



C/00636884

## CÂMARA DOS DEPUTADOS

# MEDIDA PROVISÓRIA N.º 762, DE 2016

(Do Poder Executivo)

**MENSAGEM Nº 693/16**

**AVISO Nº 840/16 – C. Civil**

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; tendo parecer da Comissão Mista, pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de relevância e urgência; pela constitucionalidade, juridicidade, e boa técnica legislativa desta e das Emendas de nºs 1, 3 a 11, 13 a 19 e 23; pela constitucionalidade, juridicidade e má técnica legislativa das Emendas de nºs 12 e 20 a 22; pela inconstitucionalidade da Emenda de nº 2; pela adequação financeira e orçamentária desta e das Emendas de nºs 1 e 3 a 23; e, no mérito, pela aprovação desta e das Emendas de nºs 1, 3, 4, 6, 10, 14, 16 a 18 e 23, na forma do Projeto de Lei de Conversão nº 11, de 2017; e, pela rejeição das Emendas de nºs 5, 7 a 9, 11 a 13, 15 e 19 a 22. (Relator: DEP. FELIPE MAIA e Relator-Revisor: SEN. TASSO JEREISSATI).

**DESPACHO:**  
AO PLENÁRIO, PARA LEITURA. PUBLIQUE-SE.

## **S U M Á R I O**

I – Medida Inicial

II – Na Comissão Mista

- Emendas apresentadas (23)
- 1º Parecer do relator
- 1º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- 1ª Complementação de voto
- 2º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- 2ª Complementação de voto
- 3º Projeto de Lei de Conversão oferecido pelo relator
- Decisão da Comissão
- Projeto de Lei de Conversão nº 11, de 2017, adotado

## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 762, DE 22 DE DEZEMBRO DE 2016

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º A Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2019, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre.”

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

Brasília, 22 de dezembro de 2016, 195º da Independência e 128º da República.

Brasília, 22 de dezembro de 2016.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Submetemos à consideração de Vossa Excelência proposta de Medida Provisória com o objetivo de alterar o prazo previsto no art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para que a vigência da não incidência do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias transportadas pelas navegações de cabotagem e interior cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País seja renovada até 8 de janeiro de 2019.

2. O benefício foi instituído originalmente pela Lei nº 9.432/1997 em seu artigo 17, com vigência de 10 anos para todas as modalidades de navegações (longo curso, cabotagem e navegação interior). Em 2007, a Lei nº 11.482 prorrogou a vigência da não incidência até 08/01/2012 apenas para as navegações de cabotagem e interior. Em 2011, a Lei nº 12.507 conferiu nova vigência até 08/01/2017 apenas para as navegações de cabotagem e interior.

3. Como o AFRMM incide sobre o valor do frete, a não incidência deste sobre o transporte por cabotagem e interior com origem ou destino no N e NE resulta na redução do custo logístico para escoamento das matérias primas e produtos originados e/ou destinados àquelas regiões.

4. Os principais objetivos da renovação da não incidência do AFRMM ora propostos são:

A. Contribuição para o desenvolvimento econômico das regiões Norte e Nordeste e redução das desigualdades regionais, pela redução dos custos logísticos para o escoamento da produção interna de bens e da matéria prima extraída da região;

B. Redução da carga tributária sobre o frete aquaviário de forma a manter a atratividade ao usuário para escoamento de cargas pela cabotagem e navegação de interior, sejam elas originadas do Norte e Nordeste para o Sul e Sudeste ou vice e versa;

C. Evitar a migração de carga do modal aquaviário para o modal rodoviário e manter a oferta dos serviços pelas empresas brasileiras de navegação; e

D. Reduzir a demanda de transporte de cargas pelo modal rodoviário e, por conseguinte, o custo da União com manutenção das vias e indenizações por acidentes.

5. A não incidência do AFRMM na cabotagem e interior com origem ou destino no Norte e Nordeste beneficia uma variedade ampla de setores que atualmente utilizam o transporte por cabotagem e navegação interior para o transporte de mercadorias produzidas nas regiões Norte e Nordeste para as regiões Sul e Sudeste bem como para o transporte de insumos e produtos adquiridos por empresas e pessoas destas regiões sul e sudeste.

6. Na navegação de cabotagem, as principais cargas transportadas são alumínio e insumos do alumínio (19%), hidróxido de sódio (6%), Arroz (5%), Madeiras (5%), máquinas e aparelhos (5%), papéis (4%), polímeros e acetal (3%), sal (2%, monitores e projetores (2%), carnes (2%), produtos laminados (2%). Diversos outros produtos transportados, como ladrilhos, motocicletas e bicicletas, cervejas, trigo, farinhas de trigo, grãos e cereais, cimentos, minérios de ferro, participam com 1% do total transportado pela cabotagem com origem ou destino nas regiões Norte e Nordeste.

7. O setor de Alumínio participa com 19% do total transportado pela cabotagem será o principal afetado pela não renovação do prazo de vigência da não incidência do AFRMM, já que o custo do frete será majorado em 10% (alíquota do tributo na cabotagem). Este setor transporta a bauxita a granel embarcada em Trombetas/PA, com destino às plantas de produção de Alumina em São Luís/MA, Vila do Conde/PA e no porto de Juriti/PA. A incidência do AFRMM significaria uma elevação no custo da principal matéria prima da indústria do alumínio de 2,5% a 3,0%, impactando no preço final do produto em um mercado (exportação) que é extremamente competitivo, segundo a Associação Brasileira de Alumínio-ABAL. Além da bauxita, alumina e alumínio primário, outros produtos que utilizam alumínio, como fios e arames, cabos nus e revestidos utilizados na indústria de eletricidade serão afetados pelo aumento do custo da tributação do AFRMM no frete na produção de alumínio e derivados.

8. O Hidróxido de Sódio (6%) corresponde às cargas de Soda Cáustica carregadas principalmente em Maceió/AL e Aratu/BA, com principal destino a Santos/SP, mas também Rio de Janeiro, Paranaú e Imbituba. A Soda Cáustica é matéria prima básica para diversas indústrias e é o principal granel líquido movimentado na cabotagem, sempre em navios químicos especializados e lotes pequenos, muitas vezes com mais de 1 porto/terminal em cada ponta e por esses motivos o frete marítimo é relativamente mais alto do que no granel sólido.

9. O transporte de madeira, que representa 5% do total transportado pela cabotagem, é a matéria prima da produção de celulose destinada à exportação. O transporte de toras de eucalipto entre o final de Caravelas no Sul, na Bahia, para Portocel, no Espírito Santo, é realizado em comboios oceânicos que operam continuamente (mais de uma viagem por dia).

10. O tráfego de cargas de madeira deverá ser um dos principais afetados pelo término da não incidência do AFRMM no N e NE, já que o aumento do custo do modal aquaviário poderá migrar para o transporte rodoviário em grande escala entre as florestas no sul da Bahia e a planta em Aracruz. A solução rodoviária para transporte de madeira em grande escala é o uso dos "treminhões" que são caminhões carregando duas ou três carrocerias. Tal solução oferece grande risco de acidentes e compromete a segurança os usuários e das mercadorias transportadas na BR 101, que é o principal eixo entre o sul e o nordeste e tem tráfego intenso.

11. Na navegação interior fluvial e lacustre na região Norte do país (Amazônia) são transportados principalmente petróleo, gases e derivados de petróleo, alcoóis acíclicos e etílico, lenha e carvão vegetal, base de asfalto e misturas betuminosas, cimentos hidráulicos, adubos e fertilizantes, coques e semicoques de hulha, entre outras cargas diversas. O impacto da incidência do AFRMM na navegação interior será para as cargas transportadas em granel líquido transportados na região Amazônica, cuja incidência do AFRMM representará aumento de 40% sobre o valor do frete pago pelo consignatário da mercadoria (principalmente petróleo e seus derivados). Vale destacar que as demais cargas na navegação interior não serão afetadas pela não renovação do prazo de vigência do art. 11 da Lei nº 11.482. Isto porque o parágrafo único, do art. 4º, da Lei nº 10.893, de 2004 estabelece que não há incidência do AFRMM sobre estas cargas gerais.

12. O retorno da cobrança desse tributo significará aumento do preço do serviço ofertado pela EBN e, por conseguinte, poderá levar a migração de cargas para o transporte rodoviário e à redução da atratividade do transporte aquaviário. Portanto, do ponto de vista dos usuários do transporte aquaviário, o efeito da prorrogação do incentivo é o não aumento do custo do transporte

com origem ou destino a essas duas regiões e a manutenção da solução de escoamento da produção pelo modal aquaviário.

13. O retorno da incidência representará para o usuário do serviço um aumento de tributos no montante estimado de R\$ 298 milhões/ano, com base em 2015.

14. Para as empresas brasileiras de navegação transportadoras dos produtos, o retorno da cobrança do AFRMM não significará aumento de receitas não está sendo alterada a partilha de recursos do AFRMM destinada pela Lei. Isto porque a Lei 10.893 determina que a União, faça o ressarcimento às empresas brasileiras de navegação do valor da arrecadação do AFRMM a elas destinado pela Lei 10.893/2004, mas que deixou de ingressar pela não incidência (art. 52 da Lei nº 10.893, de 2004).

15. Para a União, o retorno da cobrança do AFRMM na cabotagem e navegação interior não gerará receita primária adicional para a União, uma vez que Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, destina o produto da arrecadação do AFRMM gerado na cabotagem e navegação interior para as empresas brasileiras de navegação que realizaram esses transportes.

16. Em resumo, o retorno do pagamento do AFRMM na navegação de cabotagem e interior nas regiões Norte e Nordeste aumenta o custo do transporte dos usuários em cerca de R\$298 milhões por ano, este recurso será diretamente direcionado às empresas de navegação que transportaram de modo que não será aumentada a receita primária da União.

17. Por outro lado, os recursos arrecadados passarão diretamente as contas das empresas brasileiras de navegação e será eliminada a despesa da União com o ressarcimento que decorre da não incidência.

18. Importante considerar que o valor do ressarcimento está considerado no fluxo de caixa do FMM pela vigência da não incidência, não havendo, portanto aumento do impacto em relação à situação atual. Tal despesa já está considerada no fluxo de caixa do Fundo da Marinha Mercante – FMM até 2019, não existindo, portanto, impacto financeiro para o FMM ou comprometimento das demais obrigações do FMM em razão da aprovação dessa medida.

19. Importante ressaltar que o FMM tem fonte de recursos para fazer face ao ressarcimento que advém do recolhimento do AFRMM de cabotagem no sul sudeste, e, mormente no transporte no longo curso nos produtos importados, já que o AFRMM não incide sobre a exportação.

20. Diante do exposto, entendemos ser necessário propiciar a continuidade do benefício para evitar mais ônus tributário pela incidência do AFRMM nos transportes de cargas de diversos setores econômicos do Norte e Nordeste em prol do maior equilíbrio das desigualdades regionais. Do ponto de vista de logística e transporte a renovação contribuirá para manter no transporte aquaviário cargas que atualmente estão utilizando este modal e evitar a migração para o modal rodoviário, o que contribuiria ainda mais para o desequilíbrio da matriz de transporte do país, concentrada no modal rodoviário, que oferece elevados custos de manutenção e acidentes para a União. Outro aspecto relevante para o transporte aquaviário e que a redução de demanda para empresas brasileiras de navegação que operam nessas regiões enfraquece as empresas de navegação e compromete o fortalecimento da marinha mercante brasileira e com reflexos no setor de construção naval e sua cadeia produtiva.

21. Em relação à urgência e relevância da medida, caracteriza-se como urgente e relevante pela proximidade do esgotamento do prazo de vigência desse benefício, em 8/1/2017.

22. A edição da Medida Provisória é a ação imediata necessária para garantir a manutenção da não incidência, evitar o aumento do valor do frete do transporte aquaviário nas regiões Norte e Nordeste, migração de parcela das cargas para o modal rodoviário, redução de demanda para

empresas brasileiras de navegação que operam nessas regiões com impacto financeiro à marinha mercante brasileira, reflexos ao setor da construção naval e, principalmente, aumento da carga tributária para o usuário do serviço.

23. Nesse sentido, entende-se que se encontram atendidos os pressupostos de urgência e relevância para que, nos termos do art. 62 da Constituição Federal, a medida seja assegurada por Medida Provisória.

24. Diante do exposto, submeto à consideração de Vossa Excelência, a proposta de Medida Provisória com o objetivo de alterar o prazo previsto no art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para que a vigência da não incidência do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias transportadas pelas navegações de cabotagem e interior cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do país seja renovada até 8 de janeiro de 2019.

