicidade, observamos que o PL nº 3.071, de 2019, obedece aos princípios de imperatividade, coercibilidade, organicidade, generalidade, abstratividade e inovação. Também, é coerente com os princípios gerais do Direito. Por fim, o meio eleito para o alcance dos objetivos pretendidos, qual seja, a normatização via edição de lei é o adequado.

Tampouco, a proposição fere as regras de regimentalidade.

No que diz respeito à boa técnica legislativa e à redação, é necessária uma emenda para tornar mais clara e concisa a ementa do projeto.

### III – VOTO

Em razão do exposto, o parecer é pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 3.071, de 2019, e, no mérito, por sua aprovação, com a seguintes emenda:



**EMENDA Nº – CAS (DE REDAÇÃO)**  
(Ao PLS nº 3.071, de 2019)

A ementa do Projeto de Lei nº 3.071, de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:

Altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para incluir a Associação Brasileira Beneficente de Reabilitação (ABBR) entre as entidades da sociedade civil beneficiadas com a renda líquida de um concurso anual da loteria de prognósticos esportivos.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 3071, DE 2019

Altera a Lei 13.756 de 2018 para incluir a Associação Brasileira Beneficente de Reabilitação -ABBR no destino da arrecadação das loterias.

**AUTORIA:** Senador Flávio Bolsonaro (PSL/RJ)



[Página da matéria](#)

**PROJETO DE LEI Nº      , DE 2019**

Altera a Lei 13.756 de 2018 para incluir a Associação Brasileira Beneficente de Reabilitação -ABBR no destino da arrecadação das loterias.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O art. 19 da Lei 13.756, de 12 de dezembro de 2018, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 19** A renda líquida de 4 (quatro) concursos por ano da loteria de prognósticos esportivos será destinada, alternadamente, para as seguintes entidades da sociedade civil:

.....  
IV- Associação Brasileira Beneficente de Reabilitação -ABBR (NR).

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.”

**JUSTIFICAÇÃO**

O atual quadro fiscal não permite subvenções adicionais pela falta de recursos orçamentários, mesmo para atividades essenciais à saúde. Emblemática é a situação da Associação Brasileira Beneficente de Reabilitação – ABBR, instituição filantrópica sem fins lucrativos, que se destina ao atendimento de menores e adultos portadores de deficiência física.

Fundada em 1954, essa associação atua como centro de referência na medicina de reabilitação e como centro especializado em reabilitação II. Atualmente, tem 100 doentes internos e 780 em ambulatório, sendo que no departamento Infante-Juvenil são assistidos cerca de 300 crianças. O corpo médico, constituído por médicos fisiatras e consultores de várias especialidades, realiza cerca de mil consultas mensais.

A despeito da importante função exercida, essa nobre instituição encontra-se em situação de endividamento e com comprometimento do seu funcionamento, podendo inclusive, em curto prazo, ter suas atividades paralisadas, com interrupção dos tratamentos das pessoas com deficiência.

Assim, tendo em vista que a ABBR está enquadrada para receber subvenção por parte do poder público, apresento o projeto de lei para incluí-la na repartição do produto da arrecadação das loterias de prognósticos esportivos, beneficiada com o valor corresponde a um concurso por ano, como já ocorre com as Fenapaes, Cruz Vermelha e Fenapestalozzi.

Pelo acima exposto, conclamamos os Nobres Pares à aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões,

Senador FLÁVIO BOLSONARO



## LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 13.756 de 12/12/2018 - LEI-13756-2018-12-12 - 13756/18

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2018;13756>

- artigo 19



## **SENADO FEDERAL**

### **PARECER (SF) Nº 56, DE 2019**

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS, sobre o Projeto de Lei nº 3071, de 2019, do Senador Flávio Bolsonaro, que Altera a Lei 13.756 de 2018 para incluir a Associação Brasileira Beneficente de Reabilitação - ABBR no destino da arrecadação das loterias.

**PRESIDENTE:** Senador Romário

**RELATOR:** Senador Irajá

25 de Setembro de 2019



## PARECER Nº 56 , DE 2019

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS, sobre o Projeto de Lei (PL) nº 3.071, de 2019, do Senador Flávio Bolsonaro, que *altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para incluir a Associação Brasileira Beneficente de Reabilitação - ABBR no destino da arrecadação das loterias.*



Relator: Senador **IRAJÁ**

### I – RELATÓRIO

Vem ao exame desta Comissão de Assuntos Sociais o Projeto de Lei (PL) nº 3.071, de 2019, do Senador Flávio Bolsonaro, que *altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para incluir a Associação Brasileira Beneficente de Reabilitação - ABBR no destino da arrecadação das loterias.*

Com dois artigos, a proposição, conforme o art. 1º, altera o art. 19 da Lei nº 13.756, de 2018, acrescentando ao rol das entidades beneficiadas por renda líquida em concurso da loteria de prognósticos esportivos a ABBR.

