



Gabinete da Senadora **KÁTIA ABREU**

PROJETO DE LEI Nº , DE 2020

Cria estímulos para a navegação no Brasil.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

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

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

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

“**Art. 9º**

.....

§ 1º

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

Art. 10.

.....

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

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

Art. 11.

.....



SF/20009.96886-39



Gabinete da Senadora **KÁTIA ABREU**

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

.....” (NR)

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

“**Art. 12.**

.....

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

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

X – implantação de sistema eletrônico para entrega e recebimento de mercadorias, contemplando a multimodalidade.”
(NR)

“**Art. 20.**

.....

II -

.....

b) harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita, práticas anticompetitivas ou formação de estruturas cartelizadas que constituam infração da ordem econômica.” (NR)

“**Art. 27.**

.....





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





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.





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 trilho de crescimento, no cenário pós-epidemia do Coronavírus.

Sala das Sessões,

Senadora **KÁTIA ABREU**



SF/20009.96886-39