

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 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.

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, conseqüentemente, 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.



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 específica.

Plenário, em 20 de outubro de 2020

**Sergio Souza
MDB/PR**





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