

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 10.834, DE 2018

Altera a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado Federal LUIZ LIMA

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 10.834, de 2018, de autoria do Poder Executivo, altera o § 3º do art. 17 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e sobre o Fundo da Marinha Mercante - FMM.

A alteração aumenta em dez pontos percentuais os recursos do FMM destinados ao Fundo Naval, passando de 0,4% para 10,4%. O projeto prevê que os recursos acrescidos deverão ser vinculados a 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.

Além disso, o projeto de lei altera a alínea “d” do inciso I do art. 26 da mesma Lei, para substituir a expressão “Marinha do Brasil” por “empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa”. Com a alteração, o projeto possibilita que tais empresas públicas possam acessar empréstimos, de até 100% do valor do projeto aprovado, com recursos advindos do FMM, prerrogativa que a redação da alínea “d” do inciso I do art.



26, à época da apresentação do projeto de lei, atribuía à Marinha do Brasil. Em razão da alteração, a proposição em tela revoga o § 2º do art. 29 da citada Lei, que permite a concessão do empréstimo diretamente à Marinha do Brasil sem a intermediação do agente financeiro.

Segundo a justificção do projeto de lei, a alteração do § 3º do art. 17 da Lei nº 10.893/2004 possibilitará à Marinha do Brasil construir embarcações em estaleiros nacionais, como contribuição para aquecer a atividade econômica no setor, as quais serão empregadas no controle das águas territoriais.

Ainda segundo a justificção do projeto de lei, a alteração na alínea “d” do inciso I do art. 26 da mesma norma legal tem o propósito de torná-la factível sob a ótica operacional, já que, considerando o texto à época da apresentação do projeto de lei, não vinha sendo possível obter o apoio financeiro pretendido pelo legislador, sem que houvesse conflito com outros dispositivos legais em vigor.

O projeto de lei tramita em regime de prioridade (art. 151, II, RICD) e está sujeito à apreciação conclusiva pelas comissões (art. 24, II), tendo sido distribuído às Comissões de Relações Exteriores e de Defesa Nacional - CREDN; Viação e Transportes - CVT; Finanças e Tributação - CFT (mérito e art. 54, RICD) e Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC (Art. 54 RICD), nessa ordem.

A CREDN aprovou o projeto de lei, bem como sete emendas a apresentadas à proposição, todas de autoria do Deputado Luiz Carlos Hauly, com a finalidade de alterar a Lei nº 10.893/2004:

- **Emenda nº 1 da CREDN:** suprime do PL a alteração prevista no caput do art. 26 da Lei, mantendo-se o seu texto atual, a fim de retirar a sujeição da aplicação dos recursos do FMM aos limites de movimentação e empenho e de pagamento;
- **Emenda nº 2 da CREDN:** inclui o § 5º no art. 19 da Lei para prescrever que a liberação dos recursos financeiros



da conta vinculada de empresa brasileira de navegação (EBN) - por solicitação da própria empresa ou de agente financeiro, neste último caso para amortização de dívidas vencidas originárias de financiamentos concedidos com recursos do FMM - só poderá ocorrer para aplicação dos recursos, exclusivamente, no mesmo segmento de cabotagem, longo curso e navegação interior de hidrocarbonetos, geradores de recursos para a conta vinculada;

- **Emenda nº 3 da CREDN:** altera o art. 20, para determinar que os valores depositados nas contas das EBN, enquanto não utilizados, serão corrigidos *pro rata die* pela taxa média ajustada dos financiamentos diários apurados no Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - Selic para títulos públicos federais, divulgada pelo Banco Central do Brasil, ou por outra taxa que legalmente venha a substituí-la. Argumenta o autor que o mecanismo proposto é o mesmo previsto para remuneração dos recursos do Fundo de Participação PIS-PASEP, do Fundo de Amparo ao Trabalhador – FAT, e do FMM, enquanto não aplicados em operações de crédito¹. A redação do art. 20, à época da apresentação do projeto de lei, dispunha que os valores depositados nas contas poderiam ser aplicados pelo agente financeiro em operações de mercado aberto, em títulos públicos federais, em nome do titular.
- **Emenda nº 4 da CREDN:** altera o art. 21, para aumentar de 3 para 5 anos, contados do depósito dos recursos na conta vinculada de empresa brasileira de navegação, o prazo em que a respectiva empresa decai do direito ao produto do AFRMM, no caso de não-

¹ § 2º do art. 2º da Lei nº 13.483/2017.



utilização dos valores a ela destinados, transferindo-se esses valores para o FMM;