Respeitosamente,

*Assinado por: Fernando Fortes Melro Filho, Henrique de Campos Meirelles*

Mensagem nº 693

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016, que “Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997”.

Brasília, 22 de dezembro de 2016.

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG  
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa – SETIL  
Seção de Legislação Citada - SELEC

**LEI N° 11.482, DE 31 DE MAIO DE 2007**

Efetua alterações na tabela do imposto de renda da pessoa física; dispõe sobre a redução a 0 (zero) da alíquota da CPMF nas hipóteses que menciona; altera as Leis nºs 7.713, de 22 de dezembro de 1988, 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 11.128, de 28 de junho de 2005, 9.311, de 24 de outubro de 1996, 10.260, de 12 de julho de 2001, 6.194, de 19 de dezembro de 1974, 8.387, de 30 de dezembro de 1991, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 5.917, de 10 de setembro de 1973, 8.402, de 8 de janeiro de 1992, 6.094, de 30 de agosto de 1974, 8.884, de 11 de junho de 1994, 10.865, de 30 de abril de 2004, 8.706, de 14 de setembro de 1993; revoga dispositivos das Leis nºs 11.119, de 25 de maio de 2005, 11.311, de 13 de junho de 2006, 11.196, de 21 de novembro de 2005, e do Decreto-Lei nº 2.433, de 19 de maio de 1988; e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....  
Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2012, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre.

Art. 12. O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da ligação rodoviária a seguir descrita:

"2.2.2.  
.....  
.....

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (KM)	SUPERPOSIÇÃO BR/KM
440	Entroncamento BR-040/MG-Entroncamento BR-267/MG	MG	9,0	-

....." (NR)  
.....

**LEI N° 9.432, DE 8 DE JANEIRO DE 1997**

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

## O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

---

### CAPÍTULO IX DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 16. Caso o Registro Especial Brasileiro não seja regulamentado no prazo de cento e oitenta dias, contado da data de publicação desta Lei, será admitida, até que esteja regulamentado o REB, a transferência ou exportação de embarcação inscrita no Registro de Propriedade Marítima, de propriedade de empresa brasileira, para a sua subsidiária integral no exterior, atendidas, no caso daquelas ainda não quitadas, as seguintes exigências:

I - manutenção, em nome da empresa brasileira, do financiamento vinculado à embarcação, da mesma forma que novas solicitações de recursos;

II - constituição, no país de registro da embarcação, de hipoteca a favor do credor no Brasil;

III - prestação de fiança adicional, pela subsidiária integral, para o financiamento de que trata o inciso I.

§ 1º As embarcações transferidas ou exportadas para as subsidiárias integrais, domiciliadas no exterior, de empresas brasileiras gozarão dos mesmos direitos das embarcações de bandeira brasileira, desde que:

I - sejam brasileiros o seu comandante e seu chefe de máquinas;

II - sejam observados, no relacionamento trabalhista com as respectivas tripulações, requisitos mínimos estabelecidos por organismos internacionais devidamente reconhecidos;

III - tenham sido construídas no Brasil ou, se construídas no exterior, tenham sido registradas no Brasil até a data de vigência desta Lei;

IV - submetam-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras, sob as mesmas condições das embarcações de bandeira brasileira.

§ 2º Aplica-se o disposto no parágrafo anterior as embarcações que já tenham sido anteriormente exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais no exterior de empresas brasileiras.

§ 3º As embarcações construídas no Brasil e exportadas ou transferidas para as subsidiárias integrais de empresa brasileira gozarão dos incentivos legais referentes à exportação de bens.

§ 4º O descumprimento de qualquer das exigências estabelecidas neste artigo implica a perda dos direitos previstos no § 1º.

Art. 17. Por um prazo de dez anos, contado a partir da data da vigência desta Lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País. ([Prazo prorrogado até 8/1/2012, de acordo com o art. 11 da Lei nº 11.482, de 31/5/2007](#))

Parágrafo único. (*Revogado pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/2011, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, a partir da publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar*)

## CAPÍTULO X DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 18. A ordenação da direção civil do transporte aquaviário em situação de tensão, emergência ou guerra terá sua composição, organização administrativa e âmbito de coordenação nacional definidos pelo Poder Executivo.

.....  
.....

Ofício nº 2017-CN

Brasília, em 12 de maio de 2017.

A Sua Excelência o Senhor  
Deputado Rodrigo Maia  
Presidente da Câmara dos Deputados

Assunto: Encaminha processado de Medida Provisória.

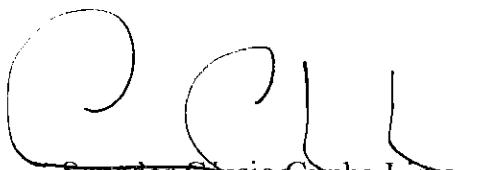
Senhor Presidente,

Encaminho a Vossa Excelência, nos termos do § 8º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, o processado da Medida Provisória nº 762, de 2016, que “Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997”.

À Medida foram oferecidas 23 (vinte e três) emendas e a Comissão Mista emitiu o Parecer nº 1, de 2017-CN, que conclui pelo PLV nº 11, de 2017.

Esclareço a Vossa Excelência que o texto da matéria foi disponibilizado, em meio digital, por intermédio do autenticador no sítio dessa Casa.

Atenciosamente,



Senador Cassio Cunha Lima  
Primeiro Vice-Presidente do Senado Federal,  
no exercício da Presidência

mlc/mpv16-762

Secretaria de Expedição  
PLV nº 762/16  
Fol 326



# CONGRESSO NACIONAL

## EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória Nº 762**, de 2016, que *"Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Senador FLEXA RIBEIRO	001
Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO	002
Senador ARMANDO MONTEIRO	003
Deputado JORGE CÔRTE REAL	004
Deputado PEDRO FERNANDES	005
Deputado CARLOS ZARATTINI	006
Senador SERGIO SOUZA	007; 008; 009; 010
Deputado JOÃO PAULO PAPA	011
Deputado HELDER SALOMÃO	012
Deputado DAVIDSON MAGALHÃES	013
Senador EDUARDO BRAGA	014
Deputado VALDIR COLATTO	015
Deputado IRAJÁ ABREU	016
Deputado MÁRCIO MARINHO	017; 018
Deputado BILAC PINTO	019
Senador RICARDO FERRAÇO	020; 021; 022
Deputado EDINHO BEZ	023

**TOTAL DE EMENDAS: 23**



Página da matéria

**EMENDA N° - CM**  
(à MPV nº 762, de 2016)

**Dê-se ao artigo 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, alterado pelo art. 1º da MPV nº 762 de 2016, a seguinte redação:**

Art.1º.....

“Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2022, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre”

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda visa prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM por 5 anos (até 2002), tal como vem sendo feito ao longo das últimas prorrogações (em 2007 e em 2011).

É importante estender o prazo por cinco anos para permitir que as empresas com atividades na região programem os aportes às suas instalações uma vez que o retorno dos investimentos nas atividades produtivas é sempre de longo prazo.

A não incidência da AFRMM ajuda a manter a competitividade das Regiões Norte e Nordeste, que possuem indústrias nas quais o deslocamento de matérias primas e produtos acabados tem um custo preponderante. Além disso, a medida incentiva novas empresas do setor produtivo a se instalar na região, utilizando o modal aquaviário para compensar as dificuldades de infraestrutura.

Diante da relevância do tema, peço o apoio dos nobres pares para aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão,

Senador FLEXA RIBEIRO

**COMISSÃO MISTA DESTINADA À APRECIAÇÃO DA MEDIDA  
PROVISÓRIA Nº 762, DE 2016**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 762, DE 2016**

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

**EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se o seguinte art. 2º na Medida Provisória nº 762, de 2016, com a seguinte redação:

"Art. 2º A Lei nº 8.427, de 27 de maio de 1992 passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 1º .....

I - equalização de preços de produtos agropecuários ou de origem extractiva; (**NR**).  
.....

Art. 2º .....

IV - no máximo, à diferença entre o preço mínimo e o valor de venda de produtos extractivos produzidos por agricultores familiares enquadrados nos termos do art. 3º da Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006, ou por suas cooperativas e associações, **incluindo também àqueles apontados no § 2º deste artigo**, limitada às dotações orçamentárias e aos critérios definidos em regulamento; ou (**NR**).  
....."

## **JUSTIFICAÇÃO**

O art. 1º da Lei nº 8.427, de 27 de maio de 1992, autoriza o Poder Executivo a conceder subvenção econômica aos produtores rurais e suas cooperativas, sob a forma de equalização de preços de produtos agropecuários ou **vegetais de origem extrativa**.

Isso possibilitou até agora a inclusão de 15 produtos extractivos na lista de produtos amparados pela Política de Garantia de Preços Mínimos. Contudo, a restrição expressa no inciso I do Art. 1º da Lei, “**a produtos vegetais de origem extrativa**”, tem inviabilizado a inclusão de produtos oriundos da pesca artesanal ou de manejo comunitário de pesca realizado por comunidades tradicionais ou indígenas.

Por outro lado, o § 2º do art. 3º da Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006, que fixou as diretrizes para a formulação da Política Nacional da Agricultura Familiar e Empreendimentos Familiares Rurais, reconheceu como também beneficiários dessa Política:

III – extractivistas que atendam simultaneamente aos requisitos previstos nos incisos II, III e IV do caput deste artigo e exerçam essa atividade artesanalmente no meio rural, excluídos os garimpeiros e faiascadores;

IV – pescadores;

V - povos indígenas; e

VI - integrantes de comunidades remanescentes de quilombos rurais e demais povos e comunidades tradicionais.

Portanto, esses segmentos de povos e comunidades tradicionais são equiparados a agricultor familiar e são beneficiários das políticas direcionadas a agricultura familiar.

Dessa forma, a restrição contida no inciso I, do art. 1º da Lei nº 8.427, de 27 de maio de 1992, que limita o pagamento da subvenção a produtos exclusivamente **vegetais de origem extrativa**, é incoerente e contraditória com a política geral de apoio e incentivo à agricultura familiar, na qual esses segmentos estão inseridos.

Assim, entendemos relevantes os objetivos da presente proposta, que visam corrigir importante distorção, que possibilita as comunidades que vivem da extração de produtos animais, também serem contemplados. Para tanto, contamos com o apoio dos nobres Pares para aprovação.

Sala da Comissão, 02 de fevereiro de 2017.

Deputado **EVAIR VIEIRA DE MELO**

**PV/ES**



**SENADO FEDERAL**  
**Senador Armando Monteiro**

**EMENDA N° - CMMPV**  
(à Medida Provisória n. 762, de 2016)

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo à Medida Provisória n. 762, de 2016:

“Art. XX O art. 14 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.14.....  
.....

VIII – destinadas a empreendimentos que se implantarem, modernizarem, ampliarem ou diversificarem no Nordeste e na Amazônia e que sejam considerados de interesse para o desenvolvimento destas regiões, segundo avaliações técnicas específicas das respectivas Superintendências de Desenvolvimento.

.....  
§ 2º No caso do inciso VIII, o disposto no caput deste artigo aplica-se no período de 1º de julho de 2017 a 30 de junho de 2022.” (NR) ””

**JUSTIFICAÇÃO**

A renovação da isenção do Adicional de Frete de Marinha Mercante (AFRMM), por um período de cinco anos, é uma medida de vital importância para manter e ampliar a atratividade de empreendimentos no Nordeste e na Amazônia, dada a persistência das disparidades inter-regionais no Brasil. Cabe observar que esse benefício vigorou para esses empreendimentos entre 1999 a 2015.

O AFRMM é calculado sobre o valor do frete do transporte aquaviário, aplicando-se as seguintes alíquotas:



**SENADO FEDERAL**  
Senador Armando Monteiro

- 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.

No caso da navegação de longo curso, a isenção do AFRMM cria a possibilidade de atração de rotas marítimas internacionais para os portos regionais, e assim viabilizar exportações das indústrias localizadas no Norte e Nordeste. Além disso, um dos fatores determinantes da competitividade é a importação de insumos, que transformados podem tornar exequível a produção e a exportação dos produtos regionais a preços menores.

Nos demais casos, a isenção do AFRMM compensa parcialmente custos sistêmicos regionais e incentiva uma maior utilização do modal aquaviário, o que permite percorrer longas distâncias a custos operacionais mais baixos ao transportar grande volume de carga.

Além disso, a navegação de cabotagem é um fator de integração nacional – reduzindo distâncias inter-regionais e tornando mais competitiva a produção do Norte e Nordeste, que pode atender inclusive os mercados consumidores do Sul e Sudeste, por meio da nossa vasta área costeira.

