



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

PAUTA DA 9ª REUNIÃO - SEMIPRESENCIAL

(3ª Sessão Legislativa Ordinária da 56ª Legislatura)

**31/08/2021
TERÇA-FEIRA
às 09 horas**

Presidente: Senador Otto Alencar

Vice-Presidente: Senador Vanderlan Cardoso



Comissão de Assuntos Econômicos

**9ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA - SEMIPRESENCIAL, DA 3ª SESSÃO
LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 56ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM**

9ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA - SEMIPRESENCIAL

Terça-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PL 4199/2020 (Tramita em conjunto com: PL 3129/2020, PLS 421/2014, PLS 423/2014, PL 2948/2019 e PLS 422/2014) - Não Terminativo -	SENADOR NELSINHO TRAD	10
2	PL 2835/2019 - Terminativo -	SENADOR JEAN PAUL PRATES	139
3	PL 2920/2019 - Terminativo -	SENADOR LUIZ DO CARMO	151
4	PL 1905/2019 - Não Terminativo -	SENADOR ANGELO CORONEL	162
5	PLP 64/2019 - Não Terminativo -	SENADOR PLÍNIO VALÉRIO	175

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS - CAE

PRESIDENTE: Senador Otto Alencar

VICE-PRESIDENTE: Senador Vanderlan Cardoso

(27 titulares e 27 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
Bloco Parlamentar Unidos pelo Brasil(MDB, REPUBLICANOS, PP)			
Eduardo Braga(MDB)(8)(54)(57)	AM 3303-6230	1 Luiz do Carmo(MDB)(8)(18)(54)(57)	GO 3303-6439 / 6440 / 6445
Renan Calheiros(MDB)(8)(54)(57)	AL 3303-2261	2 Jader Barbalho(MDB)(8)(18)(54)(57)	PA 3303-9831 / 9827 / 9832
Fernando Bezerra Coelho(MDB)(8)(54)(57)	PE 3303-2182 / 4084	3 Eduardo Gomes(MDB)(8)(42)(44)(54)(65)	TO 3303-6349 / 6352
Confúcio Moura(MDB)(8)(54)(57)	RO 3303-2470 / 2163	4 VAGO(8)	
Veneziano Vital do Rêgo(MDB)(8)(54)(57)	PB 3303-2252 / 2481	5 VAGO(9)(41)(45)	
Flávio Bolsonaro(PATRIOTA)(4)(57)(59)	RJ 3303-1717 / 1718	6 Mecias de Jesus(REPUBLICANOS)(17)(11)(59)	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	
Bloco Parlamentar PODEMOS/PSDB/PSL(PODEMOS, PSDB, PSL)			
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)	
PSD			
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
Bloco Parlamentar Vanguarda(DEM, PL, PSC)			
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
Bloco Parlamentar da Resistência Democrática(PT, PROS)			
Jean Paul Prates(PT)(6)(52)	RN 3303-1777 / 1884	1 Paulo Paim(PT)(6)(52)	RS 3303-5232 / 5231 / 5230
Fernando Collor(PROS)(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(PROS)(6)(52)	RR 3303-6315
PDT/CIDADANIA/REDE(REDE, PDT, CIDADANIA)			
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-GABLD).
- (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 Olimpio 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 Olimpio 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 Orlivo 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 Olimpio.
- (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 Aníbal 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).

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 31 de agosto de 2021
(terça-feira)
às 09h

PAUTA

9ª Reunião, Extraordinária - Semipresencial

COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS - CAE

	Deliberativa
Local	Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 19

Retificações:

1. Retirada do PL 3384/2019 e inclusão do PLP 64/2019 (27/08/2021 15:57)
2. Novo relatório do PL 2920/2019 (30/08/2021 13:45)

PAUTA

ITEM 1

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:

[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: Não apresentado

Observações:

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

Textos da pauta:[Avulso inicial da matéria](#)**ITEM 2****PROJETO DE LEI Nº 2835, DE 2019****- Terminativo -**

Altera o Anexo III da Lei nº 11.182, de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências, para reduzir a taxa de emissão de certificado de homologação de tipo de avião, helicóptero, dirigível e balão.

Autoria: Senador Angelo Coronel (PSD/BA)

Relatoria: Senador Jean Paul Prates

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Textos da pauta:[Relatório Legislativo \(CAE\)](#)[Avulso inicial da matéria \(PLEN\)](#)**ITEM 3**

PROJETO DE LEI Nº 2920, DE 2019**- Terminativo -**

Altera as Leis nos 7.797, de 10 de julho de 1989, e 12.305, de 2 de agosto de 2010, para repassar aos Municípios e ao Distrito Federal 20% (vinte por cento) dos recursos do Fundo Nacional de Meio Ambiente.

Autoria: Senador Vanderlan Cardoso (PP/GO)

Relatoria: Senador Luiz do Carmo

Relatório: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

Matéria apreciada pela CMA, com parecer favorável nos termos da Emenda nº 1-CMA (substitutivo)

Textos da pauta:

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

ITEM 4**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: Pela aprovação nos termos do substitutivo

Observações:

A matéria será apreciada pela CTFC, em decisão terminativa

Textos da pauta:

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

ITEM 5**PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 64, DE 2019****- Não Terminativo -**

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

Autoria: Senador Oriovisto Guimarães (PODE/PR)

Relatoria: Senador Plínio Valério

Relatório: Pela aprovação

Observações:

A matéria foi apreciada pela CCJ, com parecer favorável ao projeto

Textos da pauta:

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

1



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



[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 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 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 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 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



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

- I - ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem;
- II - incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem;
- III - ampliar a disponibilidade de frota 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 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 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 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 n°s 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 n° 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 n° 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 tonelagem de porte bruto da embarcação em construção em estaleiro brasileiro, durante o período de construção da embarcação.

