



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020.

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se, onde coube, ao Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, a seguinte redação:

“Art. xx. O art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio, de 2007, passa a vigorar com 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 2027, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, desde que a origem ou destino seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.””

(NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), instituído pelo Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, é fonte básica do Fundo da Marinha Mercante. Esses recursos apoiam o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras. Constituem, portanto, pilar de inegável importância para o bom funcionamento das atividades marítimas, fluviais e lacustres em âmbito civil no País.

O fato gerador do AFRMM é o início da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro. O Adicional incide sobre o frete pago pelo transporte da carga com alíquotas que vão de 10% a 40%, a depender do tipo de navegação.

Por possuir natureza jurídica de contribuição de intervenção no domínio econômico, com forte caráter regulatório e de instrumento de política





CÂMARA DOS DEPUTADOS

econômica, sua incidência comporta algumas isenções que visam estimular setores específicos. Atualmente, livros, jornais e periódicos, bens doados a entidades filantrópicas, destinados a eventos culturais ou artísticos, e também os destinados a pesquisa científica são exemplos de mercadorias isentas do Adicional.

Nesse contexto, o Adicional também não incide, hoje, sobre o frete relativo às mercadorias *“cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País nas navegações realizadas em embarcações de casco com fundo duplo, destinadas a transporte de combustíveis, quando o descarregamento tiver início até 8 de janeiro de 2022, em cumprimento ao disposto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, e no art. 18 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004”*.

Essa medida tem desempenhado papel fundamental no desenvolvimento das Regiões Norte e Nordeste. Juntamente com outros incentivos vigentes, essa isenção ajudou essas Regiões a atraírem investimentos e a apresentarem resultados importantes em indicadores econômicos e sociais.

O dispositivo do AFRMM já faz parte da cadeia de suprimentos que envolve a navegação e a indústria naval da região Amazônica, garantindo investimentos contínuos em melhorias na segurança e do desempenho do tráfego Aquaviário, retroalimentando a cadeia para ser mais competitiva e conseguir atender as demandas de produtividade de grandes clientes na distribuição de suprimentos e escoamento de produções.

As embarcações de navegação interior hoje são submetidas a contínuas inspeções de melhorias, seguindo normas da Autoridade Marítima, normas internacionais de Navegação, Guias de boas práticas e padrões internacionais de Clientes, além da própria Legislação Trabalhista e suas Normas Regulamentadoras, que impõem novas obrigações para a rotina de bordo dos tripulantes das embarcações, geralmente trazendo exigências de obras navais, conversões, adaptações, jumborizações, ou mesmo da construção de novos equipamentos.





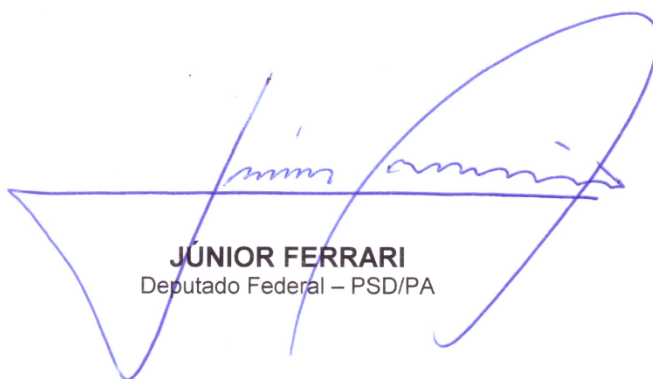
CÂMARA DOS DEPUTADOS

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.

Contudo, à medida que o fim da não incidência se avizinha, a Região teme que esse ciclo virtuoso seja interrompido, promovendo um distanciamento do setor de Navegação Interior com as Normas de Qualidade, Saúde, Meio Ambiente e Segurança, que nortearam a utilização desse recurso desde sua origem. Afinal, a despeito dos avanços alcançados, as Regiões Norte e Nordeste ainda não apresentam a relevância na composição do PIB brasileiro correspondente ao potencial que possuem.

Assim, para manter os esforços em busca da redução das desigualdades regionais no País e pela competitividade das regiões nacionais mais isoladas do eixo produtivo, propomos nesse projeto a prorrogação da isenção.

Sala das Sessões, de de 2020.


JÚNIOR FERRARI
Deputado Federal – PSD/PA



Emenda de Plenário a Projeto com Urgência **(Do Sr. Júnior Ferrari)**

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Assinaram eletronicamente o documento CD205853943700, nesta ordem:

- 1 Dep. Júnior Ferrari (PSD/PA)
- 2 Dep. Joaquim Passarinho (PSD/PA) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, PROS, PTB, AVANTE