Ressalto que a proposta é compatível com o período de forte restrição fiscal enfrentado em 2016, ao propor que a isenção ocorra a partir de 2017.

Portanto, a renovação da isenção do AFRMM, ao reduzir custos logísticos, atende aos preceitos constitucionais de promoção da desigualdade regional, conforme art. 3º, inciso III da Constituição Federal e está em consonância como uma das estratégias propostas na Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR) - instituída pelo Decreto 6.047, de 22



**SENADO FEDERAL**  
Senador Armando Monteiro

de fevereiro de 2007 - que é o estímulo das potencialidades de desenvolvimento das regiões brasileiras, por meio do uso de instrumentos que fomentem a formação de capital fixo e social em regiões menos favorecidas, e que impliquem na geração de emprego e renda. Para isso, solicitamos apoio dos nossos Pares.

Sala das Reuniões,

Senador **ARMANDO MONTEIRO**



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 762, DE 2016.**  
(Do Poder Executivo)

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

**EMENDA ADITIVA**

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo na Medida Provisória nº 762, de 2016:

“Art. O art. 4º da Lei nº 9.808, de 20 de julho de 1999, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º - Serão concedidos aos empreendimentos que se implantarem, modernizarem, ampliarem ou diversificarem no Nordeste e na Amazônia e que sejam considerados de interesse para as regiões, segundo avaliações técnicas das respectivas Superintendências de Desenvolvimento, até 08/01/2022, o benefício da isenção do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, para navegação de longo curso. ”” (NR)



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### JUSTIFICAÇÃO

A Lei 9.808 de 1999, que define as diretrizes e os incentivos fiscais para o desenvolvimento regional, estabeleceu a isenção do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRRM e do Imposto de Operações Financeiras – IOF, associados aos investimentos de implantação, ampliação, modernização ou diversificação de empreendimentos produtivos nas regiões Nordeste e na Amazônia, até 31 de dezembro de 2010.

A Medida Provisória nº 517 de 2010, convertida na Lei nº 12.431 de 2011, restringiu a abrangência do benefício somente ao AFFRM, ampliando sua vigência até 31 de dezembro de 2015. A exposição de motivos da referida medida cita que a proposta se coaduna com um dos quatro objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil esculpidos na Constituição Cidadã de 1988 – erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais.

Adicionalmente, uma das estratégias propostas na Política Nacional de Desenvolvimento Regional – PNDR, instituída pelo Decreto nº 6.047, de 22 de fevereiro de 2007, é a ativação das potencialidades de desenvolvimento das regiões brasileiras, por meio do uso de instrumentos que estimulem a formação de capital fixo e social em regiões menos favorecidas, e que impliquem na geração de emprego e renda.

Com o objetivo de atender a essas determinações é que apresento



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

esta emenda que amplia até 2022 a isenção do AFRMM para as regiões Norte e Nordeste, vinculados à formação de capital fixo na forma de investimentos produtivos que ampliem a produção, produtividade, geração de empregos e por conseguinte, de forma indireta, a arrecadação regional de tributos.

A desoneração proposta possui caráter restrito e atinge somente a navegação de longo curso em empreendimentos que ampliam a formação de capital fixo regional. Isso ocorre pelo fato das navegações de cabotagem, interna e lacustre já estarem isentas até janeiro de 2019, por força da aplicação da Lei 13.341 de 2016.

O AFRMM sobre a navegação de longo curso incide somente na importação, o que impacta diretamente cadeias produtivas que dependem de insumos importados, em especial no caso do setor químico.

Como a isenção é restrita a empreendimentos que realizem investimentos durante o período de vigência do benefício, não há como precisar os valores a serem desonerados.

Já o prazo de vigência proposto atende ao comando expresso no art. 118, § 4º da Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício fiscal do ano de 2017, que restringe a 5 anos medidas que resultem em renúncias de receitas.

Pelo fato da desoneração do AFRMM ser determinante para corrigir distorções regionais, orientar decisões de novos investimentos e manter a competitividade das regiões Norte e Nordeste para a atração de novos investimentos é que peço o apoio dos nobres colegas à presente emenda.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Sala da Comissão, 2 de fevereiro de 2017.

Deputado Jorge Côrte Real

PTB/PE



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 762, DE 2016.  
(Do Poder Executivo)**

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

**EMENDA MODIFICATIVA**

O art. 11 da Lei nº 11.482, de 2007, alterado pelo art. 1º da Medida Provisória nº 762, de 2016, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2023, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre.

.....” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente emenda estabelece novo prazo de vigência para isenção do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) sobre



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

mercadorias cuja origem ou destino sejam portos localizados no Norte e Nordeste do país.

Trata-se de medida para a consolidação do objetivo fundamental do país, que consiste em reduzir as desigualdades sociais e econômicas existentes nas diversas regiões.

A ampliação do prazo de isenção proposta, tem a finalidade de dar continuidade aos esforços do governo para redução das desigualdades regionais, entendo que é necessário propiciar a continuidade do benefício para evitar mais ônus tributário pela incidência do AFRMM nos transportes de cargas de diversos setores econômicos do Norte e Nordeste em prol do maior equilíbrio das desigualdades regionais.

Ante o exposto, espero contar com o apoio dos demais parlamentares para a aprovação desta emenda modificativa.

Sala da Comissão, 2 de fevereiro de 2017.

Deputado Pedro Fernandes  
PTB/MA



**CONGRESSO NACIONAL**

**ETIQUETA**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**Data**

**Medida Provisória nº 762, de 2016**

**Autor**

**Dep. Carlos Zarattini**

**Nº do Prontuário**

**1. Supressiva    2. Substitutiva    3. X Aditiva    4. Modificativa    5. Substitutivo Global**

**Página**

**Artigo  
1º**

**Parágrafo**

**Inciso**

**Alínea**

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Dê-se ao artigo 1º da MP 762, de 22 de dezembro de 2016, a seguinte redação:

Art. 1º A Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de **2022**, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre.” (NR)

**Justificação**

Entendemos e concordamos com a importância da prorrogação da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM sobre as mercadorias transportadas pelas navegações de cabotagem e interior cuja origem ou destino final seja porto localizado nas regiões Norte ou Nordestes do País.

Sabemos que a redução dos custos de logística para o escoamento da produção interna de bens e da matéria prima extraída da região, bem como o barateamento de insumos e produtos adquiridos das regiões Sul e Sudeste contribuem para o desenvolvimento dos estados das regiões Norte e Nordeste.

Discordamos, no entanto da curta prorrogação, por apenas dois anos. Sugerimos, através desta emenda, que a prorrogação se dê por um período de **cinco anos**, dentro dos limites previstos na Lei de Diretrizes Orçamentárias.

Observamos ainda que, anteriormente à publicação desta Medida Provisória, a não incidência do AFRMM, já havia sido prorrogada em duas oportunidades, em 2007 e 2011 ambas por cinco anos.

**PARLAMENTAR**

\_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

Dep. Carlos Zarattini – PT/SP

**MEDIDA PROVISÓRIA 762/2016  
EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se à Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016, onde couber, o seguinte artigo:

Art. X. Os arts. 6º e 14 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passam a vigorar com a seguinte redação:

*"Art. 6º .....*

*.....  
II - 0 (zero) na navegação de cabotagem; e*

*III - 0 (zero) na navegação fluvial e lacustre.*

*....." (NR)*

*"Art. 14. .....*

*.....  
VIII - adubos e fertilizantes classificados no Capítulo 31 da TIPi.*

*....." (NR)*

**JUSTIFICAÇÃO:**

A Medida Provisória nº 762 de 22/12/2016, prorroga o prazo de isenção da cobrança do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM para o dia 8 de janeiro de 2019, evitando assim sua incidência sobre as mercadorias cuja origem ou destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Todavia, o referido tributo continua a ser cobrado nas operações de transporte de cabotagem, fluvial e lacustre no restante do País, o que gera uma arrecadação de pequeno valor que sequer cobre os custos para a realização da referida cobrança.

Sobre o assunto, o Plenário do Tribunal de Contas da União-TCU aprovou o Relatório elaborado pelos técnicos daquela Corte de

Contas em atendimento à Proposta de Fiscalização e Controle (PFC) nº 39/2015, da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural desta Casa (Acórdão 1.717/2016).

Um dado relevante contido no Relatório do TCU é que, entre 2005 e 2014, a navegação de cabotagem e a navegação interior (fluvial e lacustre) foi responsável pelo recolhimento de R\$ 216,4 milhões, em torno de 1% da arrecadação total do AFRMM, que no período alcançou R\$ 21,5 bilhões. No ano de 2014 a arrecadação anual da AFRMM foi recorde com cerca R\$ 3,2 bilhões e a cabotagem e navegação interior arrecadou R\$ 37,1 milhões, o que representou apenas 1,1% do total.

Com certeza, o custo operacional e burocrático dos setores público e privado para realizar a cobrança do tributo no transporte marítimo interno tem sido maior do que o valor arrecadado, fato que justifica a eliminação ou redução para zero da alíquota no custo do transporte de cabotagem, fluvial e lacustre no restante do País, conforme proposto nesta Emenda.

Por outro lado, com base nas informações contidas no referido Relatório sobre a arrecadação e destinação do AFRMM, verificamos, também, que os adubos e fertilizantes são alguns dos principais responsáveis pela receita do referido tributo com cerca de 13% do total arrecadado. Mas esta tributação onera substancialmente e reduz a competitividade da cadeia produtiva do agronegócio, que em 2015 foi responsável por cerca de 45% do resultado da balança comercial brasileira e por um superávit de US\$ 75,0 bilhões, que permitiu o seu equilíbrio.

A maioria dos fertilizantes importados pelo País, seja o produto acabado ou matéria prima, caracteriza-se por ter baixo preço e com isso o valor do frete, que é taxado em 25% pela AFRMM, contribui muito para elevar o preço deste insumo no mercado interno. A iniciativa de desonerar o frete na importação dos fertilizantes contribuirá para a redução dos preços internos dos grãos e refletirá no incremento das exportações das commodities e da cesta básica da população brasileira, já que os fertilizantes participam com mais de 20% na formação custo de produção na agricultura e tem reflexo direto no preço das carnes.

Tal medida, pouco deverá afetar novos investimentos da indústria nacional de fertilizantes. Ela pouco investe e a sua produção está estagnada há mais de uma década em torno de 9,0 milhões de toneladas. Em

2015, o consumo interno de fertilizantes superou 30,0 milhões de toneladas, representando incremento de 10,0 milhões de toneladas em relação à 2005, aumento de demanda suprido apenas pelo mercado externo.

Diante dessas informações, estamos propondo a concessão de isenção do AFRMM incidente sobre o transporte de adubos e fertilizantes. O objetivo é reduzir o custo dos produtos agropecuários exportados e a cesta básica da população brasileira, incentivando, assim, o aumento da produção agrícola e a melhoria do desempenho da balança comercial, medida que refletirá de forma positiva na economia e na geração de empregos.

Em termos orçamentários a arrecadação da AFRMM e o retorno dos investimentos do Fundo da Marinha Mercante-FMM, a partir de 2017, deverão superar a aplicação de recursos do Fundo, que certamente terá uma demanda reduzida em função da crise dos investimentos no pré-sal, afetando drasticamente a demanda por novos investimentos na construção naval.

Com essas duas medidas estaremos aprimorando a legislação tributária, adaptando-a à realidade do setor de transporte naval, motivo pelo qual contamos com o apoio para a aprovação da presente Emenda.

SERGIO SOUZA  
PMDB/PR

**MEDIDA PROVISÓRIA 762/2016  
EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se à Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016, onde couber, o seguinte artigo:

Art. X. O art. 14 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

*"Art. 14. ....*

*.....*  
*VIII - adubos e fertilizantes classificados no Capítulo 31 da TIPI.*

*....." (NR)*

**JUSTIFICAÇÃO**

A Medida Provisória nº 762 de 22/12/2016, prorroga o prazo de isenção da cobrança do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM para o dia 8 de janeiro de 2019, evitando assim sua incidência sobre as mercadorias cuja origem ou destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Todavia, o referido tributo continua a ser cobrado nas operações de transporte de cabotagem, fluvial e lacustre no restante do País e na navegação de longo curso.

Sobre o assunto, o Plenário do Tribunal de Contas da União-TCU aprovou o Relatório elaborado pelos técnicos daquela Corte de Contas em atendimento à Proposta de Fiscalização e Controle (PFC) nº 39/2015, da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural desta Casa (Acórdão 1.717/2016).

