



## 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 ao art. 23 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, a seguinte redação:

“Art. 23. A Lei nº 10.893, de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 17. ....  
.....

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 2025.

.....  
§ 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.

§ 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.” (NR)

#### JUSTIFICAÇÃO

Um dos dispositivos previstos na Lei nº 10.893/2004, o art. 38 - Incentivo ao Desenvolvimento da Marinha Mercante - que teve sua vigência encerrada em 31 de dezembro de 2011, tinha como finalidade aumentar os





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

investimentos na construção de novas embarcações, em estaleiros nacionais, para operarem na navegação de cabotagem, transporte de granéis na navegação de longo curso, bem como nas navegações fluviais e lacustre nas regiões Norte e Nordeste. Entretanto, apenas o último segmento teve um crescimento sensível no período, pois os projetos de embarcações fluviais possuem prazo de construção bastante curtos e grande parte do investimento tem suporte na geração do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM (40% sobre o valor do frete) e do complemento gerado pelo incentivo previsto no artigo art. 38.

Para a navegação de cabotagem, entretanto, o incentivo não teve a função esperada. Além de ser calculado sobre uma base bem menor (o AFRMM na cabotagem corresponde a 10% sobre o valor do frete), o prazo entre a contratação e a entrada em operação é longo, quase sempre superior a 4 (quatro) anos, enquanto que o prazo de vigência do incentivo foi relativamente curto, cerca de 6 (seis) anos. As empresas que, ainda assim, decidiram implementar seus planos de investimentos contando com a prorrogação do incentivo, viram-se inteiramente frustradas, ocorrendo caso de navios de cabotagem que apesar de contratados no período da vigência do art. 38 não foram beneficiados com aquele incentivo.

A proposta de alteração do caput do art. 38 buscando reativar o prazo de vigência do dispositivo por cerca de cinco anos, encerrando em 31 de agosto de 2025.

A alteração estabelece ainda que o direito ao crédito se aplica às embarcações encomendadas durante o prazo de vigência e não apenas àquelas entregues durante o período como na versão original do art. 38. Esta última alteração é essencial para as empresas de navegação marítima, cujo prazo de construção de embarcação em estaleiro brasileiro se aproxima de 3 (três) anos, que somados ao prazo para obtenção de prioridade junto ao CDFMM e aprovação do financiamento junto ao agente financeiro, limitaria a aplicação de novos benefícios às embarcações encomendadas durante umas poucas semanas após a publicação da Lei alterando o citado artigo.





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

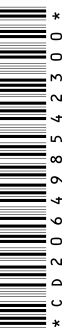
A inclusão do § 4º assegura a aplicação do benefício durante a vida útil da embarcação, sem o que esse incentivo não poderá ser considerado no plano de negócio da embarcação, pois ficaria sempre na dependência incerta de novas prorrogações, tirando toda a eficácia do que se pretende obter, que é o aumento da frota mercante brasileira através de encomendas a estaleiros nacionais.

A inclusão do § 5º é necessária para recompor o benefício, às embarcações já em operação, que atendem as condições estabelecidas no art. 38, caput, durante o período entre 31 de dezembro de 2011, exclusive, e a data de publicação da Lei alterando o citado artigo.

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 CD206498542300, 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