



**DEPUTADOS**

**CÂMARA**

**DOS**

**PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020**

(Do Poder Executivo)

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 N.º \_\_\_\_\_, DE 2020**

O Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 23 º A Lei nº 10.893/2004 passa a vigorar com a seguinte redação:

Art.6º.....  
.....  
.....

§ 4º A partir de 2023 ficam as alíquotas definidas nos incisos I, II e III reduzidas a zero.

**JUSTIFICATIVA**

Apresentação: 05/10/2020 09:25 - PLEN  
EMP 32 => PL 4199/2020  
EMP n.32/0

Documento eletrônico assinado por Lucas Gonzalez (NOVO/MG), através do ponto SDR\_56258, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



Criado pelo Decreto-Lei nº 2.404/1987 e regulado pela Lei nº 10.893/2004, o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM é uma Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico cujo fato gerador é a operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro. Suas alíquotas variam de 10% para navegação de cabotagem, 25% para navegação de longo curso e 40% para navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

O AFRMM recolhido pode ser destinado ao Fundo da Marinha Mercante – FMM, a uma conta vinculada à empresa brasileira de navegação – EBN ou, ainda, à uma conta especial para posterior rateio entre as contas vinculadas das EBN.

Dos recursos destinados ao FMM, 30% são desvinculados via DRU. Do restante, 4,9% são direcionados ao FNDCT, FDEPM e Fundo Naval. Quanto aos recursos destinados ao FMM ou às contas vinculada e especial, suas aplicações dependem de aprovação do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante, para quem as EBN devem protocolar pedido de para aplicação em projetos navais em categorias pré-estabelecidas.

Do exposto, vemos que as regras de usos e fontes desse tributo fazem com que ele se destine a uma mistura de receita governamental (DRU e recursos direcionados aos FNDCT, FDEPM e Fundo Naval), *funding* setorial (FMM + conta especial) e poupança forçada (conta vinculada).

De acordo com o Relatório Arrecadação de AFRMM divulgado pelo Ministério da Infraestrutura<sup>1</sup>, a AFRMM arrecadada nos anos de 2018 e 2019 foram, respectivamente, R\$ 3,7 bilhões e R\$ 3,2 bilhões. Dessa arrecadação, R\$ 2,5 bilhões e R\$ 2,2 bilhões, respectivamente nos anos de 2018 e 2019, foram efetivamente destinados ao FMM. Logo, aproximadamente 33,4% das arrecadações em cada ano são destinadas à DRU e os fundos FNDCT, FDEPM e FN, contribuindo para o Custo Brasil.

Vemos que, mesmo considerando os recursos em fundo setorial na ordem de R\$ 2 bilhões de reais à disposição para aplicação em investimentos no setor, a indústria naval brasileira tem apresentado baixa pujança.

Dessa forma, aproveitando a oportunidade da apresentação do Projeto de Lei nº 4.119/2020, que traz medidas no sentido de

1 Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio-2214667-publicacao-em-site-31-12-2019-4t-16-01-2020-versao-4-002-querio-revisada-pdf>

dinamizar o mercado nacional de cabotagem, propomos reduzir a zero a alíquota do AFRMM a partir de 2023. A medida concorre tanto para a redução do Custo Brasil quanto para a liberalização das decisões de investimento das empresas, com potenciais ganhos de produtividade para a economia.

Por fim, o prazo para entrada da nova regra preserva a receita pública associada ao tributo no exercício corrente e nos dois seguintes, em atendimento ao art. 14 da LRF, além de permitir adaptação e previsão para os novos projetos de investimento pelo setor privado.

Sala das Sessões, 02 de outubro de 2020