



CÂMARA DOS DEPUTADOS

## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

data	proposição <b>PL 10.834/2018</b>
------	-------------------------------------

autor <b>Dep Ricardo Barros</b>	nº do prontuário
------------------------------------	------------------

1 <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input type="checkbox"/> Modificativa	4 <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
---------------------------------------	--	--	---	---

Páginas 4	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
-----------	--------	-----------	--------	--------

### TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

#### EMENDA ADITIVA

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

Art. 19. ( .....)

.....

Parágrafo 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, geradores de recursos da conta vinculada.

#### JUSTIFICAÇÃO

A principal característica da Navegação Interior é a possibilidade de ajustar-se entre origens e destinos, formando comboios necessários para atendimento de oferta e demanda de cada rota comercial. Tal característica não consegue ser verificada em nenhum outro segmento do transporte de cargas.

Assim, é comum, na Navegação Interior, perceber comboios que, em uma direção, por exemplo, viajam compostos de 1 Empurrador + 1 Balsa de combustíveis + 1 balsa de carga geral (com containers ou carga no convés), por vezes a primeira indo vazia e voltando cheia e vice-versa com a segunda, adaptando-se a cada necessidade entre os pontos navegados e ofertando, ao usuário, um valor por tonelagem inferior e competitivo, já que a carga de retorno consegue ser atendida.

Por isso, os valores de fretes praticados pela Navegação Interior, por unidade tonelada transportada, representam valores compartilhados de uma navegação em comboio, isto é, custos e margens aplicadas sobre diferentes tipos de balsas,

transportando diferentes cargas, com diferentes empurradores fluviais.

Dessa forma, destinar o ressarcimento de AFRMM exclusivamente para a Navegação Interior de Hidrocarbonetos não devolve igualmente a contribuição dada pela navegação Interior ao frete competitivo ofertado ao usuário final.

A segregação para o ressarcimento do AFRMM exclusiva ao segmento de hidrocarbonetos irá representar um afastamento do dispositivo a todos os ganhos que atualmente confere à Navegação Interior, restringindo a possibilidade, inclusive, de realização de novos investimentos em outros tipos de balsas e rebocadores que compõem o frete fluvial, por sua vez tomado como fato gerador para o ressarcimento de AFRMM por parte dos armadores.

Além disso, toda a Indústria Naval regional da Amazônia, cuja principal fonte de investimentos é o AFRMM (vide benefícios apontados em item abaixo), enfrentaria uma restrição estimada em mais de 30% nas contratações de obras por empresas brasileiras de navegação da Amazônia, junto a estaleiros da Amazônia, prejudicando empregos e o desenvolvimento de uma curva de aprendizagem da Indústria Naval que trará incertezas aos armadores e elevados custos a médio e longo prazo.

Resumidamente, a emenda pretende corrigir a citação referente a navegação interior de hidrocarbonetos, restringindo-se a mencionar apenas navegação interior, conforme estabelecido pela emenda 02, já aprovada pelas duas Comissões pelas quais a matéria já tramitou.

Sala da Comissão,

PARLAMENTAR

DEPUTADO: RICARDO BARROS  
PROGRESSISTAS-PR