

## 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 N.º \_\_\_\_/2020 (Do Sr. SERGIO SOUZA)

Dá nova redação aos artigos 17 e 26 da Lei nº 10.893, de 18 de julho de 2004, para incluir obrigações de atividade de custeio de dragagem que especifica:

O art. 17 da Lei nº 10.893, de 18 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido do §1-A:

“Art. 17. O produto da arrecadação do AFRMM será destinado:

I - ao Fundo da Marinha Mercante - FMM:

§ 1º-A. Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, será destinado, anualmente, o percentual de 10% (dez por cento) para financiamento e contratação serviços de obras de engenharia destinadas a manutenção, aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, bem como os serviços de natureza contínua com o objetivo de manter, pelo prazo fixado no edital, as condições de profundidade estabelecidas no projeto implantado.”

O art. 26 da Lei nº 10.893, de 18 de julho de 2004, passa a vigorar acrescido da alínea k no inciso I, e inciso VIII.

Art.

26 .....



I - .....

.....  
k) No financiamento e contratação serviços de obras de engenharia, contratados por autoridades portuárias, arrendatários e terminais de uso privado, até 100% (cem porcento) do projeto aprovado, destinadas a manutenção, aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, bem como os serviços de natureza contínua com o objetivo de manter, pelo prazo fixado no edital, as condições de profundidade estabelecidas no projeto implantado.

VIII - No financiamento para contratação serviços de obras de engenharia, contratados por autoridades portuárias, arrendatários e terminais de uso privado, até 100% (cem por cento) do projeto aprovado, destinadas a manutenção, aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, bem como os serviços de natureza contínua com o objetivo de manter, pelo prazo fixado no edital, as condições de profundidade estabelecidas no projeto implantado.

## 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.

Os portos localizados no País escoam 95% das exportações. Parte desse desempenho se deve ao trabalho das dragagens, processo de engenharia que tem como objetivo tornar mais segura a navegação, já que garante o acesso ao canal do porto para atração dos navios para que sejam feitas a carga e descarga das mercadorias.

Além da necessidade de tornar os portos economicamente competitivos, há a obrigatoriedade de adequá-los para receber as modernas e grandes embarcações de transporte, tendo em vista que, quanto maior for a embarcação, maior será a sua capacidade de transporte e, consequentemente, será maior o seu calado.

Isto se dá pela necessidade de obter uma vantagem competitiva no valor final dos produtos brasileiros, nos mercados externos, em relação a outros países, com a diminuição do custo do frete marítimo.

O investimento em dragagem permite abrir novos portos e fazer a manutenção nos que já existem — algo essencial para a logística de comércio exterior. O procedimento é feito usando dragas (embarcações ou plataformas flutuantes que têm o equipamento necessário para fazer a remoção do solo).

Ampliar, recuperar e modernizar os portos brasileiros já é uma preocupação há alguns anos. Com o objetivo de reduzir custos logísticos, melhorar a eficiência operacional e aumentar a competitividade das exportações, investimentos governamentais foram feitos na infraestrutura portuária.



\* C 0 2 0 1 7 1 0 5 2 1 2 0 0 \*

Os procedimentos de dragagem são de alta complexidade técnica e custo, e devem ser encarados como investimento não só no porto, mas em toda a cadeia logística ligada ao modal naval, principalmente porque os benefícios ambientais e econômicos da dragagem são obtidos no médio e longo prazo.

Por exemplo, com a manutenção das profundidades originais o perfil das embarcações que acessam o porto pode ser alterado, aumentando seu porte e capacitando-o a receber embarcações maiores e mais modernas. Isso resulta, obviamente, no aumento da produção e na redução da poluição.

Notadamente as obras de dragagem são essenciais para a segurança da navegação e melhoria do ambiente de competitividade brasileira no cenário internacional, fato que indica a necessidade de facilitação para sua consecução pela disponibilidade de recursos para este fim.

Esta emenda visa incluir obrigações de atividade de custeio de dragagem que especifica.

**Plenário, em 20 de outubro de 2020**

---

**Sergio Souza**  
**MDB/PR**



\* C 0 2 0 1 7 1 0 5 2 1 2 0 0 \*



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

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 CD201710521200, nesta ordem:

- 1 Dep. Sergio Souza (MDB/PR)
- 2 Dep. Aline Sleutjes (PSL/PR)
- 3 Dep. Zé Vitor (PL/MG)
- 4 Dep. Jose Mario Schreiner (DEM/GO) - VICE-LÍDER do DEM
- 5 Dep. Celso Maldaner (MDB/SC)
- 6 Dep. Pedro Lupion (DEM/PR) - LÍDER do DEM
- 7 Dep. Baleia Rossi (MDB/SP) - LÍDER do MDB
- 8 Dep. Fausto Pinato (PP/SP) - VICE-LÍDER do Bloco PL, PP, PSD,  
SOLIDARIEDADE, AVANTE