

## 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 /2020

Acrescente-se, onde couber, no art. 23 do Projeto de Lei, dispositivo com a seguinte redação:

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

...

“Art. 17. ....

§ 3º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, serão destinados, anualmente, os seguintes percentuais ao Fundo Naval:

I - quarenta centésimos por cento para contribuir com o pagamento das despesas de representação e estudos técnicos em apoio às posições brasileiras nos diversos elementos componentes da Organização Marítima Internacional - IMO, cujos recursos serão alocados em categoria de programação específica; e

II - dez por cento para projetos integrantes de programas do Comando da Marinha destinados à construção e a reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas, e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional.”

### JUSTIFICAÇÃO



A redação original do Projeto de Lei nº. 4199/2020 é extremamente permissiva à entrada de embarcações estrangeiras afretadas em águas brasileiras, concedendo suspensão fiscal de todos os tributos federais na entrada destas embarcações em território nacional e pretendendo conferir a estas embarcações o status e os benefícios de uma embarcação de bandeira brasileira.

Soma-se a isto o fato de que a remessa ao exterior para pagamento de afretamento de embarcação goza da benesse de ter a alíquota do IRRF zerada por força do art. 1º da Lei nº 9.481/97. Este conjunto de incentivos tornará o afretamento de embarcação estrangeira para operação no País tão vantajoso que configurará concorrência desleal com os estaleiros nacionais, tendo em vista a discrepância que será gerada entre a economicidade do afretamento de embarcação estrangeira e a construção de uma embarcação nacional nova.

Este nível de descaso com a indústria nacional e de privilegiamento à entrada de bens estrangeiros é injustificado e inédito no mundo para países com a tradição, a capacidade instalada e a disponibilidade de mão de obra especializada de construção naval que o Brasil tem.

Além disso, como sabido, os estaleiros navais são geradores de empregos diretos e indiretos e de renda para as populações das áreas onde se instalam, servindo como verdadeiros vetores de desenvolvimento para essas regiões. Caso o projeto seja aprovado da maneira como foi proposto, a resultante será uma massiva exportação destes postos de trabalho para países como a China, o que não é condizente com a premente necessidade brasileira de gerar empregos para combater as taxas de desemprego atualmente experimentadas.

Diante disto, o que se pretende com a inclusão do dispositivo proposto nesta emenda é criar condições econômicas para viabilizar que a Marinha do Brasil construa, repare e modernize embarcações em estaleiros nacionais sem a necessidade de dotação orçamentária específica do Orçamento Geral da União. Com isso, a Marinha terá condições de renovar e fortalecer sua frota, ao mesmo tempo em que estará ajudando a suprir as severas externalidades negativas que o Projeto de Lei nº. 4199/2020 terá sobre a indústria naval brasileira.

Necessário esclarecer que a modificação proposta na Lei nº. 10.893/2004 por esta emenda é objeto de Projeto de Lei próprio (PL nº 10834/2018) atualmente em tramitação na Câmara dos Deputados, sendo extremamente oportuno colacionar aqui trechos da justificativa do citado Projeto:

*“A alteração parcial dos artigos 17 e 26 da citada norma busca reposicionar o Brasil no cenário mundial, de modo a reinseri-lo no seletivo grupo de nações, de dimensões continentais e de extensa área marítima, que detém tecnologia e autossuficiência para promover o desenvolvimento de sua indústria naval.*

*De fato, a indústria de construção naval é um vetor estratégico da economia de qualquer país da magnitude do Brasil, tendo em vista que movimentava uma extensa cadeia de agentes econômicos; gera uma quantidade significativa de empregos diretos e indiretos; permite criar incentivos de promoção da Marinha Mercante*

*nacional; reduz a remessa de divisas por fretes ao exterior; e incentiva a geração de novas tecnologias e desenvolve outros setores estratégicos.*

*A proposta em tela visa a reduzir os impactos da forte contração do setor de construção naval, decorrente da atual conjuntura econômica, sobretudo motivado pela crise do setor petrolífero no país e no mundo.*

*Diante dessa conjuntura, vislumbra-se, portanto, a necessidade de revisão dos instrumentos de fomento à indústria naval e à Marinha Mercante brasileira. Este Projeto de Lei apresenta uma proposta voltada para ampliar as possibilidades de apoio financeiro do FMM à construção ou reparo de embarcações destinadas à proteção do Tráfego Marítimo Nacional.*

*Vislumbra-se, portanto, a criação de uma alternativa regulatória que poderá solucionar, no curto prazo, os problemas acima apresentados de degradação da indústria de construção naval. A Marinha do Brasil, como parte do Poder Naval ("expressão militar" do Poder Marítimo), pode e deve contribuir para a alavancagem deste setor da economia. A crescente demanda da Marinha pelo reaparelhamento de sua esquadra, associada a vocação natural do Brasil para a atividade marítima (costa com cerca de 7,4 mil Km e área oceânica com cerca de 4,5 milhões de km<sup>2</sup>), e associada aos recursos ora disponíveis no FMM, constituem fatores decisivos para elevar o potencial produtivo da indústria naval brasileira.*