Parágrafo único. Os direitos de tonelagem 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.

.....





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.**

.....





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



SF/20009.96886-39



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/20009.96886-39



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.





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 desembaraço 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 trilha 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.

2

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. Tamanha 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.

~~§ 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 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 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~~

~~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 do 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 graneis 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 do pagamento e de 1% (um por cento) no mês do 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)

13

§ 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 graneis na navegação de longo curso, bem como na navegação fluvial e lacustre no transporte de graneis 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



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.

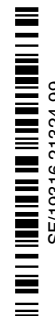
AUTORIA: Senador Alvaro Dias (PODE/PR)



[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 as 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.



SF/19316.2/1324-99

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/19316.21324-99

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 tráfego 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.

11

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 práctico depende do cumprimento da frequência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima.

§ 3º É assegurado a todo práctico, 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 práctico 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

2

Minuta

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 2.835, de 2019, do Senador Angelo Coronel, que *altera o Anexo III da Lei nº 11.182, de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências, para reduzir a taxa de emissão de certificado de homologação de tipo de avião, helicóptero, dirigível e balão*.

Relator: Senador **JEAN PAUL PRATES****I – RELATÓRIO**

Vem ao exame da Comissão de Assuntos Econômicos o Projeto de Lei nº 2.835, de 2019, do Senador Angelo Coronel, que “altera o Anexo III da Lei nº 11.182, de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências, para reduzir a taxa de emissão de certificado de homologação de tipo de avião, helicóptero, dirigível e balão”.

A proposição contém dois artigos, o primeiro dos quais veicula a alteração descrita na ementa, reduzindo a referida taxa de Certificado de Homologação de Tipo (CHT) para avião com peso máximo de decolagem menor que 5.700 kg, helicóptero com peso máximo de decolagem menor que 2.730 kg, dirigível e balão, dos atuais R\$ 891.310,61 para R\$ 31.402,18. O segundo artigo é a cláusula de vigência imediata.

Argumenta o autor na justificção que a tarifa cobrada pela certificação chega a ser várias vezes mais cara que um balão nacional, cujo preço é de aproximadamente R\$ 60.000,00, ao passo em que a tarifa aplicada aos produtos estrangeiros, de mesma natureza, é de R\$ 31.402,18. Portanto, o projeto busca corrigir essa distorção.

O projeto foi distribuído apenas a esta Comissão, cabendo-lhe decisão terminativa. Não houve apresentação de emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

De acordo com interpretação combinada dos arts. 91, inciso I, e 99, inciso IV, ambos do Regimento Interno do Senado Federal, os projetos de lei de autoria de Senador que tratem de tributos, como é o caso, podem ser analisados em caráter terminativo pela CAE.

Por ser a única comissão a analisar o PL, é necessário ainda tratar dos aspectos formais – constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa.

A proposição atende aos requisitos formais e materiais de constitucionalidade de que trata o art. 22, incisos I e X, da Constituição Federal, pois trata de matéria de direito aeronáutico e navegação aérea, cuja competência é da União. A matéria não se encontra entre as competências privativas do Presidente da República (CF, art. 61, § 1º). Também não verificamos óbices quanto à juridicidade e regimentalidade do projeto. A técnica legislativa é adequada.

Quanto ao mérito, deve-se ponderar que, embora o processo de homologação de uma aeronave seja complexo, a taxa cobrada por esse serviço não pode inviabilizar o desenvolvimento e o crescimento desse grupo de aeronaves, que representa a porta de entrada das aeronaves experimentais que, após obter o Certificado de Voo Experimental (CAVE), podem pleitear a certificação de tipo.

Como relata o autor do projeto, “o Brasil está prejudicado em diversas atividades esportivas e aeronáuticas, pois a referida taxa, até o presente momento, não foi recolhida pela ANAC, por sua onerosidade, figurando como caráter proibitivo às categorias.”

Identificamos, no entanto, algumas oportunidade de melhoria no texto. A primeira delas refere-se à necessidade de se adequar também as Taxas de Fiscalização da Aviação Civil (TFAC) constantes na tabela do Anexo III que tratam de “Adendo ao Certificado de Homologação de Tipo”. Os valores dos adendos representam aproximadamente um décimo do valor cobrado para a emissão do próprio certificado.

É preciso, ainda, aproveitar para atualizar a legislação e incluir a certificação de tipo para aeronaves não tripuladas (drones) que, ao nosso ver, deve possuir o mesmo valor sugerido pelo autor do projeto para dirigível e balão.

Em recente manifestação, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), sugeriu a manutenção dos valores atuais (R\$ 891.310,61) para a certificação de tipo de aeronaves com peso máximo de decolagem entre 2.730 kg e 5.700 kg, e helicóptero com PMD menor que 2.730 kg. Ou seja, apenas a categoria de balões e dirigíveis teria o valor da taxa reduzido.

Como o objetivo do PL em análise é estimular a certificação de aeronaves leves, dirigíveis e balões, concordamos com a ANAC em manter os valores atuais para as demais aeronaves. A certificação de aeronaves com peso máximo de decolagem com mais de 2,7 toneladas deve continuar sendo realizada com toda o rigor necessário, o que inclui a cobrança de taxas compatíveis com os custos envolvidos na certificação.

Nesse processo há uma extensa rotina de testes a ser seguida, que pode levar meses ou anos. Nesses testes, é comum a aplicação de processos durante os quais partes da célula, hélice ou motor da aeronave são submetidas a esforços superiores àqueles previstos no uso diário e que, eventualmente, destroem a parte testada. Não é razoável, portanto, igualar a cobrança de certificados de balões com os de aeronaves mais complexas.

