

## COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DEFESA NACIONAL

### PROJETO DE LEI N.º 10.834, DE 2018 (PODER EXECUTIVO)

Altera a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM.

**Autor:** PODER EXECUTIVO

**Relatora:** DEPUTADA BRUNA FURLAN

#### I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 10.834, de 2018, de iniciativa do Poder Executivo, propõe alterar a Lei nº 10.893, de 2004, que trata do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e o Fundo da Marinha Mercante (FMM).

A matéria, originária do Comando da Marinha e encaminhada ao Ministério da Defesa foi objeto de análise, também, no âmbito do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil obtendo manifestações favoráveis mediante a fundamentação de retomada do setor naval brasileiro. Assim, a proposta em análise sugere a alteração parcial dos artigos 17 e 26 da citada Lei, justificando alcançar o reposicionamento do Brasil no cenário mundial, considerando-se as

dimensões continentais e extensa área marítima, voltando a pertencer ao seletº grupo de nações que detém tecnologia e autossuficiência para promover o desenvolvimento de sua indústria naval.

A proposição foi distribuída às Comissões de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Viação e Transporte, Finanças e Tributação e Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do que dispõem os arts.24, inciso II e 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), com tramitação conclusiva.

No prazo regimental foram apresentadas 7 emenda nesta Comissão, a saber:

EMENDA	Autor	Assunto
EMC 1/2018	Luiz Carlos Hauly	Suprimir o <i>caput</i> do art. 26 do PL, mantendo-se o texto atual da Lei.
EMC 2/2018	Luiz Carlos Hauly	Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo:  “Art. 19. (...) (...) § 5º A liberação dos recursos financeiros da conta vinculada de empresa brasileira de navegação, nas hipóteses referidas no art. 19, incisos I e II da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, só poderá ocorrer para aplicação pela empresa beneficiária dos recursos, exclusivamente, no mesmo segmento de cabotagem, longo curso e navegação interior de hidrocarbonetos, geradores de recursos para a conta vinculada.”

EMC 3/2018	Luiz Carlos Hauly	<p>Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo:</p> <p><i>“Art. 20. Os valores depositados nas contas de que tratam o art. 19 desta Lei e o inciso III do caput do art. 17 desta Lei, enquanto não utilizados, serão corrigidos pro rata die pela taxa média ajustada dos financiamentos diários apurados no Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - Selic para títulos públicos federais, divulgada pelo Banco Central do Brasil, ou por outra taxa que legalmente venha a substituí-la.”</i></p>
EMC 4/2018	Luiz Carlos Hauly	<p>Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo:</p> <p><i>“Art. 21. A empresa brasileira de navegação decai do direito ao produto do AFRMM no caso de não-utilização dos valores no prazo de 5 (cinco) anos, contados do seu depósito, transferindo-se esses valores para o FMM.”</i></p>
EMC 5/2018	Luiz Carlos Hauly	<p>Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo:</p> <p><i>“Art. 37 (...)</i></p> <p><i>§ 3o (...)</i></p> <p><i>II - as cargas isentas do pagamento do AFRMM, conforme previsto no art. 14 desta Lei, ou aquelas transportadas nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste, nos termos do art. 17 da Lei no 9.432, de</i></p>

		<i>1997 (NR);”</i>
EMC 6/2018	Luiz Carlos Hauly	<p>Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo:</p> <p><i>“Art. 38. O FMM destinará às empresas brasileiras de navegação, mediante crédito na conta vinculada, R\$ 0,75 (setenta e cinco centavos de real) para cada R\$ 1,00 (um real) de AFRMM gerado na navegação de cabotagem ou no transporte de granéis na navegação de longo curso, bem como na navegação fluvial e lacustre no transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste, por embarcações construídas em estaleiro brasileiro, com tripulação brasileira, entregues a partir de 26 de março de 2004 ou encomendadas até 31 de agosto de 2023 (NR).</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>§ 4º O crédito previsto no caput deste artigo vigorará durante a vida útil da embarcação construída dentro dos prazos ali estabelecidos e mantida com tripulação brasileira.</i></p> <p><i>§ 5º Para as embarcações já em operação, que atendam aos requisitos do caput, os efeitos deste artigo se aplicam continuamente a partir de 26 de março de 2004”.</i></p>
EMC 7/2018	Luiz Carlos Hauly	<p>Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo:</p> <p><i>“Art. 52A (...)</i></p> <p><i>(...)</i></p>

		<p><i>Parágrafo Único: Os valores a serem ressarcidos serão acrescidos de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - SELIC, para títulos federais, acumulada mensalmente, calculados a partir do primeiro dia do segundo mês subsequente ao do fato gerador do AFRMM, se houvesse a incidência, até o último dia do mês anterior ao do pagamento e de um por cento no mês do pagamento (NR).”</i></p>
--	--	---

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Não restam dúvidas de que a matéria é relevante, pois disciplina questões relativas a um setor estratégico para o Brasil — a indústria naval. Fundamenta-se na indiscutível necessidade de busca pela retomada dos períodos áureos do passado, reconduzindo o país a níveis aceitáveis de produção, visto que o setor de construção naval se trata de um vetor de desenvolvimento para o país, envolvendo diversos outros setores, como tecnologia e peças. Desta forma, a presente proposta visa reduzir os impactos da forte contração do setor de construção naval, decorrente da atual conjuntura econômica, sobretudo motivado pela crise do setor petrolífero, maior demandante da indústria naval.