- **Emenda nº 5 da CREDN:** altera o inciso II do § 3º do art. 37, para incluir, no rol de cargas sobre as quais não incide a Taxa de Utilização do MERCANTE - TUM², as cargas transportadas nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado nas Regiões Norte ou Nordeste, nos termos do art. 17 da Lei nº 9.432, de 1997³;
- **Emenda nº 6 da CREDN:** altera o art. 38, para retomar incentivo ao desenvolvimento da Marinha Mercante, cuja vigência foi encerrada em 31 de dezembro de 2011. O incentivo correspondia a crédito na conta vinculada, no valor R\$ 0,75 (setenta e cinco centavos de real) para cada R\$ 1,00 (um real) de AFRMM gerado na navegação de cabotagem ou no transporte de granéis na navegação de longo curso, bem como na navegação fluvial e lacustre no transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste, por embarcações construídas em estaleiro brasileiro com tripulação brasileira e entregues a partir de 26 de março de 2004;
- **Emenda nº 7 da CREDN:** altera o art. 52-A, para definir que serão acrescidos de juros equivalentes à SELIC os valores a serem ressarcidos às empresas brasileiras de navegação das parcelas do AFRMM que deixarem de ser recolhidas em razão da não incidência, por força do caput do art. 17 da Lei nº 9.432/1997, do AFRMM sobre

2 A TUM é devida na emissão do conhecimento de embarque do MERCANTE, à razão de R\$ 20,00 por conhecimento de embarque (§ 2º do art. 37 da [Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004](#) c/c § 2º do art. 11 do [Decreto nº 8.257, de 29 de maio de 2014](#)).

3 Pela referência feita pela emenda 5 ao art. 17 da Lei nº 9.432/1997, pretende-se adotar o mesmo prazo de não incidência do AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado nas Regiões Norte ou Nordeste do País. Tal prazo vai até 08.01.2007. No entanto, com a Lei nº 11.482/2007, o prazo ficou prorrogado até 08.01.2022, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre.



as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado nas Regiões Norte ou Nordeste do País. Atualmente, o art. 45 da Instrução Normativa RFB nº 1.471, de 30 de maio de 2014, prevê que não haverá incidência de juros compensatórios no ressarcimento de créditos do AFRMM.

Do mesmo modo, a Comissão de Viação e Transporte aprovou não só a proposição, como também as sete emendas adotadas na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional.

No prazo regimental foram apresentadas **nesta Comissão 2 (duas) emendas**, de autoria do Deputado Ricardo Barros e do Deputado Capitão Alberto Neto, respectivamente.

As duas emendas têm a mesma finalidade da Emenda nº 2 da CREDN, qual seja, incluir o § 5º no art. 19 para prescrever a liberação dos recursos financeiros da conta vinculada de empresa brasileira de navegação, nas hipóteses referidas no art. 19, incisos I e II da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, só poderá ocorrer para aplicação pela empresa beneficiária dos recursos, exclusivamente, no mesmo segmento de cabotagem, longo curso e navegação interior, geradores de recursos da conta vinculada.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

No que tange à adequação orçamentária e financeira, o Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RI, arts. 32, X, “h”, e 53, II) e a Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação (NI/CFT) definem que o exame de adequação ou compatibilidade orçamentária e financeira far-se-á por meio da análise da conformidade da proposição com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias, o orçamento anual. Além disso, a NI/CFT prescreve que também nortearão a análise outras normas pertinentes à receita e despesa públicas. São consideradas como outras normas, especialmente, a



Constituição Federal e a Lei de Responsabilidade Fiscal-LRF (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000).

O art. 1º, §1º, da NI/CFT define como compatível “a *proposição que não conflite com as normas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias, da lei orçamentária anual e das demais disposições legais em vigor*” e como adequada “a *proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual*”.

No que se refere à análise da adequação e compatibilidade orçamentária e financeira, a Lei de Diretrizes Orçamentárias determina que as proposições legislativas e respectivas emendas que, direta ou indiretamente, importem ou autorizem diminuição de receita ou aumento de despesa da União, deverão estar acompanhadas de estimativas desses efeitos no exercício em que entrarem em vigor e nos dois subsequentes, detalhando a memória de cálculo respectiva e correspondente compensação.

Em 7 de janeiro de 2022 foi editada a Lei nº 14.301, conhecida como BR do Mar, originária do PL nº 4.199/2020. O art. 21 da referida Lei alterou o § 3º do art. 17 da lei nº 10.893/2004, para aumentar em dez pontos percentuais os recursos do FMM destinados ao Fundo Naval, mesmo aumento pretendido pelo projeto de lei sob análise.