Outro tema relacionado ao projeto em discussão, trata da certificação e renovação de certificado de organização de manutenção estrangeira sob acordo internacional. Uma questão recorrentemente enfrentada pela ANAC quando da pactuação de acordos bilaterais é a desproporcionalidade dos valores das TFAC previstas em nossa legislação diante do que praticam outras autoridades de aviação civil. Como não há taxa específica para certificação e renovação de certificado de organização de manutenção estrangeira sob acordo internacional de aceitação recíproca, a ANAC aplica, taxas com valores da ordem de R\$20.000,00, (por analogia a outros serviços da tabela) quando os valores praticados internacionalmente são de cerca de um terço desse valor, a exemplo do que é estipulado pelas autoridades de aviação civil americana (FAA), europeia (EASA) e canadense (TCCA).

Entendemos, ainda, que os valores constantes no Anexo III da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, devam ser definidos como valores teto. Caberia então à ANAC, dentro das suas atribuições e sem perder de



SF/21918.96251-10

vista o alinhamento com as melhores práticas internacionais, estabelecer os valores relativos às taxas de fiscalização, desde que o ato que defina os valores seja devidamente fundamentado. Privilegiamos, sobretudo, a proporcionalidade na prestação dos serviços executados pela Agência.

Por fim, faz-se necessário adequar a nomenclatura encontrada atualmente no Anexo III para a terminologia praticada atualmente no mercado de aviação civil. Ou seja, é necessário substituir a denominação "Certificado de Homologação de Tipo - CHT" por "Certificado de Tipo - CT", bem como o termo "Adendo" pela palavra "Emenda".

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela **APROVAÇÃO** do PL nº 2.835, de 2019, na forma da seguinte emenda substitutiva:

EMENDA Nº - CAE (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI Nº 2.835, DE 2019

Altera a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências, para estabelecer novos valores para a Taxa de Fiscalização da Aviação Civil – TFAC, que passa a ser definida como tarifa teto.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 29 da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 29.....
.....

§ 3º Os valores cobrados pela TFAC deverão seguir a referência de preços máximos previstos no Anexo III desta Lei.

§ 4º A ANAC poderá cobrar valores menores que os estipulados como teto no Anexo III desta Lei, de forma a adequá-los àqueles praticados por agências internacionais de referência, ou por outro motivo devidamente justificado pela autoridade máxima do órgão.” (NR)

Art. 2º O Anexo III da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, passa a vigorar com as seguintes alterações:

DESCRIÇÃO	VALOR R\$
.....
CERTIFICADO DE TIPO (CT) ANV - AVIÃO COM PMD ENTRE 5.700 E 15.000 KG E HELICÓPTERO COM PMD ENTRE 2.730 E 3.500 KG	2.520.001,05
CERTIFICADO DE TIPO (CT) ANV - AVIÃO COM PMD ENTRE 2.730 KG E 5.700 KG, E HELICÓPTERO COM PMD MENOR QUE 2.730 KG	891.310,61
CERTIFICADO DE TIPO (CT) ANV - AVIÃO E AERONAVE NÃO TRIPULADA COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG, DIRIGÍVEL E BALÃO	31.402,18
.....
EMENDA AO CERTIFICADO DE TIPO (CT) ANV - AVIÃO COM PMD ENTRE 2.730 KG E 5.700 KG, E HELICÓPTERO COM PMD MENOR QUE 2.730 KG	89.720,00
EMENDA AO CERTIFICADO DE TIPO (CT) ANV - AVIÃO E AERONAVE NÃO TRIPULADA COM PMD MENOR OU IGUAL A 2.730 KG, DIRIGÍVEL E BALÃO	3.140,22
.....
CERTIFICAÇÃO E RENOVAÇÃO DE CERTIFICADO DE ORGANIZAÇÃO DE MANUTENÇÃO ESTRANGEIRA SOB ACORDO INTERNACIONAL DE ACEITAÇÃO RECÍPROCA	7.616,00

(NR)

Art. 3º No Anexo III da Lei n 11.182, de 27 de setembro de 2005, substitua-se todas as referências aos termos “CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT)” pelo termo “CERTIFICADO DE TIPO (CT)” e todas as referências ao termo “CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO SUPLEMENTAR DE TIPO (CHST)” pelo termo “CERTIFICADO SUPLEMENTAR DE TIPO (CST)”.

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/21918.96251-10



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 2835, DE 2019

Altera o Anexo III da Lei nº 11.182, de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências, para reduzir a taxa de emissão de certificado de homologação de tipo de avião, helicóptero, dirigível e balão.

AUTORIA: Senador Angelo Coronel (PSD/BA)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Angelo Coronel

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

Altera o Anexo III da Lei nº 11.182, de 2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências, para reduzir a taxa de emissão de certificado de homologação de tipo de avião, helicóptero, dirigível e balão.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O Anexo III da Lei nº 11.182, de 2005, passa a vigorar com as seguintes alterações:

DESCRIÇÃO	VALOR R\$
CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DE TIPO (CHT) ANV - AVIÃO COM PMD MENOR QUE 5.700 KG E HELICÓPTERO COM PMD MENOR QUE 2.730 KG, DIRIGÍVEL E BALÃO	31.402,18

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A tarifa mencionada e constante no Anexo II da Lei 11.182/2005 é um dos principais impeditivos para o desenvolvimento da indústria aeronáutica de pequeno porte no Brasil (senão o maior), que atualmente não conta com qualquer fabricante de aviões monomotores ou mesmo multimotores certificados, voltados ao emprego na aviação geral, táxis aéreos



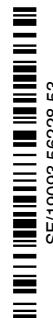
SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Angelo Coronel

ou para o aerodesporto, onde se inclui os balões e os dirigíveis. As aeronaves leves atualmente fabricadas no Brasil, estão todas dentro da categoria conhecida como “experimental”, as quais não são admitidas operações comerciais, tanto para transporte de passageiros, como para os chamados “voos de aventura”. A certificação desses produtos os tornará aptos à produção em série, dentro dos mais altos padrões de segurança.