O art. 2º é a cláusula de vigência, que é imediata.

Na justificção, o autor aponta a importância da entidade filantrópica sem fins lucrativos, fundada em 1954, no atendimento em medicina de reabilitação de crianças, adolescentes e adultos com deficiência física. Ressalta, ainda, que:

A despeito da importante função exercida, essa nobre instituição encontra-se em situação de endividamento e com comprometimento do seu funcionamento, podendo inclusive, em curto prazo, ter suas atividades paralisadas, com interrupção dos tratamentos das pessoas com deficiência.

O projeto foi encaminhado para esta Comissão e seguirá, para análise terminativa, à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE).

Não foram recebidas emendas no prazo regimental.

## II – ANÁLISE

Cabe a esta Comissão de Assuntos Sociais, conforme o art. 100, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), opinar sobre proposições que digam respeito a proteção e defesa da saúde.

Apesar de, neste momento, termos de fazer a análise do mérito do PLS nº 3.071, de 2019, valemo-nos da oportunidade, também, para fazer o exame dos aspectos formais: constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade, boa técnica legislativa e redação.

É extremamente louvável a inclusão da ABBR entre as beneficiadas com a renda líquida de um concurso anual da loteria de prognósticos esportivos (Loteca). Atualmente, a legislação concede esse benefício a outras três entidades de grande relevância nacional: a Federação Nacional das Associações de Pais e Amigos dos Excepcionais (Fenapaes); a Cruz Vermelha Brasileira; e a Federação Nacional das Associações Pestalozzi (Fenapestalozzi). A última acrescida com a Lei nº 13.756, de 2018.

A ABBR foi fundada em 1954, no Rio de Janeiro, com o objetivo de possibilitar que vítimas de poliomielite e pessoas com sequelas motoras tivessem acesso a um tratamento especializado e fossem reintegradas à sociedade. Em setembro de 1957, o Presidente Juscelino Kubitschek inaugurou o Centro de Reabilitação da ABBR, o primeiro do Brasil, dentro da concepção moderna da reabilitação como um processo integrado. Presentemente, atende 1.200 pacientes por dia, sendo 70 % de baixa renda, conforme dados de seu sítio eletrônico.

Segundo a Caixa Econômica Federal, entre 2011 e 2018, os valores destinados pela Loteca à Cruz Vermelha e à Fenapaes oscilaram de cerca de R\$ 200 mil a quase R\$ 1 milhão.

Ainda que os recursos variem de acordo com o número de apostas realizadas no concurso escolhido pela entidade, cabe salientar que eles contribuem sobremaneira para que essas instituições se mantenham em funcionamento.



Assim, a proposição poderá amparar a ABBR, sem retirar recursos expressivos advindos das modalidades lotéricas, nem da Caixa, nem dos demais beneficiados.

Não observamos óbices quanto à constitucionalidade.

A Constituição Federal de 1988 determina que compete à União legislar sobre sistemas de consórcios e sorteios (art. 22, XX). Também, é competência comum dos entes federados cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia das pessoas com deficiência (art. 23, II). E, ainda, cabe à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre proteção e defesa da saúde, assim como sobre proteção e integração social das pessoas com deficiência (art. 24, XII e XIV). Ademais, cabe ao Congresso Nacional dispor sobre todas as matérias de competência da União (art. 48, *caput*).

Destaca-se que os termos da proposição não importam em violação de cláusula pétrea, não há vício de iniciativa (arts. 61 e 84) e observam os princípios da razoabilidade e proporcionalidade.

Quanto à sua juridicidade, observamos que o PL nº 3.071, de 2019, obedece aos princípios de imperatividade, coercibilidade, organicidade, generalidade, abstratividade e inovação. Também, é coerente com os princípios gerais do Direito. Por fim, o meio eleito para o alcance dos objetivos pretendidos, qual seja, a normatização via edição de lei é o adequado.

Tampouco, a proposição fere as regras de regimentalidade.

No que diz respeito à boa técnica legislativa e à redação, é necessária uma emenda para tornar mais clara e concisa a ementa do projeto.