O Relatório do TCU mostra que entre 2005 e 2014, a arrecadação total do AFRMM alcançou cerca de R\$ 21,5 bilhões. No ano de 2014 a arrecadação anual da AFRMM foi recorde com cerca R\$ 3,2 bilhões. O valor arrecadado com adubos e fertilizantes representou cerca de 13% do total arrecadado.

Porém, a tributação destes insumos onera substancialmente e reduz a competitividade da cadeia produtiva do agronegócio, que em 2015 foi responsável por cerca de 45% do resultado da balança comercial brasileira e por um superávit de US\$ 75,0 bilhões, o que permitiu o seu equilíbrio.

A maioria dos fertilizantes importados pelo País, seja o produto acabado ou a matéria prima, caracteriza-se por ter baixo preço e com isso o valor do frete, que é taxado em 25% pela AFRMM, contribui muito para elevar o preço deste insumo no mercado interno. A iniciativa de desoneras o frete na importação dos fertilizantes contribuirá para a redução dos preços internos dos grãos e refletirá no incremento das exportações das commodities e da cesta básica da população brasileira, já que os fertilizantes participam com mais de 20% na formação custo de produção na agricultura e têm reflexo direto no preço das carnes.

Tal medida pouco deverá afetar novos investimentos da indústria nacional de fertilizantes. Ela pouco investe e a sua produção está estagnada há mais de uma década em torno de 9,0 milhões de toneladas. Em 2015, o consumo interno de fertilizantes superou 30,0 milhões de toneladas, representando incremento de 10,0 milhões de toneladas em relação à 2005, aumento de demanda suprido apenas pelo mercado externo.

Diante dessas informações, estamos propondo a concessão de isenção do AFRMM incidente sobre o transporte de adubos e fertilizantes. O objetivo é reduzir o custo dos produtos agropecuários exportados e a cesta básica da população brasileira, incentivando, assim, o aumento da produção agrícola e a melhoria do desempenho da balança comercial, medida que refletirá de forma positiva na economia e na geração de empregos.

Em termos orçamentários a arrecadação da AFRMM e o retorno dos investimentos do Fundo da Marinha Mercante-FMM, a partir de 2017, deverão superar a aplicação de recursos do Fundo, que certamente terá uma demanda reduzida em função da crise dos investimentos no setor petrolífero, afetando drasticamente a demanda por novos investimentos na construção naval. Segundo o TCU, desde 2013, tal como acontecia antes de 2008, a arrecadação do Fundo da Marinha Mercante supera o desembolso, por isso a redução na arrecadação com adubos e fertilizantes não comprometeria o superávit do Fundo.

Com isso, estaremos aprimorando a legislação tributária, adaptando-a à realidade do setor de transporte naval, além de aumentar a competitividade da produção e das exportações, com geração de renda e emprego, e por isso contamos com o apoio para a aprovação da presente Emenda.

Deputado SERGIO SOUZA  
PMDB/PR

**MEDIDA PROVISORIA N°762/2016  
EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se à Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016, onde couber, o seguinte artigo:

Art. X. O art. 6º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 6º .....*

*.....  
II - 0 (zero) na navegação de cabotagem; e*

*III - 0 (zero) na navegação fluvial e lacustre.*

*.....” (NR)*

**JUSTIFICAÇÃO:**

A Medida Provisória nº 762 de 22/12/2016, prorroga o prazo de isenção da cobrança do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM para o dia 8 de janeiro de 2019, evitando assim sua incidência sobre as mercadorias cuja origem ou destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Todavia, o referido tributo continua a ser cobrado nas operações de transporte de cabotagem, fluvial e lacustre no restante do País, o que gera uma arrecadação de pequeno valor que sequer cobre os custos para a realização da referida cobrança.

Sobre o assunto, o Plenário do Tribunal de Contas da União-TCU aprovou o Relatório elaborado pelos técnicos daquela Corte de Contas em atendimento à Proposta de Fiscalização e Controle (PFC) nº 39/2015, da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural desta Casa (Acórdão 1.717/2016), onde é detalhada a arrecadação do AFRMM, conforme tabela anexa.

Um dado relevante contido no Relatório do TCU é que, entre 2005 e 2014, a navegação de cabotagem e a navegação interior (fluvial e

lacustre) foi responsável pelo recolhimento de R\$ 216,4 milhões, em torno de 1% da arrecadação total do AFRMM, que no período alcançou R\$ 21,5 bilhões. No ano de 2014 a arrecadação anual da AFRMM foi recorde com cerca R\$ 3,2 bilhões e a cabotagem e navegação interior arrecadou R\$ 37,1 milhões, o que representou apenas 1,1% do total.

Com certeza, o custo operacional e burocrático dos setores público e privado para realizar a cobrança do tributo no transporte marítimo interno tem sido maior do que o valor arrecadado, fato que justifica a eliminação ou redução para zero da alíquota no custo do transporte de cabotagem, fluvial e lacustre no restante do País, conforme proposto nesta Emenda.

Com isso, estaremos aprimorando a legislação tributária, com redução de custos e entraves burocráticos que elevam os preços e reduzem a competitividade do transporte de cabotagem, fluvial e lacustre, motivo pelo qual contamos com o apoio para a aprovação da presente Emenda.

Deputado SERGIO SOUZA

*ANEXO – Arrecadação de AFRMM e TUM por modalidade de navegação (em R\$)*

Ano	Longo Curso (Imp.)	Cabotagem	Interior	Total
2005	990.240.030,20	10.687.870,86	46.120,00	1.000.974.021,06
2006	913.793.585,29	16.009.825,19	168.500,00	929.971.910,48
2007	1.387.352.076,49	16.682.775,02	93.520,00	1.404.128.371,51
2008	2.269.420.701,09	19.987.544,57	85.360,00	2.289.493.605,66
2009	1.511.783.259,53	15.478.160,56	61.960,00	1.527.323.380,09
2010	2.351.085.172,35	19.367.312,41	213.980,00	2.370.666.464,76
2011	2.457.772.565,15	22.094.616,67	75.020,00	2.479.942.201,82
2012	2.908.678.198,97	24.535.491,49	241.328,72	2.933.455.019,18
2013	3.344.334.491,22	33.230.629,19	209.980,00	3.377.775.100,41
2014	3.201.340.696,32	36.965.975,09	175.380,00	3.238.482.051,41
<i>Total</i>	<i>21.335.800.776,61</i>	<i>215.040.201,05</i>	<i>1.371.148,72</i>	<i>21.552.212.126,38</i>
%	98,996	0,998	0,006	100

*Fonte: MTPAC.*

DATA 22/12/2016	PROPOSIÇÃO <b>MEDIDA PROVISÓRIA N° 762, de 2016</b>			
AUTOR DEPUTADO SERGIO SOUZA			Nº PRONTUÁRIO	
TIPO 1 () SUPRESSIVA    2 () SUBSTITUTIVA    3 () MODIFICATIVA    4 (x) ADITIVA    5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
TEXTO				
<p>Acrescente-se à Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016, onde couber, o seguinte artigo:</p> <p>Art. X. O art. 22 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p><i>“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, bem como para a recuperação, dragagem, modernização e expansão ou construção de portos, observado o disposto no inciso I do art. 2º.”</i></p>				
<b>JUSTIFICAÇÃO</b>				
<p>A presente Emenda modifica a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, para aumentar a eficiência e reduzir os custos da cabotagem, viabilizando a inclusão de investimentos na modernização e na expansão dos portos brasileiros entre as alternativas de financiamento com recursos do Fundo da Marinha Mercante - FMM.</p> <p>A conhecida deficiência da infraestrutura dos portos brasileiros, no que diz respeito às condições de atracação, movimentação de carga, armazenamento e exigências burocráticas, é o ponto mais crítico para a logística nacional de transporte marítimo, fluvial e lacustre. Isso interfere na competitividade no transporte interno da Marinha Mercante Brasileira e faz com que o sistema portuário nacional se situe entre os piores do mundo.</p> <p>Segundo o Relatório de Competitividade Global de 2014/2015, do</p>				

DATA 22/12/2016	PROPOSIÇÃO <b>MEDIDA PROVISÓRIA N° 762, de 2016</b>			
AUTOR DEPUTADO SERGIO SOUZA				Nº PRONTUÁRIO
TIPO 1 () SUPRESSIVA    2 () SUBSTITUTIVA    3 () MODIFICATIVA    4 (x) ADITIVA    5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Fórum Econômico Mundial, no item qualidade da infraestrutura portuária entre 144 países, o Brasil foi classificado na 122<sup>a</sup> posição, à frente apenas da Venezuela e da Bolívia, entre aos países da América do Sul.

Segundo o Relatório do Tribunal de Contas da União, os investimentos financiados pelo Governo, com apoio dos recursos do FMM oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, foram direcionados exclusivamente à indústria naval brasileira para construção embarcações de apoio portuário (rebocadores); apoio marítimo (navios e plataformas petrolíferas) e navegação interior (barcaças e empuradores).

Como forma de melhorar o desempenho do transporte realizado pela marinha mercante nacional, torna-se necessário destinar os financiamentos do FMM também para melhoria operacional e burocrática dos portos, para reduzir custos com o tempo de espera na atração, carga e descarga dos navios e armazenagem das cargas.

O histórico de empréstimos concedidos com recurso do FMM mostra que foram mais beneficiadas as empresas ligadas aos setores de apoio marítimo, exploração de petróleo e estaleiros que, ultimamente, estão muito envolvidas com os projetos de exploração de petróleo no pré-sal. No entanto, a arrecadação da AFRMM com transporte de produtos da cadeia petrolífera e combustíveis representa apenas 18% da arrecadação total desse tributo.

Assim, para que a marinha mercante brasileira se torne mais competitiva é fundamental, conveniente e oportuno investir também na infraestrutura portuária para que os portos brasileiros se tornem mais eficientes e com menores custos operacionais e burocráticos. A deficiente infraestrutura portuária tornou-se o grande entrave à expansão da marinha mercante no

DATA 22/12/2016	PROPOSIÇÃO <b>MEDIDA PROVISÓRIA N° 762, de 2016</b>			
AUTOR <b>DEPUTADO SERGIO SOUZA</b>			Nº PRONTUÁRIO	
TIPO 1 () SUPRESSIVA    2 () SUBSTITUTIVA    3 () MODIFICATIVA    4 (x) ADITIVA    5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

transporte marítimo interno e externo.

Por isso, propomos que parte dos recursos que integram o orçamento do FMM passe a financiar, também, a melhoria dos serviços de atracação, a construção, a modernização e a expansão ou construção dos portos brasileiros, cuja atividade está diretamente relacionada ao incremento da atuação da marinha mercante nacional.

Contamos com o apoio de todos a esta iniciativa, convictos de que estamos contribuindo para melhorar a competitividade do nosso transporte de cabotagem, lacustre e fluvial, com o aumento da eficácia e a redução dos custos operacionais da marinha mercante nacional, hoje muito prejudicada pela ineficiência provocada pela falta de investimentos, pelo elevado custo da infraestrutura portuária e burocracia nos serviços portuários.

Deputado SERGIO SOUZA



**CONGRESSO NACIONAL**

**ETIQUETA**

## **APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>Data</b>	<b>Proposição Medida Provisória 762/2016</b>		
<b>Autor</b>	<b>Nº do prontuário</b>		
<b>1 <input type="checkbox"/> Supressiva    2. <input type="checkbox"/> Substitutiva    3. <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa    4. <input type="checkbox"/> Aditiva    5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global</b>			
<b>Página</b>			
<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>
<b>TEXTO / JUSTIFICAÇÃO</b>			

Altera o art. 1º da Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016:

Art. 1º A Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2019, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, estendendo-se, inclusive, às Regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste.”

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

## **JUSTIFICAÇÃO**

O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM é uma contribuição para o apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras. O valor é cobrado de empresas de navegação que usam os portos brasileiros.

A Lei 9.432/97, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, em seu art. 17, afastou o recolhimento sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do país, por um período de 10 (dez) anos. Tal prazo foi prorrogado, com o advento da MP 762/15, para até 8 de janeiro de 2019.

Não obstante o art. 17 da referida Lei ter indicado apenas as Regiões Norte e Nordeste com o objetivo de reduzir desigualdades regionais (art. 3º, inciso III, da CF/88), tendo em vista a gravidade da situação econômica do país e visando a captação de novos investimentos e empreendedores para a retomada do crescimento nacional, torna-se importante a ampliação desse benefício às outras Regiões do país. Eis que, na situação atual do país, é de se prevalecer a garantia do desenvolvimento nacional, nos termos do art. 3º, inciso II, da CF/88.