A indústria aeronáutica no Brasil não conta com qualquer subsídio para seu desenvolvimento, sendo que a tarifa cobrada pela certificação de seus produtos junto à Agência Nacional de Aviação Civil, essa no valor de R\$ 891.310,61, chega a ser várias vezes mais cara que um balão nacional, que é de aproximadamente R\$ 60.000,00, ao passo em que essa mesma tarifa não é aplicada aos produtos estrangeiros de mesma natureza, sendo aplicada a tarifa de R\$ 31.402,18.

Atualmente o Brasil está prejudicado em diversas atividades esportivas e aeronáuticas, pois a referida taxa, até o presente momento, não foi recolhida pela ANAC, por sua onerosidade, figurando como caráter proibitivo às categorias.

Importante lembrar, que o PLS 258/2016 (Adendo ao Parecer do Relator de 06/11/2018), que trata da reforma da Lei 7565/86 ou, Código Brasileiro de Aeronáutica, CBA, traz em seu bojo, artigo 92, caput e §§ 2º e 3º, que as certificações de aeronaves experimentais se dará de forma menos onerosa e que seu caráter não oneroso “deverá se dar sem o sacrifício da segurança de voo, que deverá ser equiparada à segurança das aeronaves certificadas de pequeno porte.”



SF/19093.56228-53

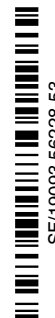


SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Angelo Coronel

Assim, ainda que haja possibilidade da aprovação do texto do PLS 258/2016, nada impede que as alterações propostas entrem imediatamente em vigência, o que desde já atenderá às necessidades da indústria aeronáutica leve do Brasil, com seu consequente desenvolvimento.

Sala das Sessões,

Senador ANGELO CORONEL
(PSD – Bahia)



LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 7.565, de 19 de Dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica - 7565/86
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1986;7565>
- Lei nº 11.182, de 27 de Setembro de 2005 - Lei da ANAC - 11182/05
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2005;11182>

3

**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

PARECER Nº , DE 2021

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 2.920, de 2019, do Senador Vanderlan Cardoso, que *altera as Leis nos 7.797, de 10 de julho de 1989, e 12.305, de 2 de agosto de 2010, para repassar aos Municípios e ao Distrito Federal 20% (vinte por cento) dos recursos do Fundo Nacional de Meio Ambiente.*

Relator: Senador **LUIZ DO CARMO****I – RELATÓRIO**

Submete-se ao exame da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei (PL) nº 2.920, de 2019, de autoria do Senador Vanderlan Cardoso. O projeto altera as Leis nºs 7.797, de 10 de julho de 1989, que cria o Fundo Nacional de Meio Ambiente (FNMA), e 12.305, de 2 de agosto de 2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), para repassar aos Municípios e ao Distrito Federal 20% (vinte por cento) dos recursos do Fundo.

Com esse objetivo, o art. 1º da proposição acrescenta os §§ 1º e 2º ao art. 3º da Lei nº 7.797, de 1989, para determinar que 20% dos recursos do FNMA serão repassados aos Municípios e ao Distrito Federal, que cumprirem o disposto no caput do art. 18 da Lei nº 12.305, de 2010, em parcela única no mês de janeiro de cada ano, observando-se os critérios aplicáveis à distribuição dos recursos do Fundo de Participação dos Municípios de que trata o art. 159, inciso I, alínea b, da Constituição Federal. Dispõe também que os recursos não distribuídos na forma do § 1º serão



SF/21311.89003-59

**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

acumulados para distribuição no ano seguinte de acordo com o disposto no mesmo parágrafo.

O art. 2º adiciona o § 3º ao art. 18 da Lei nº 12.305, de 2010, para estabelecer que os recursos acumulados na forma prevista pelo § 1º do art. 3º da Lei nº 7.797, de 1989 – proposto pelo projeto – não se sujeitam à priorização prevista no § 1º do art. 18 da PNRS.

O art. 3º do PL nº 2.920, de 2019, prevê que a lei que dele resultar entrará em vigor na data de sua publicação.

A proposição foi distribuída a esta Comissão para decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas. Na Comissão de Meio Ambiente foi apresentada Emenda Substitutiva.

II – ANÁLISE

Consoante o art. 99, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, a CAE tem competência para opinar sobre o aspecto econômico e financeiro das matérias que lhe são submetidas.

Com relação ao mérito da proposição, conforme destacado na Comissão de Meio Ambiente (CMA), observamos que o autor está correto ao observar que o FNMA, instituído pela Lei nº 7.797, de 1989, tem como objetivo custear projetos de uso racional e sustentável de recursos naturais, incluindo a manutenção, melhoria ou recuperação da qualidade ambiental, e que esses objetivos abarcam os projetos de gestão e gerenciamento dos resíduos sólidos.

Dessa maneira, notamos que o desígnio do projeto é sanar a falta de recursos para o pleno cumprimento das obrigações ambientais dos municípios, em especial quanto à Política Nacional de Resíduos Sólidos.

Acreditamos que a proposição merece ajuste, para especificar que os recursos distribuídos deverão ser utilizados com o fim de satisfazer



**SENADO FEDERAL**

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

as obrigações ambientais dos Municípios e do Distrito Federal, em especial quanto ao cumprimento das regras da Política Nacional de Resíduos Sólidos.