### III – VOTO

Em razão do exposto, o parecer é pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 3.071, de 2019, e, no mérito, por sua aprovação, com a seguintes emenda:



**EMENDA Nº 1 – CAS (DE  
REDAÇÃO)** (Ao PLS nº 3.071, de 2019)

A ementa do Projeto de Lei nº 3.071, de 2019, passa a vigorar com a seguinte redação:

Altera a Lei nº 13.756, de 12 de dezembro de 2018, para incluir a Associação Brasileira Beneficente de Reabilitação (ABBR) entre as entidades da sociedade civil beneficiadas com a renda líquida de um concurso anual da loteria de prognósticos esportivos.

Sala da Comissão, 25 de setembro de 2019

Senador ROMÁRIO, Presidente

Senador IRAJÁ, Relator





**Relatório de Registro de Presença**  
**CAS, 25/09/2019 às 09h30 - 42ª, Extraordinária**  
 Comissão de Assuntos Sociais

<b>Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil (MDB, REPUBLICANOS, PP)</b>	
TITULARES	SUPLENTES
RENAN CALHEIROS	1. MECIAS DE JESUS
EDUARDO GOMES <b>PRESENTE</b>	2. FERNANDO BEZERRA COELHO
MARCELO CASTRO <b>PRESENTE</b>	3. VAGO
LUIZ DO CARMO <b>PRESENTE</b>	4. MAILZA GOMES
LUIS CARLOS HEINZE	5. VANDERLAN CARDOSO <b>PRESENTE</b>

<b>Bloco Parlamentar PSDB/PSL (PSDB, PSL)</b>	
TITULARES	SUPLENTES
MARA GABRILLI <b>PRESENTE</b>	1. SORAYA THRONICKE <b>PRESENTE</b>
STYVENSON VALENTIM <b>PRESENTE</b>	2. EDUARDO GIRÃO <b>PRESENTE</b>
ROMÁRIO <b>PRESENTE</b>	3. ROSE DE FREITAS
JUÍZA SELMA <b>PRESENTE</b>	4. VAGO

<b>Bloco Parlamentar Senado Independente (PATRIOTA, REDE, PDT, CIDADANIA, PSB)</b>	
TITULARES	SUPLENTES
LEILA BARROS <b>PRESENTE</b>	1. JORGE KAJURU
WEVERTON	2. CID GOMES
FLÁVIO ARNS <b>PRESENTE</b>	3. FABIANO CONTARATO <b>PRESENTE</b>
ELIZIANE GAMA <b>PRESENTE</b>	4. VAGO

<b>Bloco Parlamentar da Resistência Democrática (PT, PROS)</b>	
TITULARES	SUPLENTES
HUMBERTO COSTA	1. PAULO PAIM <b>PRESENTE</b>
ROGÉRIO CARVALHO <b>PRESENTE</b>	2. PAULO ROCHA <b>PRESENTE</b>
ZENAIDE MAIA <b>PRESENTE</b>	3. FERNANDO COLLOR

<b>PSD</b>	
TITULARES	SUPLENTES
NELSINHO TRAD	1. CARLOS VIANA
IRAJÁ <b>PRESENTE</b>	2. LUCAS BARRETO
OTTO ALENCAR	3. SÉRGIO PETECÃO <b>PRESENTE</b>

<b>Bloco Parlamentar Vanguarda (DEM, PL, PSC)</b>	
TITULARES	SUPLENTES
JAYME CAMPOS <b>PRESENTE</b>	1. ZEQUINHA MARINHO
MARIA DO CARMO ALVES <b>PRESENTE</b>	2. CHICO RODRIGUES <b>PRESENTE</b>

**Não Membros Presentes**

FLÁVIO BOLSONARO  
 ANGELO CORONEL  
 TELMÁRIO MOTA  
 MAJOR OLÍMPIO



---

**Relatório de Registro de Presença****Não Membros Presentes**

AROLDE DE OLIVEIRA

ACIR GURGACZ

MARCOS DO VAL

## **DECISÃO DA COMISSÃO**

**(PL 3071/2019)**

NA 42ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA, REALIZADA NESTA DATA, A COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS APROVA O RELATÓRIO DO SENADOR IRAJÁ , QUE PASSA A CONSTITUIR O PARECER DA CAS, FAVORÁVEL AO PROJETO, COM A EMENDA Nº 1-CAS.