Nesse sentido, a presente emenda busca alterar a redação do artigo 11 da Lei 11.482/2007, para determinar a ampliação do benefício da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, às Regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste.

PARLAMENTAR

**JOÃO PAULO PAPA  
(PSDB/SP)**



**CONGRESSO NACIONAL**

**ETIQUETA**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>Data</b>	<b>Medida Provisória nº 762, de 2016</b>			
<b>Autor</b> <b>DEP. HELDER SALOMÃO</b>				<b>Nº do Prontuário</b>
<b>1. Supressiva</b>	<b>2. Substitutiva</b>	<b>3. Modificativa</b>	<b>4. X Aditiva</b>	<b>5. Substitutivo Global</b>
<b>Página</b>	<b>Artigo 2º</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>Alínea</b>

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Inclua-se o seguinte artigo à Medida Provisória 762, de 2016, renumerando-se os demais:

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

“Art. 17. Por um prazo de dez anos, contado a partir da data da vigência desta Lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado no Estado do Espírito Santo, na Região Norte ou Nordeste do País. (Regulamento) (Vide Medida Provisória nº 340, de 2006) (Vide Lei nº 11.482, de 2007)” (NR)

**Justificação**

O Espírito Santo nos últimos anos foi bastante prejudicado com as mudanças ocorridas no ICMS, especialmente após a extinção do FUNDAP - Fundo para o Desenvolvimento das Atividades Portuárias, que segundo levantamento do Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Espírito Santo a perda anual é de R\$ 2,34 bilhões, além de perdas de investimentos pela extinção do fundo.

É fato que o Estado do Espírito Santo ainda não foi inteiramente compensado por estas perdas e, tendo-se em vista a situação de crise pela qual o país atravessa, nada mais justo que buscar aumentar a competitividade dos Portos capixabas e atrair investimentos e oportunidades de negócios, através do aumento de competitividade dos portos do Estado.

Observamos que a não incidência do AFRMM existe nos portos do Norte e do Nordeste desde 1997 e a justificativa para a sua implementação é que a redução dos custos de logística para o escoamento da produção interna de bens e da matéria prima extraída da região, bem como o barateamento de insumos e produtos adquiridos das regiões Sul e Sudeste contribuem para o desenvolvimento dos estados das regiões Norte e Nordeste.

O estado do Espírito Santo, embora situado na região Sudeste, tem sua economia muito menos desenvolvida que os demais estados da região. Desta forma o argumento de que a inclusão de seus portos neste benefício acarretaria uma afronta ao princípio da isonomia econômica não se aplica.

Quando da tramitação da Medida Provisória 694, de 2015, o Projeto de Lei de Conversão apresentado pelo relator Senado Romero Jucá, incluiu os portos do estado do Espírito Santo neste benefício, mas acabou por ser retirada da Lei mantendo uma situação de injustiça.

**PARLAMENTAR**



EMENDA Nº

\_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA 07/02/2017	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 762, DE 2016
--------------------	-----------------------------------

TIPO
1 [ ] SUPRESSIVA 2 [ ] AGLUTINATIVA 3 [ ] SUBSTITUTIVA 4 [X] MODIFICATIVA 5 [ ] ADITIVA

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO DAVIDSON MAGALHÃES	PCdoB	BA	01/02

## EMENDA MODIFICATIVA

Art. 1º A Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 11. 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”

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

## JUSTIFICAÇÃO

A Lei 9.432 de 08 de janeiro de 1997, em seu artigo 17, previa inicialmente a não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM por um prazo de 10 anos nas operações com mercadorias cuja origem ou cujo destino final fosse porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

A Lei 11.482, de 31 de maio de 2007, originada da conversão da Medida Provisória 340/2006, em seu artigo 11, manteve a previsão de não incidência pelo prazo de 10 anos, ou seja, até 08 de janeiro de 2017. Mas restringiu seu campo de abrangência exclusivamente para a navegação de cabotagem, interior fluvial e lacustre.

Não obstante ser louvável a sensibilidade do governo ao reconhecer, a partir da edição da Medida Provisória 762/2016, a importância da manutenção do benefício, o prazo previsto para a prorrogação de apenas 2 anos, é por demais exíguo.

Nesse sentido, a presente emenda busca alterar a redação do artigo 11 da Lei 11.482/2007, para determinar que a prorrogação do prazo para não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, por mais 10 (dez) anos. Portanto, até 08 de janeiro de 2027.

Sala das Sessões,

fevereiro de 2017.

Deputado Davidson Magalhães  
PCdoB/BA



## Emenda nº à MP 762/2016

Altera o art. 1º da Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016:

Art. 1º. A Lei 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 08 de janeiro de 2019.

Parágrafo Único: Para as importações por portos localizados nas regiões Norte e Nordeste, a não incidência prevista no caput, se aplica apenas sobre as mercadorias que sejam destinadas à industrialização ou consumo, por empreendimentos que se implantarem, modernizarem, ampliarem ou diversificarem nestas regiões, segundo avaliações técnicas específicas das respectivas Superintendências de Desenvolvimento.”

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

## JUSTIFICAÇÃO

O artigo 17 da Lei 9.432, de 08 de janeiro de 1997, ao dispor sobre a ordenação do transporte aquaviário, determinou a não incidência do Adicional de Frete para renovação da Marinha Mercante – AFRMM nas operações com origem ou destino nas regiões Norte ou Nordeste, com o objetivo de estimular o desenvolvimento regional daquelas regiões.

Porém, ao prorrogar a vigência da não incidência em 2007, conforme art. 11 da Lei 11.482 de 31 de maio de 2007, o escopo ficou restrito à navegação de cabotagem, interior fluvial e lacustre, o qual se manteve até a última prorrogação de prazo, cujo prazo foi 08/01/2017.

A Lei 9.808/99, art. 4, por sua vez, conferia o benefício da isenção do AFRMM para empreendimentos situados nas regiões Norte e Nordeste, até 31/12/2015. Ou seja, mesmo com a limitação da não incidência para as importações trazida pela Lei 11.482, art. 11, os empreendimentos que se instalaram nessas regiões utilizavam o benefício da isenção prevista na Lei 9.808/99, art.4, até 31/12/2015 para as importações dos seus insumos ou materiais de consumo.

Portanto, tendo em vista o término dessa vigência e no cenário de crise econômica pelo qual passa o país, torna-se importante a alteração do escopo do artigo 11 da Lei 11.482/07, mantendo-se a abrangência original prevista na Lei 9.432/97, art. 17. Restringindo-se a não incidência, porém, Amplia a não incidência do AFRMM para as demais regiões do país, até 8 de janeiro de 2019. que se implantarem, modernizarem, ampliarem ou diversificarem nestas regiões, segundo avaliações técnicas específicas das respectivas Superintendências de Desenvolvimento, com a inclusão do parágrafo único ao art. 11 da Lei 11.482.



**SENADO FEDERAL**  
Gabinete do Senador Eduardo Braga

Diante do exposto, entendemos ser necessário propiciar a continuidade do benefício não apenas para cabotagem e sim para fretes marítimos de importações destinadas à industrialização ou consumo, nestas mesmas regiões, evitando ônus tributário, o que significa aumento no custo de produção, pela incidência do AFRMM, para diversos setores econômicos do Norte e Nordeste. E, com a alteração proposta nessa emenda da MP 762/16, o benefício do AFRMM para estas regiões passa a constar em um único diploma legal.

**Sala das Comissões , de fevereiro de 2017**

**Senador EDUARDO BRAGA  
PMDB/AM**

## **COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 766, DE 2017**

### **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 762, DE 2016**

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

### **EMENDA ADITIVA Nº**

Acrescente-se à Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016, onde couber, o seguinte artigo:

Art. X. O art. 14 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

*"Art. 14. ....*

*.....*  
*VIII - fertilizantes classificados no Capítulo 31 da TIPi.*

.....” (NR)

## JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 762, de 22/12/2016, trata da prorrogação do prazo da isenção do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País. No entanto, o AFRMM continua a ser cobrado nas operações de transporte de cabotagem, fluvial e lacustre no restante do País e na navegação de longo curso, onerando substancialmente o transporte de fertilizantes, insumo essencial da cadeia produtiva do agronegócio.

Grande parte dos fertilizantes utilizados no País são importados, sujeitando-se, assim, à alíquota do AFRMM sobre a navegação de longo curso (25%), o que eleva excessivamente o preço deste insumo no mercado interno.

Em vista disso, esta Emenda propõe a desoneração do tributo sobre o frete das cargas de fertilizantes, o que reduzirá seu preço, com repercussões positivas nos custos de produção na agricultura e, consequentemente, na exportação de produtos agropecuários e no preço da cesta básica. Por isso, contamos com o apoio das Sras. e Srs. Parlamentares para sua aprovação.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2017.

Deputado VALDIR COLATTO



CONGRESSO NACIONAL

MPV 762

00016

ETIQUETA

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data  
07.02.2017

Proposição  
**Medida Provisória 762/2016**

Autor  
**IRAJA ABREU**

Nº do prontuário  
065

1  Supressiva    2.  Substitutiva    3.  Modificativa    4.  Aditiva    5.  Substitutivo global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
		TEXTO / JUSTIFICAÇÃO		

Altera o art. 1º da Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016:

Art. 1º A Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2022, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre.”

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

### JUSTIFICAÇÃO

A Lei 9.432 de 08 de janeiro de 1997, em seu artigo 17, previa inicialmente a não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM por um prazo de 10 anos nas operações com mercadorias cuja origem ou cujo destino final fosse porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

A Lei 11.482, de 31 de maio de 2007, originada da conversão da Medida Provisória 340/2006, em seu artigo 11, manteve a previsão de não incidência pelo prazo de 10 anos, ou seja, até 08 de janeiro de 2017. Mas restringiu seu campo de abrangência exclusivamente para a navegação de cabotagem, interior fluvial e lacustre.

Não obstante ser louvável a sensibilidade do governo ao reconhecer, a partir da edição da Medida Provisória 762/2016, a importância da manutenção do benefício, o prazo previsto para a prorrogação de apenas 2 anos, é por demais exígua.

Nesse sentido, a presente emenda busca alterar a redação do artigo 11 da Lei 11.482/2007, para determinar que a prorrogação do prazo para não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, por mais 05 anos. Portanto, até 08 de janeiro de 2022.

PARLAMENTAR



**CONGRESSO NACIONAL**

**ETIQUETA**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**Data**  
**07/02/2017**

**Proposição**  
**Medida Provisória nº 762, de 22/12/2016**

**Autor**

**nº do prontuário**

**EMENDA ADITIVA**

Acrescente-se à Medida Provisória nº762, de 22 de dezembro de 2016, o art. 2º, com a seguinte redação:

Art. 2º O artigo 4º da Lei 9.808, de 20 de julho de 1999, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º - Serão concedidos aos empreendimentos que se implantarem modernizarem, ampliarem ou diversificarem no Nordeste e na Amazônia e que sejam considerados de interesse para as regiões, segundo avaliações técnicas das respectivas Superintendências de Desenvolvimento, até 08/01/2022, o benefício da isenção do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, para navegação de longo curso.” (NR)

**JUSTIFICAÇÃO**

A Lei 9.808 de 1999, que define as diretrizes e os incentivos fiscais para o desenvolvimento regional, estabeleceu a isenção do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRRM e do Imposto de Operações Financeiras – IOF, associados aos investimentos de implantação, ampliação,

modernização ou diversificação de empreendimentos produtivos nas regiões Nordeste e na Amazônia, até 31 de dezembro de 2010.

A Medida Provisória no 517 de 2010, convertida na Lei no 12.431 de 2011, restringiu a abrangência do benefício somente ao AFFRM, ampliando sua vigência até 31 de dezembro de 2015. A exposição de motivos da referida medida cita que a proposta se coaduna com um dos quatro objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil esculpidos na Constituição Cidadã de 1988 – erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais.

Adicionalmente, uma das estratégias propostas na Política Nacional de Desenvolvimento Regional – PNDR, instituída pelo Decreto nº 6.047, de 22 de fevereiro de 2007, é a ativação das potencialidades de desenvolvimento das regiões brasileiras, por meio do uso de instrumentos que estimulem a formação de capital fixo e social em regiões menos favorecidas, e que impliquem na geração de emprego e renda.