Posteriormente, o dispositivo da Lei nº 14.301/2022 foi vetado pelo Poder Executivo, sob o argumento de contrariedade ao interesse público, pois implicaria em redução da receita disponível para o FMM em razão do aumento da participação do Fundo Naval de 0,4% para 10,4%, o que diminuiria a participação do FMM na receita orçamentária líquida. Além disso, foi registrado que o veto seria necessário para otimizar a alocação dos recursos do FMM.

No entanto, o veto foi rejeitado pelo Congresso Nacional. Em outras palavras, o aumento em dez pontos percentuais dos recursos do FMM destinados ao Fundo Naval já se encontra vigente. Sendo assim, não cabe pronunciamento quanto à adequação e compatibilidade orçamentária e



financeira do art. 1º do PL nº 10.834/2018, na parte que objetiva alterar o § 3º do art. 17 da lei nº 10.893/2004.

A alteração da alínea “d” do inciso I do art. 26 da Lei nº 10.893/2004, prevista pelo projeto de lei sob análise, para substituir a expressão “Marinha do Brasil” por “empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa”, possibilitará à Empresa Gerencial de Projetos Navais (ENGEPRON) acessar empréstimos de até 100% do valor do projeto aprovado, prerrogativa que a redação da alínea “d” do inciso I do art. 26, à época da apresentação do projeto de lei, era atribuída à Marinha do Brasil.

Ocorre que a alteração da alínea “d” do inciso I do art. 26 da Lei nº 10.893/2004 também se encontra efetivada no art. 21 da Lei nº 14.301/2022 (vide Apêndice I). Sendo assim, não cabe pronunciamento quanto à adequação e compatibilidade orçamentária e financeira do art. 1º do PL nº 10.834/2018, na parte que objetiva alterar a alínea “d” do inciso I do art. 26 da Lei nº 10.893/2004.

O projeto propõe ainda, por meio do seu art. 2º, a revogação do § 2º do art. 29 da Lei nº 10.893/2004. Tal § 2º permite a concessão do empréstimo com recursos do FMM diretamente à Marinha do Brasil, sem a intermediação do agente financeiro. Registre-se ainda que tal § 2º está ligado à alínea “d” do inciso I do art. 26 da Lei nº 10.893/2004. Ocorre que tal alínea, em razão da edição da Lei nº 14.301/2022, teve a expressão “Marinha do Brasil” substituída pela expressão “empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa”, enquanto que no § 2º do art. 29 da Lei nº 10.893/2004 continua mantida a expressão “Marinha do Brasil”.

Destaca-se que a revogação do § 2º do art. 29 da Lei nº 10.893/2004 não foi contemplada pela Lei nº 14.301/2022. Tendo em vista que tal revogação não tem implicação orçamentária ou financeira, pois apenas regula a sistemática para concessão do financiamento, não cabe pronunciamento quanto à adequação e compatibilidade orçamentária e financeira da matéria.



Vamos, em seguida, passar ao exame de adequação e compatibilidade orçamentária e financeira das sete emendas adotadas pela CREDN, bem como das duas emendas apresentadas nesta CFT.

A supressão prevista na emenda **nº 1 da CREDN** não tem implicação orçamentária e financeira com base no arcabouço legal atualmente existente, pois a emenda pretende apenas manter a redação atual do art. 26 da Lei nº 10.893/2004.

A emenda **nº 4 da CREDN** também não tem implicação orçamentária ou financeira, tendo em vista que trata de alterações relacionadas às contas vinculadas das empresas brasileiras de navegação, sendo que os recursos dessas contas vinculadas não figuram na lei orçamentária anual.

Importa registrar que o teor das emendas **nº 2 e 5 da CREDN** e das emendas **nº 1 e 2 apresentadas na CFT** encontra-se incorporado à Lei nº 10.893/2004, alterada pela Lei nº 14.301/2022 (vide Apêndice II). Da mesma forma, mas com redação diferente, o objetivo pretendido pela emenda **nº 3 da CREDN** também se encontra incorporado à Lei nº 10.893/2004, alterada pela Lei nº 14.301/2022 (vide Apêndice II). Sendo assim, não cabe pronunciamento quanto à adequação e compatibilidade orçamentária e financeira das referidas emendas.

