



COMISSÃO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL, DESENVOLVIMENTO REGIONAL E DA AMAZÔNIA

PROJETO DE LEI Nº 1.765, DE 2019

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

Autor: Deputado JÚNIOR FERRARI

Relator: Deputado PASTOR GIL

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.765, de 2019, visa a prorrogar a não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País, estendendo o prazo atual.

Para tanto, altera o art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, modificando o prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 2022 para 8 de janeiro de 2027.

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões. Foi distribuída às Comissões de Viação e Transportes; de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia; de Finanças e Tributação (Mérito e Art. 54, RICD) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD).





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Deputado Pastor Gil (PL/MA)

Apresentação: 21/06/2021 15:26 - CINDRA
PRL1 CINDRA => PL1765/2019

PRL n.1

Na Comissão de Viação e Transportes, foi aprovada por unanimidade em 06/11/2019, na forma de Substitutivo. O Substitutivo incorporou novos dispositivos com os propósitos de prorrogar o prazo de encerramento do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – Reporto, de 2020 para 2027; e de instituir fundamento legal autônomo para a isenção do AFRMM no Drawback Isenção, de forma a tratar em definitivo as modalidades de Drawback de forma isonômica.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas no âmbito desta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Chega à análise desta Comissão o Projeto de Lei nº 1.765, de 2019, visa a prorrogar a não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País, estendendo o prazo atual.

Em Substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transportes, foram incorporados novos dispositivos ao texto, com os propósitos de prorrogar o prazo de encerramento do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – Reporto, de 2020 para 2027; e de instituir fundamento legal autônomo para a isenção do AFRMM no Drawback Isenção, de forma a tratar em definitivo as modalidades de Drawback de forma isonômica.

A CFRB consagra a redução das desigualdades regionais como um dos objetivos fundamentais da República (art. 3º, III) e um dos princípios da ordem econômica (art. 170, VII). Prevê, ainda, instrumentos institucionais, creditícios e fiscais (art. 43) para implantá-los. Entre esses instrumentos regionais, estão expressamente previstas as isenções, as reduções ou o diferimento temporário de tributos federais devidos por pessoas físicas ou jurídicas nessas Regiões.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Gil
Telefone: (61) 3215-5660 / Gab. 660 - Anexo IV - Câmara dos Deputados
dep.gildenemyr@camara.leg.br
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/1765/1100800>





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Pastor Gil (PL/MA)

Apresentação: 21/06/2021 15:26 - CINDRA
PRL1 CINDRA => PL1765/2019

PRL n.1

Para comprovar que a atividade de navegação de cabotagem, interior fluvial ou lacustre merece especial atenção na concessão de incentivos a essas Regiões, basta consultar o *Plano Regional de Desenvolvimento da Região Nordeste*¹ (PRDNE). O PRDNE estabelece, como uma das diretrizes fundamentais para o desenvolvimento econômico da Região, Superar o quadro deficitário de infraestrutura, com destaque para a logística: “a infraestrutura de transportes de mercadorias e de pessoas (terrestre, marítimo, fluvial e aéreo) e a logística continuam sendo elemento importante de estratégias de desenvolvimento nacional e regional, principalmente num País continental como o Brasil e numa região grande e de importante peso demográfico como o Nordeste, pelo papel de apoio que oferecem à atividade produtiva e aos deslocamentos humanos. Neste quesito, o Nordeste recebeu investimentos importantes nos anos recentes, em especial em portos (particularmente em Suape e Pecém), modernização e interiorização de aeroportos, duplicação de rodovias estratégicas e algumas ferrovias (Transnordestina e FIOL), entre outros. Mas a região continua a requerer grandes e urgentes investimentos em infraestrutura para superar gargalos macrologísticos, responder às pressões advindas do acelerado processo de urbanização e da dinâmica de sua economia.” (p. 62).

Entretanto, acreditamos que não é apenas o Nordeste que demanda a concessão desses incentivos. Exige-o ainda mais a situação da Amazônia Legal.

Isso é manifestado com clareza no Plano Regional de Desenvolvimento da Amazônia² para os anos de 2020-2023. Como acertadamente destaca o PRDA, “*Segundo a Agência Nacional de Águas (ANA, 2005), a rede hidroviária amazônica é a maior do país, e dispõe de uma extensão de mais de 15.000 km, representando cerca de 60% da rede hidroviária nacional. Compreende as hidrovias do Amazonas, do Solimões, do Madeira, do Negro e Branco, do Purus, do Juruá, do Tapajós, de Trombetas, do Xingu, do Marajó e de muitos outros rios navegados e de menor porte. Tem como principais características a movimentação de petróleo e derivados, o transporte de granéis sólidos (grãos e minérios), de carga geral e de passageiros.*” (p.93).

1 Cf. <https://www.gov.br/sudene/pt-br/centrais-de-conteudo/prdne-v-06-12-2019-v2-pdf>. Acesso em 06/05/2021.

2 Cf. <https://www.gov.br/sudam/pt-br/documentos/prda-2020-2023.pdf>. Acesso em 06/05/2021.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Pastor Gil (PL/MA)

Em tempos de relevo internacional crescente da crise climática, é oportuno notar ainda que, no documento, “*As hidrovias são apontadas como a modalidade com menor custo relativo e impactos ambientais. Daí começa a se perceber a importância do transporte para a região Amazônica e, mais especificamente, para o Estado do Amazonas que possui o Polo Industrial que abastece, não só o país com seus produtos, mas todo o mundo*” (p.93). A navegação de interiores é um componente essencial do desenvolvimento regional sustentável.

Assim, nesta Comissão – que tem por atribuição regimental o turismo e o desenvolvimento sustentável da região amazônica, o desenvolvimento e a integração das demais Regiões (RICD, art. 32, II) – votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 1.765, de 2019, na forma do Substitutivo aprovado na Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, de junho de 2021.

**DEPUTADO FEDERAL PASTOR GIL
(PL/MA)**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Gil
Telefone: (61) 3215-5660 / Gab. 660 - Anexo IV – Câmara dos Deputados
Para verificar a assinatura, acesse <https://www2.camara.leg.br/authenticidade/assinatura/camara/legis/CD21931100000>

Apresentação: 21/06/2021 15:26 - CINDRA
PRL 1 CINDRA => PL 1765/2019

* 60218131100800*