Com o objetivo de atender a essas determinações é que apresento esta proposta de emenda que amplia até 2020 a isenção do AFRMM para as regiões Norte e Nordeste, vinculados à formação de capital fixo na forma de investimentos produtivos que ampliam a produção, produtividade, geração de empregos e por conseguinte, de forma indireta, a arrecadação regional de tributos.

A desoneração proposta possui caráter restrito e atinge somente a navegação de longo curso em empreendimentos que ampliam a formação de capital fixo regional. Isso ocorre pelo fato das navegações de cabotagem, interna e lacustre já estarem isentas até janeiro de 2019, por força da aplicação da Lei 13.341 de 2016.

O AFRMM sobre a navegação de longo curso incide somente na importação, o que impacta diretamente cadeias produtivas que dependem de insumos importados, em especial o setor químico que possui extensas cadeias produtivas.

Como a isenção é restrita a empreendimentos que realizem investimentos durante o período de vigência do benefício, não há como precisar os valores a serem desonerados.

Já o prazo de vigência proposto atende ao comando expresso no art. 118, § 4º da Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício fiscal do ano de 2017, que restringe a 5 anos medidas que resultem em renúncias de receitas.

Pelo fato da desoneração do AFRMM ser determinante para corrigir distorções regionais, orientar decisões de novos investimentos e manter a competitividade das regiões Norte e Nordeste para a atração de novos investimentos é que peço o apoio dos nobres colegas à presente emenda.

Sala da Comissão, 07 de fevereiro de 2017.

Deputado MÁRCIO MARINHO  
(PRB/BA)



**CONGRESSO NACIONAL**

**ETIQUETA**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

**Data  
07/02/2017**

**Proposição  
Medida Provisória nº 762, de 22/12/2016**

**Autor**

**nº do prontuário**

**EMENDA MODIFICATIVA**

<b>Página</b>	<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>alínea</b>
---------------	---------------	------------------	---------------	---------------

Altere-se o Art. 1º da MPV 762, de 2016, passando a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º - A Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.11 – O prazo previsto no Art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2022.”

**JUSTIFICAÇÃO**

A presente proposta legislativa visa estender o benefício de não incidência do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País, já determinado por essa medida, por mais 3 anos, incluindo ainda a navegação de longo curso.

O AFRMM incide sobre o frete das empresas de navegação que operam em porto brasileiro, atingindo a navegação de longo curso, de cabotagem, fluvial e lacustre. Suas alíquotas podem chegar a 40%, quando a operação de navegação fluvial e lacustre envolver o transporte de granéis líquidos nas Regiões Norte e Nordeste.

A extensão do prazo definido na medida provisória visa adiar o término do benefício hoje vigente, o qual acabará em 8 de janeiro de 2019, caso essa Medida provisória seja convertida em Lei, trazendo impactos relevantes ao já desigual desenvolvimento das regiões norte e nordeste.

A redução de custos do transporte de mercadorias a partir ou para as Regiões Norte e Nordeste remonta o ano de 1997, no qual foi estabelecida a não incidência aqui tratada. Com efeito, esta tem sido prorrogada de forma reiterada (Lei nº 11.482/07; Lei nº 12.507/11). Esse tratamento se justifica tendo em vista os preceitos constitucionais que determinam à garantia do desenvolvimento nacional, a teor do que se verifica no art. 151, inciso I, da Carta.

Assim, em um cenário de retração da economia, se justifica a ampliação do prazo aqui proposta, visando contribuir para trazer competitividade às regiões nacionais mais isoladas do eixo produtivo, permitindo a inclusão econômica destas importantes zonas do território brasileiro.

Por todos os argumentos apresentados, contamos com o apoio dos Nobres Pares a essa emenda.

Sala da Comissão, 07 de fevereiro de 2017.

Deputado MÁRCIO MARINHO  
(PRB/BA)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição			
<b>MEDIDA PROVISÓRIA Nº 762, DE 22 DE DEZEMBRO DE 2016</b>				
Autor <b>Deputado BILAC PINTO</b>				
Nº do prontuário				
1 <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> substitutiva	3. <input type="checkbox"/> modificativa	4. X aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
Página 01 de 01	Art. X	Parágrafo		Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Altera o art. 1º da Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016:

Art. 1º A Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2019, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, estendendo-se, inclusive, às Regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste.”

### **JUSTIFICAÇÃO**

O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM é uma contribuição para o apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras. O valor é cobrado de empresas de navegação que usam os portos brasileiros.

A Lei 9.432/97, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, em seu art. 17, afastou o recolhimento sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do país, por um período de 10 (dez) anos. Tal prazo foi prorrogado, com o advento da MP 762/15, para até 8 de janeiro de 2019.

Não obstante o art. 17 da referida Lei ter indicado apenas as Regiões Norte e Nordeste com o objetivo de reduzir desigualdades regionais (art. 3º, inciso III, da CF/88), tendo em vista a gravidade da situação econômica do país e visando a captação de novos investimentos e empreendedores para a retomada do crescimento nacional, torna-se importante a ampliação desse benefício às outras Regiões do país. Eis que, na situação atual do país, é de se prevalecer a garantia do desenvolvimento nacional, nos termos do art. 3º, inciso II, da CF/88.

**PARLAMENTAR  
DEPUTADO FEDERAL BILAC PINTO**

**EMENDA N° - CM**  
(à MPV nº 762, de 2016)

Inclua-se, onde couber, na Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016, novo artigo 2º com a seguinte redação, renumerando-se os demais:

**Art 2º.** O art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 17. Por um prazo de 10 anos, contado a partir da data da vigência desta Lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou destino final seja porto localizado na Região Norte ou em estado incluído na área de atuação da SUDENE.” (NR)

### **JUSTIFICAÇÃO**

Essa emenda tem por objetivo incluir os estados abrangidos pela área de atuação da SUDENE no rol das regiões beneficiadas pela não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

No caso da SUDENE, a nova redação passa a incluir os estados de Minas Gerais e do Espírito Santo. O Espírito Santo, apesar de pertencer à Região Sudeste, possui indicadores de desenvolvimento inferiores à média nacional. Dessa forma, é justificável que o benefício tributário sobre a cobrança do AFRMM seja estendido ao Espírito Santo.

Estímulos ao desenvolvimento do transporte aquaviário trazem enormes ganhos de competitividade à economia local por qualquer critério de comparação: custo, impacto sobre o meio ambiente, risco de acidentes, etc.

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 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 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.

Contamos com o apoio de nossos Pares para essa proposta, que dinamizará a economia capixaba, barateando os produtos locais.

Sala da Comissão,

Senador RICARDO FERRAÇO

**EMENDA N° - CM**  
(à MPV nº 762, de 2016)

Inclua-se, onde couber, na Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016, novo artigo 2º com a seguinte redação, renumerando-se os demais:

**Art 2º.** O art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 17. Por um prazo de 10 anos, contado a partir da data da vigência desta Lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País ou no Estado do Espírito Santo.” (NR)

### **JUSTIFICAÇÃO**

Essa emenda tem por objetivo incluir o estado do Espírito Santo no rol das regiões beneficiadas pela não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

O Espírito Santo, apesar de pertencer à Região Sudeste, possui indicadores de desenvolvimento inferiores à média nacional. Parte do estado, inclusive, pertence à área de atuação da SUDENE. Dessa forma, é justificável que o benefício tributário sobre a cobrança do AFRMM seja estendido ao Espírito Santo.

Estímulos ao desenvolvimento do transporte aquaviário trazem enormes ganhos de competitividade à economia local por qualquer critério de comparação: custo, impacto sobre o meio ambiente, risco de acidentes, etc.

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 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 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.

Contamos com o apoio de nossos Pares para essa proposta, que dinamizará a economia capixaba, barateando os produtos locais.

Sala da Comissão,

Senador RICARDO FERRAÇO

**EMENDA N° - CM**  
(à MPV nº 762, de 2016)

Inclua-se, onde couber, na Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016, novo artigo 2º com a seguinte redação, renumerando-se os demais:

**Art 2º.** O art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 17. Por um prazo de 10 anos, contado a partir da data da vigência desta Lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou destino final seja porto localizado em estado incluído na área de atuação da SUDAM e da SUDENE.” (NR)

### **JUSTIFICAÇÃO**

Essa emenda tem por objetivo incluir os estados abrangidos pelas áreas de atuação da SUDAM e da SUDENE no rol das regiões beneficiadas pela não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

No caso da SUDENE, a nova redação passa a incluir os estados de Minas Gerais e do Espírito Santo. O Espírito Santo, apesar de pertencer à Região Sudeste, possui indicadores de desenvolvimento inferiores à média nacional. Dessa forma, é justificável que o benefício tributário sobre a cobrança do AFRMM seja estendido ao Espírito Santo.

Estímulos ao desenvolvimento do transporte aquaviário trazem enormes ganhos de competitividade à economia local por qualquer critério de comparação: custo, impacto sobre o meio ambiente, risco de acidentes, etc.

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 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 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.

Contamos com o apoio de nossos Pares para essa proposta, que dinamizará a economia capixaba, barateando os produtos locais.

Sala da Comissão,

Senador RICARDO FERRAÇO



**CONGRESSO NACIONAL**

**APRESENTAÇÃO DE EMENDAS**

<b>Data</b> <b>06/02/2017</b>	<b>proposição</b> <b>Medida Provisória nº 762, de 22/12/2016</b>			
<b>Autor</b>				<b>nº do prontuário</b>
<b>1. <input type="checkbox"/> Supressiva</b>	<b>2. <input type="checkbox"/> substitutiva</b>	<b>3 X modificativa</b>	<b>4. <input type="checkbox"/> aditiva</b>	<b>5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global</b>
<b>Página</b>	<b>Artigo</b>	<b>Parágrafo</b>	<b>Inciso</b>	<b>alínea</b>

**TEXTO / JUSTIFICAÇÃO**

Altere-se o Art. 1º da MPV 762, de 2016, passando a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º - A Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“ Art.11 – O prazo previsto no Art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2020, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre.”

**JUSTIFICAÇÃO**

O dispositivo estabelecido no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que concedeu o benefício de não incidência do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País, tem atendido a finalidade prevista originalmente para as navegações de cabotagem, que apresentou um crescimento consistente, com índices anuais sempre superiores a 10% a.a., no transporte de carga conteinerizada, e para a navegação interior fluvial e lacustre, que com índices elevados de renovação da frota que atende o transporte de petróleo e derivados na região amazônica. As prorrogações do prazo inicial de 10 anos, através da MPV nº 340/2006, transformada na Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, e, posteriormente, pela MPV nº 534/2011, transformada na Lei nº 12.507, de 11 de outubro de 2011, em ambos os casos por mais 5 anos, demonstram que os governos que se sucederam ao longo dos últimos 20 anos, sempre aprovaram a medida adotada.

A MPV nº 762, de 22 de dezembro de 2016, confirma a disposição do atual Governo em dar continuidade ao processo, entretanto, a grave crise econômica que atingiu o País nos últimos anos, recomendou uma cautela adicional e, desta vez, a prorrogação proposta não foi de 5 anos, mas de apenas 2 anos, permitindo nova avaliação da situação nos próximos semestres, antes de definir novo prazo de prorrogação.

Acontece que o prazo de vigência estabelecido na MPV nº 762/2016, de 08 de janeiro de 2019, leva o período de avaliação para o centro do processo eleitoral de 2018 e o momento de decisão para as semanas críticas de formação de um novo Governo e da renovação do Congresso, que, quase sempre, afetam as prioridades dos diferentes setores governamentais.

A presente proposta legislativa visa estender o prazo de 08 de janeiro de 2019, já determinado por essa medida, até janeiro de 2020, permitindo que a decisão final

seja tomada com o novo Governo já consolidado e o Congresso em plena atividade.

Por todos os argumentos apresentados, contamos com o apoio dos Nobres Pares a essa emenda.

Sala da Comissão, 06 de fevereiro de 2017.

Deputado Federal

PARECER N° 1/2017 DA CHMPV 762/2016

**MEDIDA PROVISÓRIA N° 762, DE 2016**  
**(Do Poder Executivo)**

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

**Autor:** Poder Executivo

**Relator:** Deputado Felipe Maia.

## I - RELATÓRIO

O Poder Executivo fez publicar, em 22 de dezembro de 2016, a Medida Provisória nº 762, com o objetivo de prorrogar, até 8 de janeiro de 2019, a não incidência temporária do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM sobre mercadorias transportadas pelas navegações de cabotagem e interior, com origem ou destino final em porto localizado nas Regiões Norte ou Nordeste do País.