A emenda **nº 6 da CREDN** tem impacto orçamentário e financeiro, por retomar incentivo ao desenvolvimento da Marinha Mercante, cuja vigência foi encerrada em 31 de dezembro de 2011. O incentivo correspondia a crédito na conta vinculada, no valor R\$ 0,75 (setenta e cinco centavos de real) para cada R\$ 1,00 (um real) de AFRMM gerado na navegação de cabotagem ou no transporte de granéis na navegação de longo curso, bem como na navegação fluvial e lacustre no transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste, por embarcações construídas em estaleiro brasileiro com tripulação brasileira e entregues a partir de 26 de março de 2004. Em consulta à execução orçamentária, foram identificados

* C D 2 2 1 6 6 3 7 5 8 4 0 0 *



pagamentos realizados a partir de 2006⁴, tendo sido realizado o último pagamento em 2017. De 2006 a 2017 foram pagos valores da ordem de R\$ 194 milhões⁵.

Do mesmo modo, a **emenda nº 7 da CREDN** tem impacto orçamentário e financeiro, ao dispor que a SELIC será a taxa que remunerará os valores a serem ressarcidos às empresas brasileiras de navegação das parcelas do AFRMM que deixarem de ser recolhidas em razão da não incidência daquela contribuição econômica sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado nas Regiões Norte ou Nordeste⁶, por força do caput do art. 17 da Lei nº 9.432, de 1997. Sobre o assunto, de acordo com o art. 45 da Instrução Normativa RFB nº 1.471, de 30.05.2014, não há incidência de juros compensatórios no ressarcimento.

Em resumo, no que se refere à adequação e compatibilidade orçamentária e financeira, as **emendas nº 6 e 7 da CREDN** não apresentam a estimativa de impacto e a correspondente compensação preconizadas nos arts. 124 e 125 da LDO 2022 (Lei nº 14.194/2021), o que nos força a reconhecer que elas se mostram inadequadas e incompatíveis sob a ótica orçamentária e financeira.

No que diz respeito ao mérito, é possível observar que somente as matérias dos seguintes dispositivos deixaram de ser incorporadas à Lei nº 10.893/2004, por conta da promulgação da Lei nº 14.301/2022:

- revogação do § 2º do art. 29 da Lei nº 10.893, de 2004 (Art. 2º do PL).
- acréscimo dos §§ 4º e 5º ao art. 39 da Lei nº 10.893, de 2004 (Emenda 6 da CREDN)
- acréscimo do parágrafo único ao art 52-A da Lei nº 10.893, de 2004 (Emenda 7 da CREDN)

4 Ação orçamentária: 09FC - Incentivo às Empresas Brasileiras conforme Lei nº 10.893, de 2004

5 Valores pagos e restos a pagar pagos

6 O prazo previsto na Lei nº 9.432, de 1997 para a não incidência era até 08 de janeiro de 2007. Com a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, este prazo foi prorrogado até 8 de janeiro de 2022, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre.

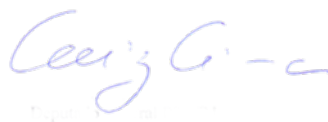


Quanto a esses dispositivos das Emendas nº 6 e 7 da CREDN, eles são os que resultam em incompatibilidade orçamentária e financeira, em função da ausência do impacto orçamentário e financeiro.

Quanto à revogação do § 2º do art. 29, da Lei nº 10.893, de 2004, entendemos que essa medida é inoportuna, tendo em vista todo o arcabouço de alterações promovidas pela Lei nº 14.301/2022. Portanto, não nos resta outra alternativa, em relação ao PL a não ser a sua rejeição, bem como o das emendas nº 1 a 7 da CREDN, e das emendas nº 1 e 2 da CFT, em função de sua prejudicialidade.

Diante do exposto, votamos pela **não implicação orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº 10.834, de 2018, das emendas nº 1 a 5 da CREDN, e das emendas nº 1 e 2 da CFT, e pela inadequação e incompatibilidade orçamentária e financeira das emendas nº 6 e 7, da CREDN, e no mérito, pela rejeição do PL nº 10.834, de 2018, das emendas nº 1 a 5 da CREDN, e das emendas nº 1 e 2 da CFT.**

Sala da Comissão, em 17 de agosto de 2022.



Deputado Federal LUIZ LIMA
Relator

2022-8775



APÊNDICE I

Comparativo do PL nº 10.834/2018 com a Lei nº 10.893/2004, após as alterações efetuadas pela Lei nº 14.301/2022

PL nº 10.834/2018	Lei nº 10.893/2004, com as alterações efetuadas pela Lei nº 14.301/2022
Art. 1º A Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:	
“Art. 17.	“Art. 17.