25 de Setembro de 2019

Senador ROMÁRIO

Presidente da Comissão de Assuntos Sociais

8

**REQ**  
**00023/2021**

**REQUERIMENTO Nº DE - CAE**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de discutir as mais recentes matérias enviadas pelo Poder Executivo ao Congresso Nacional, em especial, a Medida Provisória nº 1.061, de 2021, que institui os Programas Auxílio Brasil e Alimenta Brasil, e a Proposta de Emenda à Constituição nº 23, de 2021, conhecida como PEC dos Precatórios.

Proponho para a audiência a presença do Senhor Paulo Guedes, Ministro da Economia.

**JUSTIFICAÇÃO**

O Poder Executivo encaminhou neste mês de agosto duas matérias com potencial de impactar significativamente a economia e o bem-estar da sociedade: a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) nº 23, de 2021, conhecida como PEC dos precatórios; e a Medida Provisória (MPV) nº 1.061, de 2021.

A PEC dos precatórios amplia a possibilidade de seu refinanciamento compulsório. De acordo com a justificação do projeto, caso a PEC não seja aprovada, os gastos com pagamentos de precatórios deverão subir de R\$ 54,4 para R\$ 89,1 bilhões entre 2021 e 2022, ocupando espaço relevante dos gastos discricionários, em detrimento dos investimentos e de outros programas governamentais. Estudo da Instituição Fiscal mostra que, do total devido para o próximo ano, a PEC permitirá o refinanciamento de R\$ 45,8 bilhões. O mercado não reagiu bem à



SF/21681.25598-30 (LexEdit)

Proposta. Em primeiro lugar, o refinanciamento compulsório de dívidas aumenta a insegurança jurídica. Em segundo lugar, a PEC pode ser vista como uma manobra de contabilidade criativa, em que se tenta burlar o teto de gastos. Ou seja, a PEC autorizaria o governo a ampliar os gastos (lembrando 2022 ser um ano eleitoral), deteriorando ainda mais a já preocupante situação das contas públicas. É necessário, portanto, discutirmos sua real necessidade e os potenciais impactos de uma eventual aprovação sobre as contas públicas.

A MPV nº 1.061, de 2021, institui os Programas Auxílio Brasil e Alimenta Brasil, que irão substituir o Bolsa Família. É importante que o Ministro nos explique os motivos que levaram à extinção do Bolsa Família, programa que, a despeito de problemas localizados, é considerado exitoso na redução da pobreza extrema e na transferência de renda. Nós, Senadores, precisamos estar plenamente convencidos de que não se trata de mera medida eleitoreira, mas, sim, de uma decisão baseada em fundamentação técnica. A MPV deixa também em aberto questões fundamentais, como o custo desses programas, sua fonte de financiamento e se haverá alteração nos critérios de elegibilidade e benefícios pagos. Enfim, são dúvidas muito relevantes a respeito de decisões que afetam a vida de dezenas de milhões de famílias, famílias essas que são as que mais dependem da rede de proteção estatal.

Sem prejuízo de novas audiências públicas no futuro, entendo ser fundamental uma primeira audiência que trate conjuntamente dessas duas matérias, mesmo porque, por meio de seus impactos sobre as contas públicas, estão fortemente inter-relacionadas.

Conto, assim, com o apoio desta Comissão de Assuntos Econômicos para aprovar este requerimento.



Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de discutir as mais recentes matérias enviadas pelo Poder Executivo ao Congresso Nacional, em especial, a Medida Provisória no 1.061, de 2021, que institui os Programas Auxílio Brasil e Alimenta Brasil, e a Proposta de Emenda à Constituição...

---

Sala da Comissão, de de .

**Senador Eduardo Braga**  
**(MDB - AM)**



SF/21681-25598-30 (LexEdit)