Assim, vislumbra-se a necessidade de revisão dos instrumentos de fomento à indústria naval e à Marinha Mercante brasileira, com a apresentação de uma proposta voltada para ampliar as possibilidades de apoio financeiro do Fundo da Marinha Mercante – FMM e incentivo à construção ou reparo de embarcações destinadas à proteção do Tráfego Marítimo Nacional.

A busca de uma alternativa para solucionar, no curto prazo, os problemas apresentados pela degradação da indústria de construção naval encontra na Marinha do Brasil, como Poder Naval (expressão militar do Poder Marítimo), a possibilidade de contribuir para alavancar esse importante e fundamental setor da economia, proporcionando um setor naval consolidado e robusto. A crescente demanda da Marinha pelo reaparelhamento de sua Esquadra, associada a vocação natural do Brasil para a atividade marítima, haja vista os mais de 7 mil km de costa e área oceânica com 4,5 milhões de km<sup>2</sup>, conjugada aos recursos ora disponíveis no FMM, constituem fatores decisivos para elevar o potencial produtivo da indústria naval brasileira.

Não obstante, agrega-se o papel constitucional de Defesa da Pátria atribuído a Marinha do Brasil, realizado por meio do controle de áreas marítimas. Ao tornar o ambiente mais seguro, a Marinha possibilitará uma convergência cada vez maior de empresas operando em nossas águas territoriais e, consequentemente, propiciará um incremento nas receitas do FMM, permitindo, assim, o desenvolvimento da Marinha Mercante, objetivo precípua da criação da Lei 10.893/2004, ora objeto de alteração parcial. O aumento da segurança possibilitará, assim, a intensificação da atividade naval gerando o incremento do número de fretes marítimos, responsáveis pela geração de recursos para o FMM por meio do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFMM.

Do exposto, o presente Projeto apresenta alterações a Lei nº 10.893/2004, buscando recuperar o espírito de fomento do aludido instrumento normativo, com o objetivo de reduzir a crescente degradação da indústria naval traduzida no fechamento de estaleiros navais e o consequente desemprego em massa com perda de mão de obra qualificada.

A primeira alteração refere-se ao § 3º do art. 17 da Lei de regência do FMM, cujo antigo teor passa a constar do inciso I, incluindo-se o inciso II para destinar 10% da arrecadação do AFRMM para a construção, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional,

exclusivamente para os projetos integrantes de programas do Comando da Marinha.

O art. 17, da supracitada Lei, já prevê que parte da arrecadação do Adicional de Frete para a renovação da Marinha Mercante seja destinada para alguns fundos específicos voltados para a atividade marítima. Vislumbra-se, portanto, que um percentual dessa arrecadação seja, também, direcionado ao Fundo Naval para a construção de embarcações que serão empregadas na proteção do tráfego marítimo.

A segunda proposta de modificação normativa refere-se ao art. 26 consistindo, na modificação do “caput” e alínea “d”, substituindo-se a expressão “Marinha do Brasil” pela expressão “empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa”. Tal alteração que permitirá a plena operacionalização do ditame legal, tornando-o factível sob a ótica operacional, já que, considerando o texto atual, não vem sendo possível obter o apoio financeiro pretendido pelo legislador, sem que haja conflito com outros dispositivos legais em vigor. O propósito é fomentar o setor de construção naval do país por meio de exportações, especialmente, para o mercado naval sul-americano. Com a citada modificação, o país irá incluir em sua pauta de exportações itens de alto valor agregado, além de desvincular a compra e venda de embarcações militares ao mercado nacional, altamente dependente do Orçamento Geral da União (OGU).

Destaca-se a relevância do presente Projeto devido ao impacto extremamente positivo na economia nacional, por meio do reaquecimento do setor naval brasileiro e o fortalecimento da Base Industrial de Defesa – BID, alavancando a pauta de exportações a outros países e do controle mais efetivo de nossas águas territoriais, acarretando uma crescente convergência de empresas de navegação operando no comércio marítimo nacional.

Destarte, as medidas ora apresentadas possibilitarão a recomposição de parte do Poder Naval, há muito degradado pela insuficiência orçamentária e, ao mesmo tempo, contribuir para alavancar a indústria naval brasileira por meio da

reativação de estaleiros paralisados, ampliação de empregos diretos e indiretos, melhoria na distribuição de renda, ampliação da pauta de exportação, aumento na arrecadação de tributos e consequente incremento nas receitas do FMM.

No tocante à análise das emendas apresentadas no prazo regimental, não foram constatados prejuízos à presente proposta, ao contrário; em exame acurado e atendo às sugestões apresentadas verifica-se a grande contribuição para o aprimoramento do projeto.

Nesse sentido, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 10.834, de 2018 e das respectivas emendas de 1 a 7, ressaltando a permanente preocupação dessa relatoria em reduzir os impactos causados pela forte contração do setor de construção naval, com a presente revisão dos instrumentos de fomento à indústria naval e à Marinha Mercante brasileira.

Deputada **Bruna Furlan**

Relatora