§ 3º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, serão destinados, anualmente, os seguintes percentuais ao Fundo Naval:	§ 3º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, serão destinados ao Fundo Naval, anualmente, os seguintes percentuais: (Redação dada pela Lei nº 14.301, de 2022)
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	I - 0,40% (quarenta centésimos por cento) para contribuir com o pagamento das despesas de representação e de 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 (Incluído pela Lei nº 14.301, de 2022)
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.	II - 10% (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 e oceanográficas, bem como de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional. (Incluído pela Lei nº 14.301, de 2022)

“Art. 26. Observados os limites de movimentação e empenho e de pagamento, os recursos do FMM serão aplicados:	Art. 26.....



PL nº 10.834/2018	Lei nº 10.893/2004, com as alterações efetuadas pela Lei nº 14.301/2022
I -	I -
d) às empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa, até cem por cento do valor do projeto aprovado, para construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas, e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo;	<u>d)</u> às empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado, para construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, bem como de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo; <u>(Redação dada pela Lei nº 14.301, de 2022)</u>
	Art. 29.....

	§ 2º Nas operações a que se refere o art. 26, inciso I, alínea <i>d</i> , desta Lei, o FMM, com autorização expressa do Ministro de Estado dos Transportes, concederá o empréstimo diretamente à Marinha do Brasil, sem a intermediação de agente financeiro, devendo os desembolsos anuais decorrentes desta operação observar a dotação prevista no orçamento da Marinha do Brasil para o projeto financiado, e respeitar os limites de movimentação de empenho e de pagamento dos decretos de programação financeira.
Art. 2º Fica revogado o § 2º do art. 29 da Lei nº 10.893, de 2004.	
Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.	

Apresentação: 17/08/2022 17:33 - CFT
PRL 1 CFT => PL 10834/2018

PRLn.1



APÊNDICE II

Comparativo das emendas ao PL nº 10.834/2018 com a Lei nº 10.893/2004, após as alterações efetuadas pela Lei nº 14.301/2022

Emenda	Emendas ao PL nº 10.834/2018	Lei nº 10.893/2004, com as alterações efetuadas pela Lei nº 14.301/2022
EMC 1 da CREDN	Suprimir o caput do art. 26 do PL, mantendo-se o texto atual da Lei.	Art. 26. Os recursos do FMM serão aplicados:
EMC 2 da CREDN; EMC 1 da CFT; EMC 2 da CFT	Art. 19. § 5º A liberação dos recursos financeiros da conta vinculada de empresa brasileira de navegação, nas hipóteses referidas no art. 19, incisos I e II da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, só poderá ocorrer para aplicação pela empresa beneficiária dos recursos, exclusivamente, no mesmo segmento de cabotagem, longo curso e navegação interior de hidrocarbonetos, geradores de recursos para a conta vinculada. "	Art. 19. O produto da arrecadação do AFRMM destinado a empresa brasileira de navegação será depositado diretamente, no Banco do Brasil S.A., em conta vinculada em nome da empresa, a qual será movimentada por intermédio do agente financeiro do FMM, nos seguintes casos: § 5º A liberação dos recursos financeiros da conta vinculada de empresa brasileira de navegação nas hipóteses previstas nos incisos I e II do caput deste artigo somente poderá ocorrer para aplicação, pela empresa beneficiária dos recursos, exclusivamente, em embarcação a ser utilizada no mesmo tipo de navegação de cabotagem, de longo curso e interior geradoras dos recursos do AFRMM para a conta vinculada correspondente. (Incluído pela Lei nº 14.301, de 2022)
Emendas 01 e 02/2019 apresentada	§ 5º A liberação dos recursos financeiros da conta vinculada de empresa brasileira de navegação, nas hipóteses referidas no art. 19, incisos I e II da Lei	