Contudo, para firmar a clareza do texto de acordo com as normas em vigor acrescentamos a expressão: “nos termos da Lei nº 14.026, de 15 de julho de 2020 (Novo Marco Regulatório do Saneamento)”. Assim, modificamos o substitutivo originário da Comissão do Meio Ambiente (CMA) para que se torne compatível com a nova legislação, visto que o projeto é de 2019 e o Novo Marco Regulatório do Saneamento é de 2020. Sem tal modificação, haverá possível incongruência na matéria que está sendo deliberada.

Do ponto de vista orçamentário e financeiro propriamente dito, trata-se de destinação de recursos para fins específicos, tendo efeito nulo ao final do exercício. Ademais, a expressão “poderão”, que consta da proposta, não obriga nem mesmo tal vinculação.

O substitutivo, desse modo, considera prioritária na destinação dos recursos do Fundo a sua aplicação na área de serviço público de limpeza urbana e de manejo de resíduos sólidos pelos Municípios e pelo Distrito Federal, por meio da alteração do art. 5º da Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989, porém sempre enfatizando que tal ação seja feita, nos termos da Lei nº 14.026, de 15 de julho de 2020 (Novo Marco Regulatório do Saneamento).

Conclui-se por não haver nenhum elemento que implique óbice para a aprovação nesta Comissão de Assuntos Econômicos.

III – VOTO

Em razão do exposto, opinamos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 2.920, de 2019, na forma do seguinte substitutivo:

EMENDA Nº - CAE (SUBSTITUTIVO)

SF/21311.89003-59



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

PROJETO DE LEI Nº 2.920, DE 2019

Altera a Lei no 7.797, de 10 de julho de 1989, que “cria o Fundo Nacional de Meio Ambiente e dá outras providências”, para dispor sobre a destinação de recursos do Fundo Nacional de Meio Ambiente para o manejo de resíduos sólidos.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os arts. 3º e 5º da Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989, passam a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 3º**

Parágrafo único. Os recursos de que trata o art. 2º poderão ser repassados, nos termos da Lei nº 14.026, de 15 de julho de 2020 (Novo Marco Regulatório do Saneamento), para aplicação no serviço público de limpeza urbana e de manejo de resíduos sólidos caso cumpram o disposto no caput do art. 18 da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010. (NR)”

“**Art.5º**
.....

IX – Serviço Público de Limpeza Urbana e de Manejo de Resíduos Sólidos.

.....(NR)”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão,

Senador **Luiz do Carmo**, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 2920, DE 2019

Altera as Leis nos 7.797, de 10 de julho de 1989, e 12.305, de 2 de agosto de 2010, para repassar aos Municípios e ao Distrito Federal 20% (vinte por cento) dos recursos do Fundo Nacional de Meio Ambiente.

AUTORIA: Senador Vanderlan Cardoso (PP/GO)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

Altera as Leis nºs 7.797, de 10 de julho de 1989, e 12.305, de 2 de agosto de 2010, para repassar aos Municípios e ao Distrito Federal 20% (vinte por cento) dos recursos do Fundo Nacional de Meio Ambiente.



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 3º da Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989, passa a vigorar acrescido dos seguintes parágrafos:

“**Art. 3º**

§ 1º 20% (vinte por cento) dos recursos de que trata o art. 2º serão repassados aos Municípios e ao Distrito Federal caso cumpram o disposto no *caput* do art. 18 da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, em parcela única no mês de janeiro de cada ano, devendo a repartição desses recursos observar os critérios aplicáveis à distribuição dos recursos do Fundo de Participação dos Municípios de que trata o art. 159, inciso I, alínea b, da Constituição Federal.

§ 2º Os recursos não distribuídos na forma do § 1º serão acumulados para distribuição no ano seguinte de acordo com o disposto no mesmo parágrafo.” (NR)

Art. 2º O art. 18 da Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

“**Art. 18.**

§ 3º O disposto no § 1º não se aplica à distribuição de recursos de que trata o § 1º do art. 3º da Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O Fundo Nacional de Meio Ambiente (FNMA), instituído pela Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989, tem como objetivo custear projetos de uso racional e sustentável de recursos naturais, incluindo a manutenção, melhoria ou recuperação da qualidade ambiental. Isso abarca os projetos de gestão e gerenciamento dos resíduos sólidos. Com efeito, a Lei nº 12.305, de 2 de agosto de 2010, que instituiu a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), define o FNMA como um de seus instrumentos.

O gerenciamento dos resíduos sólidos observa uma escala de prioridade, a saber: não geração, redução, reutilização, reciclagem, tratamento dos resíduos sólidos e disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos. Esse último aspecto corresponde à destinação dos rejeitos em aterros sanitários, conforme as normas operacionais específicas, de modo a evitar riscos ou danos à saúde pública e a minorar os impactos ambientais adversos.

A PNRS impõe a obrigatoriedade de que os municípios e o Distrito Federal (DF) elaborem plano de gestão integrada dos resíduos sólidos para poder acessar recursos federais a fundo perdido, bem como incentivos ou financiamentos de instituições financeiras federais, destinados à execução de serviços de limpeza urbana e de projetos de manejo de resíduos sólidos. Esse plano, que pode estar inserido no plano de saneamento básico, deve, entre outros fatores, identificar as áreas contaminadas e as medidas saneadoras desses passivos ambientais.

Além disso, a PNRS determina que todos esses entes cumpram a regra de destinação ambientalmente adequada dos resíduos sólidos aos aterros sanitários até 2 de agosto de 2014. Infelizmente, isso ainda não ocorreu integralmente em todo o País devido às dificuldades técnicas para a operacionalização dos aterros sanitários e às dificuldades financeiras que têm atingido fortemente os entes locais nos últimos anos, sobretudo a partir da recessão econômica de 2015.