*Sob outro prisma, a Marinha do Brasil tem o papel constitucional de contribuir para a Defesa da Pátria por meio do controle de áreas marítimas. Ao tornar o ambiente marítimo um local mais seguro, a Marinha possibilitará uma convergência cada vez maior de empresas operando em nossas águas territoriais e, conseqüentemente, propiciará um incremento nas receitas do FMM, permitindo assim alcançar o desenvolvimento da marinha mercante almejado pela Lei do FMM. Percebe-se, portanto, que uma maior segurança possibilitará uma intensificação da atividade naval e, conseqüentemente, o aumento do número de fretes marítimos. Lembra-se que são os fretes que geram recursos para o FMM por meio do AFRMM.*

*Frisa-se que a Defesa Nacional e a segurança marítima são peças essenciais ao desenvolvimento do comércio marítimo, visto que as empresas de navegação precisam, em certa medida, de segurança para operar nas águas nacionais. Essas condições somente poderão ser obtidas por meio de uma Marinha que possua meios navais adequados e capazes de operar de modo onipresente nesta extensa área marítima.*

*Sob a perspectiva econômica, a construção de navios, mesmo que de pequeno porte, pode gerar diversos transbordamentos positivos (Spillovers), os quais se forem construídos em larga escala, visando a exportação para outras marinhas, serão suficientes para reposicionar a indústria naval no cenário nacional. Neste contexto, destaca-se um aspecto peculiar da indústria militar naval: o emprego dual dos produtos utilizados nos sistemas de bordo, o que evidencia que investir na construção de navios de guerra é um dos caminhos para se fomentar o desenvolvimento nacional, do ponto de vista material e tecnológico, e social.*

*Os montantes investidos na construção de navios que promovem a Defesa Nacional funcionam como um vetor de desenvolvimento do setor naval brasileiro,*



*desencadeando uma sequência de externalidades na economia nacional. À título de exemplo, com base em um estudo desenvolvido pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE), para cada R\$ 200 milhões investidos em um projeto de Defesa, no setor de construção naval, os efeitos multiplicadores geram os seguintes resultados na economia nacional, com repercussão direta na Base Industrial de Defesa:*

- a. Produção - 656 milhões;*
- b. PIB - 362 milhões;*
- c. Empregos/ano - 3 mil;*
- d. Valor agregado - 290 milhões;*
- e. Salários - 106 milhões;*
- f. Salários autônomos - 134 milhões; e*
- g. Tributos - 106 milhões.*

*Diante do contexto acima, chama-se atenção para o papel estratégico do FMM. Este fundo foi concebido para financiar a construção de embarcações da Marinha Mercante e também apoiar financeiramente a Marinha do Brasil. A obtenção de recursos de forma não reembolsável, com a finalidade de construção de meios navais, impulsionaria a indústria do setor e toda a sua cadeia produtiva, em especial as micro e pequenas empresas, retornando ao fundo de maneira indireta.*

*(...)*

*Quanto à proposta de alteração do artigo 17, cabe destacar que a lei já prevê a destinação não retornável de fração da arrecadação do AFRMM à Marinha do Brasil. De fato, os §§ 1º, 2º e 3º da Lei do FMM destinam os seguintes percentuais:*

- a. Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – FNDCT (3%);*
- b. Fundo Naval – FN (0,4%); e*
- c. Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – FDEPM (1,5%).*

*Dessa forma, o que se pretende é alterar o § 3º do artigo 17, a fim de incluir a destinação de 10% do AFRMM para o Fundo Naval.*

*(...)*

*Esta alteração irá possibilitar à Marinha do Brasil construir embarcações, em estaleiros nacionais, as quais serão empregadas no controle das águas territoriais de modo a incrementar as atividades marítimas que aquecem a economia nacional.*

*(...)*



*A urgência desse Projeto de Lei visa a possibilitar a recomposição de parte do núcleo do Poder Naval, há muito tempo degradado pela insuficiência orçamentária e, ao mesmo tempo, contribuir para alavancar a indústria naval brasileira por meio da: reativação de estaleiros paralisados; ampliação do nível de empregos diretos e indiretos; melhoria na distribuição de renda; aumento das receitas do FMM; aumento dos tributos incidentes sobre a atividade de construção naval; e ampliação da pauta de exportação com produtos de alto valor agregado”.*

Deputada **Professora Dayane Pimentel**  
**PSL/Bahia**





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Professora Dayane Pimentel)**

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 CD205151774800, nesta ordem:

- 1 Dep. Professora Dayane Pimentel (PSL/BA)
- 2 Dep. Felipe Francischini (PSL/PR) - LÍDER do Bloco PSL, PTB, PROS \*-(P\_7689)
- 3 Dep. Wellington Roberto (PL/PB) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD,  
SOLIDARIEDADE, AVANTE

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.