Emenda	Emendas ao PL nº 10.834/2018	Lei nº 10.893/2004, com as alterações efetuadas pela Lei nº 14.301/2022
s na CFT	no. 10.893, de 13 de julho de 2004, só poderá ocorrer para aplicação pela empresa beneficiária dos recursos, exclusivamente, no mesmo segmento de cabotagem, longo curso e navegação interior, geradores de recursos da conta vinculada	
EMC 3 da CREDN	Art. 20. Os valores depositados nas contas de que tratam o art. 19 desta Lei e o inciso III do caput do art. 17 desta Lei, enquanto não utilizados, serão corrigidos pro rata die pela taxa média ajustada dos financiamentos diários apurados no Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - Selic para títulos públicos federais, divulgada pelo Banco Central do Brasil, ou por outra taxa que legalmente venha a substituí-la.	Art. 20. Os valores depositados nas contas de que tratam o art. 19 e o inciso III do caput do art. 17 desta Lei serão aplicados pelas instituições financeiras de que tratam o caput e o § 6º do art. 19 desta Lei em operações de mercado aberto, em títulos públicos federais de curto, médio ou longo prazo, em nome do titular e a critério deste, na forma que dispuser o Conselho Monetário Nacional. (Redação dada pela Lei nº 14.301, de 2022)
EMC 4 da CREDN	“Art. 21. A empresa brasileira de navegação decaí do direito ao produto do AFRMM no caso de não-utilização dos valores no prazo de 5 (cinco) anos, contados do seu depósito, transferindo-se esses valores para o FMM. ”	Art. 21. A empresa brasileira de navegação decaí do direito ao produto do AFRMM no caso de não-utilização dos valores no prazo de 3 (três) anos, contados do seu depósito, transferindo-se esses valores para o FMM.
EMC 5 da CREDN	Art. 37	Art. 37. Fica instituída a Taxa de Utilização do MERCANTE.
	§ 3	§ 3º A taxa de que trata o caput não incide sobre:



Emenda	Emendas ao PL nº 10.834/2018	Lei nº 10.893/2004, com as alterações efetuadas pela Lei nº 14.301/2022
	II - as cargas isentas do pagamento do AFRMM, conforme previsto no art. 14 desta Lei, ou aquelas transportadas nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste, nos termos do art. 17 da Lei nº 9.432, de 1997 (NR);”	II – as cargas isentas do pagamento do AFRMM, conforme previsto no art. 14 desta Lei, ou aquelas transportadas nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste, nos termos do art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; e Redação dada pela Lei nº 14.301, de 2022)
EMC 6/2018	“Art. 38. O FMM destinará às empresas brasileiras de navegação, mediante crédito na conta vinculada, R\$ 0,75 (setenta e cinco centavos de real) para cada R\$ 1,00 (um real) de AFRMM gerado na navegação de cabotagem ou no transporte de granéis na navegação de longo curso, bem como na navegação fluvial e lacustre no transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste, por embarcações construídas em estaleiro brasileiro, com tripulação brasileira, entregues a partir de 26 de março de 2004 ou encomendadas até 31 de agosto de 2023 (NR).	Art. 38. O FMM destinará, até 31 de dezembro de 2011, às empresas brasileiras de navegação, mediante crédito na conta vinculada, R\$ 0,75 (setenta e cinco centavos de real) para cada R\$ 1,00 (um real) de AFRMM gerado na navegação de cabotagem ou no transporte de granéis na navegação de longo curso, bem como na navegação fluvial e lacustre no transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste, por embarcações construídas em estaleiro brasileiro com tripulação brasileira e entregues a partir de 26 de março de 2004
	§ 4º O crédito previsto no caput deste artigo vigorará durante a vida útil da embarcação construída dentro dos prazos ali estabelecidos e mantida com tripulação brasileira.	
	§ 5º Para as embarcações já em operação, que	



Emenda	Emendas ao PL nº 10.834/2018	Lei nº 10.893/2004, com as alterações efetuadas pela Lei nº 14.301/2022
	atendam aos requisitos do caput, os efeitos deste artigo se aplicam continuamente a partir de 26 de março de 2004”.	
EMC 7/2018	“Art. 52-A	Art. 52-A. A Secretaria da Receita Federal do Brasil processará e viabilizará, mediante recursos decorrentes da arrecadação do AFRMM que cabem ao Fundo da Marinha Mercante - FMM, o ressarcimento às empresas brasileiras de navegação das parcelas previstas nos incisos II e III do caput do art. 17 que deixarem de ser recolhidas em razão da não incidência de que trata o caput do art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.
	Parágrafo Único: Os valores a serem ressarcidos serão acrescidos de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - SELIC, para títulos federais, acumulada mensalmente, calculados a partir do primeiro dia do segundo mês subsequente ao do fato gerador do AFRMM, se houvesse a incidência, até o último dia do mês anterior ao do pagamento e de um por cento no mês do pagamento (NR).”	





Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Lima

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD221663758400>



Apresentação: 17/08/2022 17:33 - CFT
PRL 1 CFT => PL 10834/2018

PRL n.1