

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 Nº

Dá nova redação ao inciso II do art. 14 da Lei nº 10.893, de 18 de julho de 2004, para isentar do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante as mercadorias que especifica:

O art. 14 da Lei nº 10.893, de 18 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos VI:

“Art.

14.

..... VI – defensivos e fertilizantes e suas matérias-primas. (NR)

” Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte hidroviário é o mais eficiente e o menos poluente de todos os modais de transporte. A legislação brasileira, contudo, não dispensa a esse modal tratamento tributário diferenciado capaz de incentivá-lo vis-à-vis os outros modais menos eficientes e mais poluentes.

Ao contrário, onera o transporte hidroviário com o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

O AFRMM é destinado a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria da construção e reparação naval brasileiras, e constitui fonte básica do Fundo da Marinha Mercante (FMM).

O AFRMM incide sobre o frete, que é a remuneração do transporte aquaviário de carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro;

Não incide sobre a navegação fluvial e lacustre, exceto sobre cargas de granéis líquidos, transportadas no âmbito das regiões Norte e Nordeste.

O fato gerador é o início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro. O AFRMM é calculado sobre o frete de acordo com as seguintes alíquotas:

- a) 25% na navegação de longo curso;
- b) 10% na navegação de cabotagem; e
- c) 40% na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste. Aqueles produtos cujo custo de transporte tem peso relevante no preço final são particularmente afetados pelo AFRMM, como é o caso dos defensivos, fertilizantes e suas matérias primas.

O Anuário da ANTAQ de 2019 revela que a cabotagem movimentou 240,3 milhões de toneladas sendo que os principais produtos petróleo bruto (45,8% do total), 14,8% derivados de petróleo (14,8%) seguido por contêineres (13%), bauxita 9,6% e minério de ferro (6,9%)

O transporte de fertilizantes e adubos são pouco transportados por meio da cabotagem e a cobrança do AFRMM, onera de forma relevante o custo ao produtor rural destes insumos largamente utilizados nas atividades do agronegócio.

A arrecadação BRUTA do AFRMM em 2019 foi de R\$ 4.279,5 milhões 7,6% superior ao montante de 2018 e de pequeno impacto econômico sobre valores arrecadados com os insumos agrícolas que utilizam o modal rodoviário.

Esta emenda visa a estender a isenção do AFRMM de que trata o art. 14 da Lei nº 10.893, de 2004, aos referidos produtos, e com essa

medida simples, estaremos diminuindo obstáculos institucionais ao desenvolvimento do transporte hidroviário e evitando o agravamento dos custos de produtos agroindustriais, vitimados pela elevada cotação do dólar

Ante o exposto, contamos com o apoio dos nobres pares.

Sala das Sessões, 06 de outubro de 2020.

Deputado Sérgio Souza
MDB/PR



Emenda de Plenário a Projeto com Urgência **(Do Sr. Sergio Souza)**

Emenda Aditiva ao PL 4199/2020 que 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 CD200659182800, nesta ordem:

- 1 Dep. Sergio Souza (MDB/PR)
- 2 Dep. Arthur Lira (PP/AL) - LÍDER do Bloco PL, PP, PSD, SOLIDARIEDADE, AVANTE
- 3 Dep. Christino Aureo (PP/RJ)