O benefício, previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, deveria ter-se extinguido em 8 de janeiro de 2017, nos termos da anterior redação do art. 11 da Lei nº 11.482, de 2007 (com a redação dada pela Lei nº 12.507, de 2011), que lhe prorrogara a vigência até aquela data.

Na exposição de motivos ao Presidente da República (EMI Nº 00158, de 2016), afirmam os Srs. Ministros dos Transportes, Portos e Aviação Civil e da Fazenda que a renovação do benefício tem por objetivo:

a) contribuir para o desenvolvimento econômico das regiões beneficiadas e para reduzir desigualdades regionais, com o barateamento dos custos logísticos do escoamento de bens e matérias primas ali produzidos;



b) reduzir a carga tributária sobre o frete aquaviário de cabotagem e interior, mantendo a atratividade desse modal de transportes;

c) evitar a migração de cargas do modal aquaviário para o rodoviário e manter a oferta dos serviços pelas empresas brasileiras de navegação; e

d) reduzir a demanda de transporte de cargas pelo modal rodoviário e, por conseguinte, o custo da União com manutenção das vias e indenizações por acidentes.

Ainda segundo a Exposição de Motivos, “[a] não incidência do AFRMM na cabotagem e interior com origem ou destino no Norte e Nordeste beneficia uma variedade ampla de setores que atualmente utilizam o transporte por cabotagem e navegação interior para o transporte de mercadorias produzidas nas regiões Norte e Nordeste para as regiões Sul e Sudeste bem como para o transporte de insumos e produtos adquiridos por empresas e pessoas destas regiões das regiões sul e sudeste.”

O prazo para emendamento correu entre 2 e 7 de fevereiro e a matéria recebeu 23 Emendas.

Em 21 de março de 2017, ato do Presidente da Mesa do Congresso Nacional prorrogou a vigência da Medida Provisória por sessenta dias, nos termos do § 7º do art. 62 da Constituição.

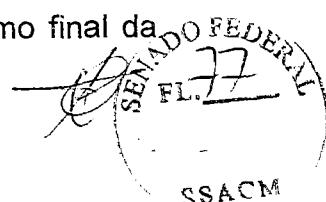
É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Cumpre a este Colegiado, antes de apreciar o mérito, manifestar-se a respeito da constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa, compatibilidade e adequação financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 762, de 2016, e das emendas a ela apresentadas.

### DA CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA

Nos termos da exposição de motivos que a acompanha, a urgência e a relevância da medida decorriam da proximidade do termo final da



vigência do benefício prorrogado, considerando a elevação de custos (da ordem de R\$ 298 milhões/ano, com base nos dados de 2015) que a incidência do adicional de frete representaria, para os usuários dos serviços.

A proposição principal e as emendas a ela apresentadas não incorrem em vício de constitucionalidade e injuridicidade, salvo no que se refere à **Emenda nº 2**, a qual versa matéria alheia ao conteúdo da MP.

Por essa razão, o exame de tal Emenda, nos termos da Decisão da Presidência da Câmara dos Deputados proferida em resposta à Questão de Ordem nº 478, de 2009, representaria afronta ao texto constitucional.

Assim, **voto pelo atendimento dos pressupostos de urgência e relevância da Medida Provisória nº 762, de 2016, bem como pela constitucionalidade, juridicidade e adequação à técnica legislativa da MP e das Emendas a ela propostas, prejudicado o exame da Emenda de nº 2.**

## DA COMPATIBILIDADE E ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA

A análise da compatibilidade e adequação financeira e orçamentária da proposta deve partir da compreensão de que as receitas arrecadadas com o Adicional de Frete, que tem natureza jurídico-tributária de contribuição de intervenção no domínio econômico, destinam-se a<sup>1</sup>:

a) Compor o Fundo de Marinha Mercante (FMM) destinado a “prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras”<sup>2</sup>;

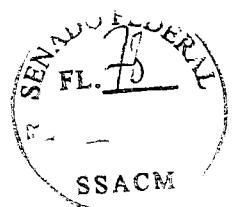
b) Empresas brasileiras de navegação que operem embarcação própria ou afretada, de registro brasileiro;

c) Conta especial, para rateio entre empresas brasileiras de navegação de cabotagem e interior (fluvial e lacustre), proporcionalmente ao total de fretes gerado no transporte, no Brasil, de cargas de importação e exportação.

Para evitar que a não incidência temporária do Adicional impusesse perdas às empresas de navegação, o art. 52-A, da Lei nº 10.833/04 prescreve uma compensação, com recursos que seriam destinados ao FMM, para as parcelas da contribuição destinadas às empresas.

<sup>1</sup> Lei nº 10.893/04, art. 17.

<sup>2</sup> Lei nº 10.893/04, art. 22.



De acordo com a Exposição de Motivos, o impacto dessa compensação já está previsto no orçamento do Fundo, pelo que a prorrogação do incentivo não traz “*aumento do impacto em relação à situação atual*”.

No mesmo sentido opina a Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira da Câmara dos Deputados, por meio da Nota Técnica nº 5-2017 elaborada em obediência à Resolução nº 1/2002 do Congresso Nacional.

Nessa linha de raciocínio, pode-se afirmar também que as receitas decorrentes do retorno do AFRMM não repercutiriam positivamente sobre a arrecadação da União, tendo em vista sua destinação ao FMM e às empresas brasileiras de transportes aquaviários.

As **Emendas de nº 1, 5, 6, 13, 16 e 23** tratam de aumentar o prazo de prorrogação do benefício fiscal, previsto na MP 762/16. A Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO - art. 118, § 4º), exige que Projetos de Lei ou Medidas Provisórias que concedam ou ampliem incentivos ou benefícios de natureza tributária contenham cláusula de vigência máxima de cinco anos<sup>3</sup>.

Esse dispositivo orçamentário fulminaria as Emendas nº 5 e 13, que prorrogam a suspensão do AFRMM por 6 e 10 anos, respectivamente. Entretanto, trata-se de um vício que é sanado no Projeto de Lei de Conversão em anexo.

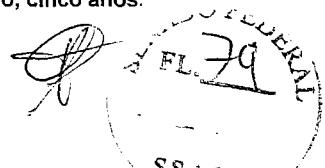
As **Emendas de nº 3, 4, 14, 17 e 18** propõem estender a suspensão da incidência do AFRMM também às importações transportadas por fretes marítimos de longo curso, quando destinadas a portos das regiões NE e da Amazônia.

As **Emendas de nº 7, 8 e 15** pretendem estender o benefício ao transporte de cargas de adubos e fertilizantes. Além disso, a **Emenda nº 7**, assim como a **Emenda nº 9**, reduz a zero permanentemente as alíquotas do Adicional, nos fretes de cabotagem e navegação interior.

As **Emendas de nº 11, 12, 19, 20, 21 e 22** propõem que o benefício alcance o Estado do Espírito Santo (sob o argumento de que também

<sup>3</sup> Art. 118. Somente será aprovado o projeto de lei ou editada a medida provisória que institua ou altere receita pública quando acompanhado da correspondente demonstração da estimativa do impacto na arrecadação, devidamente justificada.

.....  
§ 4º Os projetos de lei aprovados ou medidas provisórias que resultem em renúncia de receita em razão de concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária, financeira, creditícia ou patrimonial, ou que vinculem receitas a despesas, órgãos ou fundos, deverão conter cláusula de vigência de, no máximo, cinco anos.



integra a zona de atuação da Sudene) ou que alcance portos em todas as regiões do País.

Poder-se-ia cogitar de renúncia adicional de receitas da União, em relação ao previsto na proposição original, com inobservância dos imperativos da legislação orçamentária e da Lei de Responsabilidade Fiscal em relação a muitas dessas emendas.

Entretanto, consideramos que tal renúncia pressuposta pode ser sanada no desenho do projeto de lei de conversão, razão pela qual consideramos todas as Emendas adequadas orçamentária e financeiramente, sobretudo porque o prazo para emendamento é extremamente exíguo, não permitindo, muitas vezes, que a Emenda se faça acompanhar de estimativa de renúncia de receitas e das respectivas medidas compensatórias.

Dessa forma, **voto pela adequação e compatibilidade sob os aspectos financeiro e orçamentário da Medida Provisória nº 762, de 2016, e das Emendas a ela apresentadas, prejudicada a apreciação de tal aspecto unicamente em relação à Emenda nº 2 pelas razões anteriormente apontadas quando da análise dos aspectos constitucionais.**

## DO MÉRITO

A Medida Provisória nº 762, de 2016, merece ser aprovada. A desoneração tributária do transporte aquaviário vem mostrando resultados positivos no barateamento dos fretes, ajudando o esforço de combate à inflação.

Além disso, a matriz brasileira de transportes caracteriza-se por excessiva concentração no modal rodoviário, de forma que o incentivo tributário a uma distribuição mais equilibrada entre os vários modais constitui política pública importante também na área de transportes. Como bem ressaltaram os Ministros em sua Exposição de Motivos, o viés rodoviário acentuado, além do encarecimento dos fretes, traz ineficiência econômica e pressiona os gastos públicos, razões bastantes para justificar a medida.

O benefício em tela foi instituído pela Lei nº 9.432/97 (art. 17), para vigorar pelo prazo de 10 anos a contar da sua vigência. Na versão original, a não incidência do AFRMM aplicava sobre fretes com origem ou destino em porto



das regiões Norte ou Nordeste, independentemente do modal (longo curso, cabotagem, interior fluvial ou lacustre). Em 2006 (MP nº 340/06, posteriormente convertida na Lei nº 11.482/07 – art. 11) a não incidência foi prorrogada até janeiro de 2012, mas apenas para os modais cabotagem, interior fluvial e lacustre. O art. 3º da Lei nº 12.507, de 2011, prorrogou por mais cinco anos a vigência do benefício, que passou a valer até 8 de janeiro de 2017, restrito ainda aos modais cabotagem e interior. A MP nº 762/16 traz agora mais uma prorrogação, desta vez por dois anos, restrita a esses mesmos modais.

As alíquotas vigentes para o Adicional, sem considerar a não incidência ora sob análise, são as seguintes:

#### Alíquotas do AFRMM

	Região Norte		Região NE		Demais Regiões
	MP 762	Sem MP	MP 762	Sem MP	
<b>Navegação de Longo curso</b>					
- Importações	25%	25%	25%	25%	25%
- Exportações	-	-	-	-	-
<b>Cabotagem</b>	-	10%	-	10%	10%
<b>Interior</b>	-	-	-	-	-
- Graneis líquidos	-	40%	-	40%	-

A proposta de se desoneras do Adicional de Frete a totalidade dos fretes de importação, além do já mencionado aspecto da incompatibilidade orçamentária, certamente traria prejuízos para as empresas brasileiras que operam embarcações inscritas no Regime Especial Brasileiro (REB), pela esterilização indireta dos incentivos de que gozam atualmente.

As **Emendas de nº 1, 5, 6, 13, 16 e 23** propõem dilatar o prazo de vigência do benefício. Considerando a exiguidade do lapso entre a data de posse do próximo governo, a ser eleito em 2018, e o termo final previsto na MP nº 762/16, parece razoável a extensão, a fim de evitar quaisquer atropelos que tumultuem o bom funcionamento do setor, até 2020. Por essa razão, somos pela aprovação das referidas Emendas na forma do Projeto de Lei de Conversão em anexo.

Somos favoráveis, no mérito, às **Emendas de nº 3, 4, 14, 17 e 18**, na forma do Projeto de Lei de Conversão em anexo, uma vez que



\* C D 1 7 8 9 7 1 4 4 7 3 3 5 \*

SEB  
FL  
81  
SSAC

consideramos meritória a manutenção dos investimentos e dos empregos nas regiões nelas previstas, bem como a atração de novos investimentos para as mesmas. Consideramos que tais Emendas não importam em renúncia fiscal substancial, uma vez que o gasto público delas decorrente será mais do que compensado com o incremento da arrecadação dos tributos incidentes sobre o incremento do giro da atividade econômica por elas trazido.

No presente momento, manifestamo-nos contrariamente às **Emendas de nº 7, 8 e 15**, que pretendem estender o benefício ao transporte de cargas de adubos e fertilizantes, dada a amplitude que buscam para o benefício fiscal ora em análise.

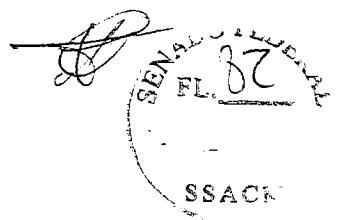
Pela mesma razão, manifestamo-nos, no mérito, contrariamente às **Emendas de nº 11, 12, 19, 20, 21 e 22**, que buscam estender o benefício a outras regiões do País, além das regiões Norte e Nordeste, ou a outras modalidades de navegação, de modo amplo.