O relatório da Associação Brasileira de Empresas de Limpeza Pública e Resíduos Especiais (ABRELPE), intitulado “Panorama dos Resíduos Sólidos no Brasil 2017”, apresenta a realidade municipal quanto à geração, coleta e destinação dos resíduos sólidos urbanos. Em 2017, o Brasil gerou 78,4 milhões de toneladas de resíduos, sendo que 91,2% desse total foi coletado. Esses dados permitem observar que, em 2017, cerca de 6,9 milhões de toneladas de resíduos sólidos tiveram destinação imprópria.



SF/19897.91375-94

Por sua vez, os rejeitos coletados foram distribuídos da seguinte maneira: 59,1% para os aterros sanitários, 22,9% para os aterros controlados e 18% para os lixões, que contribuem para a poluição atmosférica, do solo e das águas superficiais e subterrâneas. Praticamente, não houve avanços na destinação de resíduos aos aterros sanitários na comparação entre 2016 e 2017. Em 2016, essa destinação foi de 59%. Mais ainda, somente 2.218 municípios (incluindo o DF) destinaram os rejeitos aos aterros sanitários em 2017.

Não houve, contudo, falta de aplicação de recursos na área da limpeza urbana. Os municípios e o DF elevaram o montante de despesas com coleta, destinação final, limpeza de córregos e outros serviços de limpeza de R\$ 24,5 bilhões para R\$ 25,9 bilhões no período de 2016 a 2017. A bem da verdade, o desequilíbrio financeiro recente, marcado pela estagnação das receitas próprias e de transferências e pelo crescimento das despesas obrigatórias, tem limitado a implantação e a continuidade de funcionamento dos aterros sanitários.

Além das despesas para o cumprimento das exigências da PNRS, há outras despesas significativas assumidas pelos municípios para sua adequação ambiental, destacando-se a prestação dos serviços de abastecimento de água e de coleta e tratamento de esgotos. Esses serviços integram as ações de saneamento básico juntamente com o manejo de resíduos sólidos e a infraestrutura de drenagem pluvial.

Tendo em vista as obrigações ambientais dos municípios, em especial quanto à PNRS, e a falta de recursos para o pleno cumprimento desses compromissos legais, proponho neste projeto de lei que 20% (vinte por cento) dos recursos do FNMA sejam repassados, em janeiro de cada ano, para os entes que recebem recursos do Fundo de Participação dos Municípios (FPM), consoante os critérios de distribuição válidos para esse fundo constitucional, desde que os entes tenham elaborado os correspondentes planos municipais de gestão integrada de resíduos sólidos.

O impacto orçamentário-financeiro da proposição é estimado em R\$ 4,8 milhões em cada um dos próximos três exercícios financeiros. Ademais, o custo anual da proposição é inferior ao total das despesas pagas, incluídos os restos a pagar pagos, com recursos do FNMA no exercício financeiro de 2017, que foi de R\$ 5,4 milhões.

Ante o exposto, conto com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação deste projeto, o qual ajudará, ainda que minimamente, os



SF/19897.91375-94

entes que recebem recursos do FPM a cumprirem seus compromissos na área ambiental.

Sala das Sessões,

Senador VANDERLAN CARDOSO



LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>

- alínea b

- inciso I

- Lei nº 7.797, de 10 de Julho de 1989 - Lei do Fundo Nacional do Meio Ambiente - 7797/89

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1989;7797>

- artigo 3º

- parágrafo 1º do artigo 3º

- Lei nº 12.305, de 2 de Agosto de 2010 - Lei de resíduos sólidos - 12305/10

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2010;12305>

- artigo 18

- artigo 18

4



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



SF/19580.20277-57



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 sobretarificação, 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.



SF/19580.20277-57



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



SF/19580.20277-57



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.



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 implica rá :

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





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.

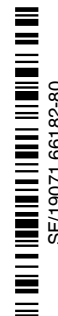
AUTORIA: Senadora Rose de Freitas (PODE/ES)



[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



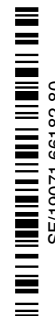
ponto de vista ambiental. Há um estímulo negativo, pois não se premia ou impulsiona uma economia no consumo. Dado que o valor cobrado não se altera dentro daquela faixa limite, consumidores com quantidades diferentes de consumo acabam arcando com o mesmo valor. Desde que se mantenham nessa faixa, os 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



SF/19071.66182-80

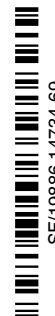
LEGISLAÇÃO CITADA

- 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

5

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei Complementar nº 64, de 2019, do Senador Oriovisto Guimarães, que institui a *Responsabilidade Compartilhada, criando mecanismos para conter a evolução dos gastos públicos quando houver déficits primários e premiando o funcionalismo público quando houver superávits primários.*



Relator: Senador **PLÍNIO VALÉRIO**

I – RELATÓRIO

Vem para a análise deste Colegiado o Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 64, de 2019, de autoria do Senador Oriovisto Guimarães, que cria restrições aos entes federados que apresentem resultado primário negativo no período de doze meses e faculta a concessão de bônus aos servidores públicos do ente que apresente superávit no mesmo período.

O projeto é composto por três artigos. O primeiro estende as sanções previstas no Novo Regime Fiscal (Emenda Constitucional nº 95, de 2016), para o caso de violação do teto de gastos primários do Governo Federal, aos entes que registrem resultado primário negativo nos doze meses encerrados em junho de cada exercício. O segundo prevê que a União poderá destinar até cinco por cento de eventual resultado primário positivo aos servidores públicos federais na forma de bônus. O terceiro e último contém a cláusula de vigência, com a norma resultante entrando em vigor na data de sua publicação.

