

PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020

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 julho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, e dá outras providências.

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprimam-se as seguintes disposições do PL nº 4.199, de 2020:

O inciso VI do *caput* art. 1º, renumerando os incisos restantes.

O inciso I do art. 11, renumerando os incisos restantes.

Os incisos V e VI do art. 13, renumerando os incisos restantes.

O art. 21, relativa à adição dos §§ 1º a 5º ao art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

JUSTIFICAÇÃO

A apresentação, pelo Poder Executivo Federal, deste Projeto de Lei tem mérito extremamente positivo por se tratar de iniciativa há muito tempo aguardada pela sociedade brasileira, em especial, dos empreendedores de setores que produzem bens e que têm no transporte em geral, como meio para levar seus produtos até os consumidores.

Quando se comparam os preços dos bens vigentes no Brasil em confronto com os de outros países, fica-se indignado com o resultado porque os brasileiros são obrigados a consumir produtos mais caros, apesar da sua renda média ser várias vezes inferior à dos cidadãos das nações desenvolvidas e mesmo das em processo de desenvolvimento.

E, sabe-se que um dos fatores desse fenômeno é, ao lado da tributação, o custo do frete que todos as mercadorias, sem exceção, pagam pelo transporte entre a fonte produtora e o ponto de consumo.

Sabe-se também, que o frete no Brasil é mais caro por causa da matriz de logística excessivamente concentrada no transporte rodoviário num país de dimensões continentais, a despeito de contar com vários sistemas fluviais navegáveis e uma costa marítima de quase 7,5 mil km, o 16º maior litoral nacional do mundo.



Lamenta-se que as políticas públicas concebidas, sobretudo ao longo dos últimos 80 anos, deram pouca ou nenhuma atenção à navegação de cabotagem que durante o século XIX e na primeira metade do XX havia sido o principal modal de transporte e de decisivo papel na colonização e desenvolvimento econômico de todo o litoral brasileiro. Hoje, a navegação de cabotagem tem participação de apenas 11% do total das modalidades de transporte dominado pelo modal rodoviário, com 65%.

O PL nº 4.199/2020 poderá ser o início da reversão do domínio do transporte rodoviário que, além de caro, é inadequado para as cargas volumosas e de movimentação de longo curso.

Apesar desse mérito, o PL apresenta algumas vulnerabilidades por não dar maior atenção à indústria naval brasileira que se encontra em crise por falta de encomendas e uma grande ociosidade. As emendas ora apresentadas visam exatamente criar uma interação ente a dinamização do transporte de cabotagem e a reativação da indústria naval brasileira, através de medidas, por exemplo, de priorização da aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante com objetivo de estimular a indústria de construção naval brasileira.

Inciso VI do art. 1º -

Este inciso não está coerente com a Política de Desenvolvimento da Indústria Naval Brasileira porque não tem qualquer sentido estratégico tentar “revisar a vinculação das políticas da navegação de cabotagem das políticas de construção naval”, como se “construir embarcações destinadas ao transporte de cabotagem” não fosse atividade de **construção naval**, de indústria naval.

Inciso I do art. 11 –

O *caput* do art. 11 enumera os “**direitos das embarcações estrangeiras afretadas na forma prevista nesta Lei**”.

O inciso I diz, textualmente: “I – a destinação do produto da arrecadação do AFRMM e o ressarcimento de que trata o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004;” O Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM foi instituído pelo art. 1º do Decreto-Lei nº 2.404, de 1987 e destina-se a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras. Constitui fonte básica de receita do Fundo de Marinha Mercante que é um fundo de natureza contábil, destinado a prover recursos para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria nacional de construção e reparação naval.

Tratando-se de recursos destinados ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval nacionais, não devem ter sua aplicação desviada para embarcações estrangeiras, ainda que operadas por empresas brasileiras.

O ressarcimento de que trata o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, refere-se a fretes sem incidência do AFRMM, quando se tratar de mercadorias com destino a porto localizado nas Regiões Norte e Nordeste do Brasil.

Incisos V e VI do art. 13 –

- **Inciso V** – O *caput* do art. 13 tem a seguinte redação: “Art. 13 As embarcações afretadas autorizadas a operar no transporte por cabotagem serão automaticamente submetidas ao regime de admissão temporário, sem

registro de declaração de importação, com suspensão total do pagamento dos seguintes tributos federais:”

Entende-se, pois, que o objeto da admissão temporária são as embarcações, daí não ser defensável nem aceitável a existência do **inciso V** na redação do art. 13 referindo-se à Contribuição de Intervenção ao Domínio Econômico – Combustíveis (CIDE-Combustíveis) – o artigo não trata de importação de combustíveis.

- **Inciso VI** – Este inciso também está fora do contexto visto que a importação de embarcações não está no escopo da incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, de que trata a Lei nº 10.893, de 2004. O art. 4º da lei diz expressamente que o “fato gerador” do AFRMM é o início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro. Ora, se a embarcação, objeto da admissão temporária atracou em porto brasileiro sem carga, não se fala em “fato gerador” do AFRMM. Se ela veio carregada, o AFRMM é devido, não pela importação da embarcação, mas pela carga que ela trouxe e será descarregada.

Portanto, a importação da embarcação pelo regime de “admissão temporária” nada tem a ver com a incidência do AFRMM, devendo este inciso ser suprimido do art. 13 do PL.

Art. 21 – Adição dos §§ 1º ao 5º ao art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

O PL, pelo seu art. 21, modifica várias disposições da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre Ordenação do Transporte Aquaviário e dá outras providências.

Dentre as mudanças propostas, o acréscimo dos §§ 1º ao 5º ao art. 10 deve ser suprimido do PL por comprometer a Política Nacional de Desenvolvimento da Indústria Naval, dando abertura quase plena à importação de embarcações destinadas ao transporte por cabotagem em franco detrimento da indústria brasileira. A proposta de acréscimo dos mencionados parágrafos denota insensibilidade à crise enfrentada pelos estaleiros brasileiros, não por falta de mercado, mas de encomendas em razão da conjuntura desfavorável da economia brasileira a partir de 2014, agravada com a eclosão da pandemia da *covid-19* em março deste ano.

O Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem deve ser implementado priorizando a utilização da capacidade na indústria naval brasileira e não apenas facilitando, de forma quase que incondicional, a admissão livre de todos os tributos de embarcações construídas no exterior.

O Brasil necessita, sim, de políticas públicas que assegurem o desenvolvimento equilibrado e isonômico de todos os setores da economia, corrigindo, principalmente as distorções causadas pelos regimes tributários especiais lançados em função de objetivos pontuais, sem a visão do conjunto da economia.

Diante do exposto, propomos a presente emenda.

Sala das Sessões, 05 de outubro de 2020

VITOR LIPPI

Deputado Federal

Documento eletrônico assinado por Vitor Lippi (PSDB/SP), através do ponto SDR_56399, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





Emenda de Plenário a Projeto com Urgência **(Do Sr. Vitor Lippi)**

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 julho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, e dá outras providências.

Assinaram eletronicamente o documento CD206051144000, nesta ordem:

- 1 Dep. Vitor Lippi (PSDB/SP)
- 2 Dep. Fausto Pinato (PP/SP) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, PROS, PTB, AVANTE