Por igual, manifestamo-nos, no mérito, contrariamente à **Emenda nº 10**, que acrescenta a realização de obras de dragagem, expansão e modernização em instalações portuárias ao rol de destinações dos recursos arrecadados com o Adicional. Não há o que argumentar quanto à importância estratégica de obras dessa natureza, para os interesses da economia nacional. Mas, exatamente por esse motivo, não parece haver necessidade de buscar recursos no AFRMM, cuja finalidade – também de grande relevância para o País –, não dispõe da mesma variedade de fontes de financiamento. Empresas de infraestrutura têm acesso a recursos em diversas fontes, inclusive privadas, no Brasil ou no exterior, o que nem sempre é verdadeiro para os armadores nacionais.

## CONCLUSÃO

Pelos motivos acima expostos, concluo:

- a) pelo atendimento da Medida Provisória nº 762, de 2016, aos pressupostos constitucionais de relevância e urgência;
- b) pela impertinência temática da **Emenda de nº 2**, nos termos da decisão da Presidência da Câmara dos Deputados em resposta à Questão de Ordem nº 478, de 2009;
- c) pela inobservância da técnica legislativa adequada nas Emendas nº 12, 20, 21 e 22.



d) pela constitucionalidade, juridicidade e adequação à técnica legislativa da Medida Provisória nº 762, de 2016, e das Emendas a ela propostas, ressalvado o disposto nos itens b e c;

e) pela adequação e compatibilidade financeira e orçamentária da MP nº 762/16 e das Emendas a ela apresentadas, prejudicada a análise quanto à **Emenda nº 2**; e

f) no mérito, pela aprovação da Medida Provisória nº 762, de 2016, e das **Emendas nº 1, 3, 4, 6, 14, 16 17, 18 e 23** a ela apresentadas, na forma do anexo Projeto de Lei de Conversão, e pela rejeição das demais emendas.

Sala da Comissão, em de 2017.

  
Deputado Felipe Maia

Relator

2017\_2624 - Felipe Maia - MP 762 - Parecer e PLV.docx



**PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO N° , DE 2017**  
**(MEDIDA PROVISÓRIA N° 762, DE 2016)**

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

O Congresso Nacional decreta:

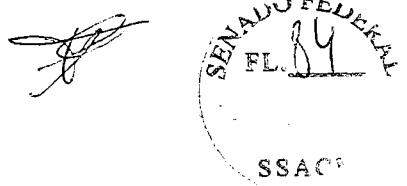
Art. 1º A Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2020, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre." (NR)

Art. 2º A Lei 9.432, de 8 de janeiro de 2007, passa a vigorar com acrescida do seguinte art. 17-A:

"Art. 17-A. Aplica-se, pelo prazo de cinco anos, sobre as mercadorias importadas por portos localizados nas regiões Norte e Nordeste que sejam destinadas à industrialização ou consumo, por empreendimentos que se implantarem, modernizarem, ampliarem ou diversificarem nestas regiões, segundo avaliações técnicas específicas das respectivas Superintendências de Desenvolvimento, a não incidência prevista no art. 17 desta Lei." (NR)

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



Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2017.

  
Deputado Felipe Maia  
Relator

2017\_2624 - Felipe Maia - MP 762 - Parecer e PLV.docx



## **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 762, DE 2016 (Do Poder Executivo)**

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

**Autor:** Poder Executivo

**Relator:** Deputado Felipe Maia.

### **COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO**

Após a apresentação de nosso Relatório, recebemos sugestão de aprimoramento do Projeto de Lei de Conversão apresentado, no sentido de que o art. 17-A que estamos introduzindo na Lei 9.432, de 8 de janeiro de 2007, dedicasse o mesmo tratamento tributário aos empreendimentos ora implantados, modernizados, ampliados ou diversificados e aos que se implantarem, modernizarem, ampliarem ou diversificarem nas regiões Norte e Nordeste.

Consideramos adequada e oportuna a sugestão por duas razões. A primeira é a de eliminar qualquer possibilidade de discussão acerca de possível violação do princípio constitucional da isonomia tributária. A segunda porque traz segurança jurídica tanto àqueles que investiram, quanto àqueles que pretendem investir nas regiões citadas.

Feitas essas considerações, passa o Projeto de Lei de Conversão à Medida Provisória nº 762, de 2016, a ser o constante da presente complementação de voto, razão pela qual concluímos:

a) pelo atendimento da Medida Provisória nº 762, de 2016, aos pressupostos constitucionais de relevância e urgência;

\* C D 1 7 1 0 4 1 3 5 4 2 4 7 \*

*[Assinatura]*

86

b) pela impertinência temática da **Emenda de nº 2**, nos termos da decisão da Presidência da Câmara dos Deputados em resposta à Questão de Ordem nº 478, de 2009;

c) pela inobservância da técnica legislativa adequada nas Emendas nº 12, 20, 21 e 22.

d) pela constitucionalidade, juridicidade e adequação à técnica legislativa da Medida Provisória nº 762, de 2016, e das Emendas a ela propostas, ressalvado o disposto nos itens b e c;

e) pela adequação e compatibilidade financeira e orçamentária da MP nº 762/16 e das Emendas a ela apresentadas, prejudicada a análise quanto à **Emenda nº 2**; e

f) no mérito, pela aprovação da Medida Provisória nº 762, de 2016, e das **Emendas nº 1, 3, 4, 6, 14, 16 17, 18 e 23** a ela apresentadas, na forma do anexo Projeto de Lei de Conversão, e pela rejeição das demais emendas.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2017.



Deputado Felipe Maia

Relator



**PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº , DE 2017**  
**(MEDIDA PROVISÓRIA Nº 762, DE 2016)**

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2020, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre.” (NR)

Art. 2º A Lei 9.432, de 8 de janeiro de 2007, passa a vigorar com acrescida do seguinte art. 17-A:

“Art. 17-A. Aplica-se, pelo prazo de cinco anos, sobre as mercadorias importadas por portos localizados nas regiões Norte e Nordeste que sejam destinadas à industrialização ou consumo, por empreendimentos implantados, modernizados, ampliados ou diversificados e aos que se implantarem, modernizarem, ampliarem ou diversificarem nestas regiões, segundo avaliações técnicas específicas das



respectivas Superintendências de Desenvolvimento, a não incidência prevista no art. 17 desta Lei." (NR)

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

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de 2017.

  
Deputado Felipe Maia

Relator



**MEDIDA PROVISÓRIA N° 762, DE 2016**  
**(Do Poder Executivo)**

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

**Autor:** Poder Executivo

**Relator:** Deputado Felipe Maia.

**SEGUNDA COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO**

Tendo em vista os entendimentos havidos durante a discussão nesta Comissão Mista, apresentamos a presente complementação de voto a fim de consolidar os mesmos em nova versão do Projeto de Lei de Conversão.

No art. 1º, foi alterada a redação proposta para o art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, de modo que o prazo nele previsto se encerrará em 8 de janeiro de 2022,

"Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2022, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre." (NR)

No art. 2º foi corrigida a data da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que apresentava incorreção em seu ano.

Foi incluído novo art. 3º, contemplando o texto da Emenda 10, ora acatada. O anterior art. 3º, por essa razão, fica renumerado como art. 4º.



Pelo exposto, o Projeto de Lei de Conversão à Medida Provisória nº 762, de 2016, passa a ser o constante da presente complementação de voto e concluímos:

a) pelo atendimento da Medida Provisória nº 762, de 2016, aos pressupostos constitucionais de relevância e urgência;

b) pela impertinência temática da **Emenda de nº 2**, nos termos da decisão da Presidência da Câmara dos Deputados em resposta à Questão de Ordem nº 478, de 2009;

c) pela inobservância da técnica legislativa adequada nas Emendas nº 12, 20, 21 e 22.

d) pela constitucionalidade, juridicidade e adequação à técnica legislativa da Medida Provisória nº 762, de 2016, e das Emendas a ela propostas, ressalvado o disposto nos itens b e c;

e) pela adequação e compatibilidade financeira e orçamentária da MP nº 762/16 e das Emendas a ela apresentadas, prejudicada a análise quanto à **Emenda nº 2**; e

f) no mérito, pela aprovação da Medida Provisória nº 762, de 2016, e das **Emendas nº 1, 3, 4, 6, 10, 14, 16 17, 18 e 23** a ela apresentadas, na forma do anexo Projeto de Lei de Conversão, e pela rejeição das demais emendas.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2017.

  
Deputado Felipe Maia

Relator



# PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO N° , DE 2017

(MEDIDA PROVISÓRIA N° 762, DE 2016)

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2022, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre." (NR)

Art. 2º A Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com acrescida do seguinte art. 17-A:

"Art. 17-A. Aplica-se, pelo prazo de cinco anos, sobre as mercadorias importadas por portos localizados nas regiões Norte e Nordeste que sejam destinadas à industrialização ou consumo, por empreendimentos implantados, modernizados, ampliados ou diversificados e aos que se implantarem, modernizarem, ampliarem ou diversificarem nestas regiões, segundo avaliações técnicas específicas das respectivas Superintendências de Desenvolvimento, a não incidência prevista no art. 17 desta Lei." (NR)



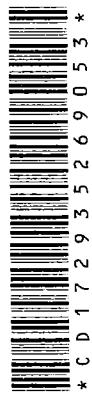
Art. 3º O art. 22 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“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, bem como para a recuperação, dragagem, modernização e expansão ou construção de portos, observado o disposto no inciso I do art. 2º.” (NR)

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

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2017.

  
Deputado Felipe Maia  
Relator





CONGRESSO NACIONAL  
Comissão Mista da Medida Provisória nº 762/2016

## DECISÃO DA COMISSÃO

Reunida nesta data a Comissão Mista destinada a examinar emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 762, de 2016, foi aprovado, por unanimidade, o relatório do Deputado Felipe Maia, que passa a constituir o Parecer da Comissão, o qual conclui: a) pelo atendimento da Medida Provisória nº 762, de 2016, aos pressupostos constitucionais de relevância e urgência; b) pela impertinência temática da Emenda de nº 2, nos termos da decisão da Presidência da Câmara dos Deputados em resposta à Questão de Ordem nº 478, de 2009; c) pela inobservância da técnica legislativa adequada nas Emendas nº 12, 20, 21 e 22; d) pela constitucionalidade, juridicidade e adequação à técnica legislativa da Medida Provisória nº 762, de 2016, e das Emendas a ela propostas, ressalvado o disposto nos itens b e c; e) pela adequação e compatibilidade financeira e orçamentária da Medida Provisória nº 762/16 e das Emendas a ela apresentadas, prejudicada a análise quanto à Emenda nº 2; f) no mérito, pela aprovação da Medida Provisória nº 762, de 2016, e das Emendas nº 1, 3, 4, 6, 10, 14, 16, 17, 18 e 23 a ela apresentadas, na forma Projeto de Lei de Conversão apresentado, e pela rejeição das demais emendas.

Presentes à reunião os Senadores Romero Jucá, Valdir Raupp, Gladson Cameli, Armando Monteiro, Magno Malta, Randolfe Rodrigues e Vanessa Grazziotin; e os Deputados Mauro Pereira, João Paulo Papa, Aelton Freitas, Felipe Maia, Márcio Marinho, Leo de Brito, Jorge Côrte Real, Celso Jacob, Leonardo Quintão, Andre Moura, e Pedro Uczai.

Brasília, 3 de maio de 2017.

Senador Wellington Fagundes  
Presidente da Comissão Mista



## **PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº 11 , DE 2017**

**(MEDIDA PROVISÓRIA Nº 762, DE 2016)**

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2022, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre.” (NR)

Art. 2º A Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com acrescida do seguinte art. 17-A:

“Art. 17-A. Aplica-se, pelo prazo de cinco anos, sobre as mercadorias importadas por portos localizados nas regiões Norte e Nordeste que sejam destinadas à industrialização ou consumo, por empreendimentos implantados, modernizados, ampliados ou diversificados e aos que se implantarem, modernizarem, ampliarem ou diversificarem nestas regiões, segundo avaliações técnicas específicas das respectivas Superintendências de Desenvolvimento, a



não incidência prevista no art. 17 desta Lei.”  
(NR)

Art. 3º O art. 22 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“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, bem como para a recuperação, dragagem, modernização e expansão ou construção de portos, observado o disposto no inciso I do art. 2º.” (NR)

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

Sala da Comissão, em 3 de maio de 2017.

Senador Wellington Fagundes  
Presidente