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

A proposição foi apresentada em 14 de março último e foi submetida às Comissões de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) e de Assuntos Econômicos (CAE). Em 7 de agosto, a primeira comissão aprovou relatório, elaborado pelo Sen. Mecias de Jesus, pela constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e adequada técnica legislativa da matéria e, quanto ao mérito, pela sua aprovação. Não foram apresentadas emendas.

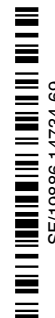
II – ANÁLISE

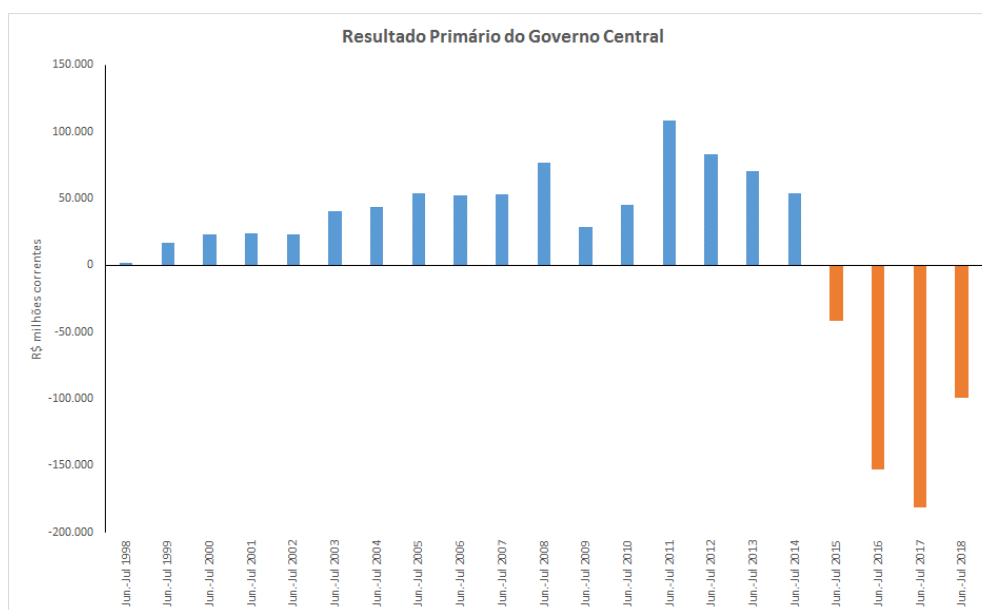
Nos termos do art. 99, cabe a esta comissão opinar sobre aspecto econômico e financeiro de qualquer matéria que lhe seja submetida. Destaque-se que a espécie legislativa adotada condiz com o disposto no inciso I do art. 163 da Carta Magna, que estabelece que o tema “finanças públicas” deve ser disciplinado por lei complementar.

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

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

O gráfico a seguir discrimina os resultados primários, em reais correntes, do governo central no período 1998 a 2018 para os doze meses concluídos em junho de cada exercício. O menor superávit foi de R\$ 1,75 bilhão, em 1998; o maior, de R\$ 108,75 bilhões, em 2011.





Fonte: Sistema Gerenciador de Séries Temporais | Banco Central do Brasil <<https://www3.bcb.gov.br/sgs/pub/localizarseries/localizarSeries.do?method=prepararTelaLocalizarSeries>>.

Conforme o Portal da Transparência, o Governo Federal contava com 1.077.150 servidores ativos em março/abril último. Presumindo que o bônus seja calculado pelo valor máximo autorizado (qual seja, 5% do superávit primário) e a quantidade de servidores tenha permanecido inalterada, tem-se que o bônus médio variaria entre R\$ 81,22 e R\$ 5.047,93.

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

O art. 114 da Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO para 2019 (Lei nº 13.707, de 2018), por sua vez, exige que *as proposições legislativas e as suas emendas, conforme o art. 59 da Constituição, que, direta ou indiretamente, importem ou autorizem diminuição de receita ou aumento de despesa da União, deverão estar acompanhadas de estimativas desses efeitos no exercício em que entrarem em vigor e nos dois exercícios subsequentes, detalhando a memória de cálculo respectiva e correspondente*

compensação para efeito de adequação orçamentária e financeira, e compatibilidade com as disposições constitucionais e legais que regem a matéria. Os arts. 16 e 17 da Lei Complementar nº 101, de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF) contêm ditames similares.

A esse respeito, temos que o PLP nº 64, de 2019, impactará o orçamento geral da União somente após o transcurso do horizonte temporal de três exercícios contido no LDO e LRF. O anexo do Relatório de Acompanhamento Fiscal nº 30, da Instituição Fiscal Independente (IFI), por exemplo, estima que o governo federal voltará a equilibrar o seu orçamento somente em 2026 – ou seja, quatro anos depois do horizonte temporal fixado nas regras gerais de finanças públicas.