9

**REQ  
00024/2021**

SENADO FEDERAL

**REQUERIMENTO Nº DE - CAE**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 93, I, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de instruir o PL 2337/2021, que “altera as Leis nºs 9.249, de 26 de dezembro de 1995, 13.043, de 13 de novembro de 2014, 8.981, de 20 de janeiro de 1995, 7.689, de 15 de dezembro de 1988, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 11.196, de 21 de novembro de 2005, 11.774, de 17 de setembro de 2008, 9.065, de 20 de junho de 1995, 9.718, de 27 de novembro de 1998, 12.973, de 13 de maio de 2014, 10.892, de 13 de julho de 2004, 11.033, de 21 de dezembro de 2004, 11.053, de 29 de dezembro de 2004, 11.312, de 27 de junho de 2006, 11.478, de 29 de maio de 2007, 7.713, de 22 de dezembro de 1988, 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 11.482, de 31 de maio de 2007, 8.069, de 13 de julho de 1990, (Estatuto da Criança e do Adolescente), 8.685, de 20 de julho de 1993, 9.532, de 10 de dezembro de 1997, 11.438, de 29 de dezembro de 2006, 12.213, de 20 de janeiro de 2010, 12.715, de 17 de setembro de 2012, 10.865, de 30 de abril de 2004, 9.779, de 19 de janeiro de 1999, 10.522, de 19 de julho de 2002, 8.001, de 13 de março de 1990, e 13.575, de 26 de dezembro de 2017, o Decreto-Lei nº 1.598, de 26 de dezembro de 1977, e o Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972, para modificar a legislação relativa ao Imposto sobre a Renda e Proventos de Qualquer Natureza das pessoas físicas e das pessoas jurídicas e à Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL); revoga a Lei nº 10.312, de 27 de novembro de 2001, e dispositivos das Leis nºs 4.506, de 30 de novembro de 1964, 9.959, de 27 de janeiro de 2000, 10.147, de 21 de dezembro de 2000, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, e 12.431, de 24 de junho de 2011, e das Medidas Provisórias nºs 2.189-49, de 23 de agosto de 2001, e 2.158-35, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências”.



SF/21251.97174-37 (LexEdit)

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- o Senhor Felipe Salto, Diretor-Executivo da Instituição Fiscal Independente (IFI);
- representante do Ministério da Economia;
- representante do Comitê Nacional dos Secretários de Fazenda, Finanças, Receita ou Tributação dos Estados e do Distrito Federal (COMSEFAZ);
- representante da Confederação Nacional dos Municípios (CNM);
- representante da Confederação Nacional da Indústria (CNI).



SF/21251.97174-37 (LexEdit)

## JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei (PL) nº 2.337, de 2021, promove profundas alterações na legislação do Imposto de Renda e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido. O texto aprovado recentemente pela Câmara dos Deputados atualiza a tabela do Imposto de Renda das pessoas físicas, reduz a tributação sobre empresas e institui a tributação sobre lucros e dividendos.

De acordo com informações divulgadas pela Instituição Fiscal Independente, a aprovação do projeto pode ensejar uma queda de arrecadação de R\$ 28,9 bilhões em 2022. Essa queda poderia chegar a R\$ 50 bilhões caso os benefícios fiscais concedidos em razão da pandemia sejam mantidos.

Diante da relevância da proposição para toda a sociedade, apresentamos este requerimento, a fim de que esta Comissão de Assuntos Econômicos realize audiência pública com representantes de entidades capazes de contribuir para o debate e para o aperfeiçoamento do PL nº 2.337, de 2021.

Sala da Comissão,            de    de    .

**Senador Eduardo Braga**  
(MDB - AM)

10

**REQ**  
**00025/2021**



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Jaques Wagner

**REQUERIMENTO Nº DE - CAE**

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal e do art. 93, II, do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de audiência pública, com o objetivo de debater e discutir **a renovação da concessão da FCA (Ferrovia Centro Atlântica S/A) e os impactos da conexão ferroviária do NE**.

A Ferrovia Centro-Atlântica S.A. formou-se a partir da desestatização da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), ainda no ano de de 1996, e encontra-se sob o controle da VLI desde 2011. A Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) é hoje a maior e mais importante ferrovia do Brasil. e conecta sete estados nas regiões Sudeste, Nordeste e Centro-Oeste, ao Distrito Federal.

A atual concessão da FCA é válida até o dia 31 de agosto de 2026, entretanto, ainda em 2020 a ANTT, apresentou consulta pública propondo a renovação antecipada da mesma.

A consulta pública da ANTT foi alvo de muitos questionamentos, pelos reflexos que tal renovação aos Estados que são atendidos pela ferrovia.

Assim sendo, essa antecipação da renovação carece de maior discussão e análise, principalmente no que diz respeito aos impactos que tal renovação trarão à conexão ferroviária do Nordeste.

Proponho para a audiência a presença dos seguintes convidados:

- representante Ministério da Infraestrutura;
- representante Agência Nacional de Transportes Terrestres -ANTT;



- o Senhor Marcos Cavalcante, Representante da Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia;
- o Senhor Bernardo Figueiredo, Consultor e Especialista em Logística e Mobilidade e ex-presidente da Empresa de Planejamento em Logística – EPL;
- representante Ferrovia Centro-Atlântica-n VLI Logística.

Sala da Comissão, 14 de setembro de 2021.

**Senador Jaques Wagner**  
**(PT - BA)**  
**Senador**