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

III – VOTO

Em face do exposto, voto pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 64, de 2019.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator





SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 64, DE 2019

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

AUTORIA: Senador Oriovisto Guimarães (PODE/PR)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019 – Complementar

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



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Caso a União, o Estado, o Distrito Federal ou o Município venha a registrar resultado primário negativo no acumulado em doze meses encerrados em junho de um ano, não poderá, no ano seguinte:

I – conceder, a qualquer título, vantagem, aumento, reajuste ou adequação de remuneração de membros de Poder ou de órgão, de servidores e empregados públicos e militares, exceto os derivados de sentença judicial transitada em julgado ou de determinação legal decorrente de atos anteriores à entrada em vigor desta Lei;

II – criar cargo, emprego ou função que implique aumento de despesa;

III – alterar a estrutura de carreira que implique aumento de despesa;

IV – admitir ou contratar pessoal, a qualquer título, ressalvadas as reposições de cargos de chefia e de direção que não acarretem aumento de despesa e aquelas decorrentes de vacâncias de cargos efetivos ou vitalícios;

V – realizar concurso público, exceto para as reposições de vacâncias previstas no inciso IV;

VI – criar ou majorar auxílios, vantagens, bônus, abonos, verbas de representação ou benefícios de qualquer natureza em favor de membros de Poder, do Ministério Público ou da Defensoria Pública e de servidores e empregados públicos e militares;

VII – criar despesa obrigatória;

VIII – aumentar os gastos com despesas não obrigatórias, como com publicidade, locação de imóveis e veículos, pagamentos de diárias e passagens e aquisição de automóveis;

IX – criar ou expandir programas e linhas de financiamento, bem como a remissão, renegociação ou refinanciamento de dívidas que impliquem ampliação das despesas com subsídios e subvenções;

X – conceder ou ampliar incentivo ou benefício de natureza tributária;

XI – adotar medida que implique reajuste de despesa obrigatória, exceto para preservação do poder aquisitivo do salário mínimo, conforme previsto no inciso IV do *caput* do art. 7º da Constituição Federal.

Art. 2º A União, caso venha a registrar resultado primário positivo no acumulado em doze meses encerrados em junho de um ano, poderá destinar até 5% (cinco por cento) desse resultado na forma de bônus para os servidores públicos, na forma do regulamento.

Parágrafo único. O bônus a que se refere o *caput* pode ser devido em adição a outros benefícios concedidos aos servidores, incluindo reajustes na remuneração.

Art. 3º Esta Lei Complementar entra em vigor um ano após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Ao longo dos anos, o Congresso Nacional vem trabalhando no sentido de garantir maior rigor nas contas públicas. Assim, aprovamos, em 2000, a Lei de Responsabilidade Fiscal. Posteriormente, o Senado Federal aprovou as Resoluções nº 43, de 2001, e 48, de 2007, com o objetivo de estabelecer limites e condições para o endividamento dos estados e municípios, bem como requisitos para a concessão de garantia da União. Mais recentemente, a Emenda Constitucional nº 95, de 2016, instituiu o Novo Regime Fiscal, que mantém estável os gastos primários da União em termos reais.



SF/19308.76045-77

Apesar de todo esse esforço, entendemos que é necessário aprofundarmos a legislação sobre finanças públicas para garantir maior controle sobre a dívida pública. O Poder Executivo, mesmo diante dos gigantescos déficits primários que temos observado, vem concedendo benefícios fiscais, perdões de dívidas ou reajustes salariais aos seus servidores. Esse comportamento agrava sobremaneira a dinâmica da dívida pública, pois torna necessário não somente o refinanciamento do principal, como também dos juros. Resultados primários negativos deveriam acender o sinal de alerta e requerer imediata ação dos governantes.

Entendemos que nenhum governante consegue administrar com eficiência, sem a devida participação de toda a sua equipe encarregada pela gestão. São os servidores, os responsáveis em última instância pela boa aplicação dos recursos públicos. Daí que surge a responsabilidade de todos, ou seja, compartilhada.

O que se busca com esta proposta de lei é implementar uma cultura de responsabilidade compartilhada entre todos os servidores e governantes. Assim, enquanto em situações de restrição fiscal restringe-se gastos, por outro lado, em situações de superávit, reconhece-se a importância da atuação dos servidores com a autorização para pagamento de bônus.

Tal possibilidade já é amplamente utilizada no setor privado, a exemplo de programas de distribuição de lucros e resultados.

Dessa forma, o que se espera com a presente proposta é que cada servidor passe a se sentir responsável pelo resultado do Governo, contribuindo para a eficiência e a melhor aplicação dos recursos públicos e, portanto, possa ser premiado por isso.

Por esse motivo, propomos que, caso venha a ser registrado déficit primário, os governos ficam proibidos de aumentar suas despesas, o que inclui, mas não se limita, aos gastos com funcionalismo. Ficam também proibidos de conceder qualquer benefício fiscal, inclusive ampliar qualquer política pública que implique concessão de subsídios. Em linhas gerais, este projeto replica as restrições previstas no Novo Regime Fiscal, aplicando-as no caso de geração de déficits primários.

Por outro lado, em atenção ao esforço a ser requerido por parte dos servidores, propomos que, diante de resultados primários positivos, parte desse resultado (até 5% do superávit) seja revertida na forma de bonificação, nos termos a serem definidos em regulamento. Destaque-se que essa



SF/19308.76045-77

bonificação não impede a concessão de outros benefícios, incluindo o reajuste salarial.

Observe-se ainda que, por questões operacionais, a adoção das medidas tomará como referência o resultado acumulado em doze meses até junho. Dessa forma, será possível elaborar o orçamento para o ano seguinte já incorporando possíveis limitações para ampliação de gastos, ou, se for o caso, o bônus para o funcionalismo.

Dada a importância desta matéria, conto com o apoio dos nobres Senadores para aprová-la.

Sala das Sessões,

Senador ORIOVISTO GUIMARÃES



SF/19308.76045-77

LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - 1988/88

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>

- inciso IV do artigo 7º

- Emenda Constitucional nº 95, de 2016 - Teto dos Gastos Públicos - 95/16

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:emenda.constitucional:2016;95>

- urn:lex:br:federal:resolucao:2001;43

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:resolucao:2001;43>

- urn:lex:br:federal:resolucao:2007;48

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:resolucao:2007;48>