



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 10.834-C, DE 2018 **(Do Poder Executivo)**

Mensagem nº 491/2018

Aviso nº 430/2018 - C. Civil

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; tendo parecer da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, pela aprovação, com emendas (relatora: DEP. BRUNA FURLAN); da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e das Emendas da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (relator: DEP. HUGO LEAL); e da Comissão de Finanças e Tributação, pela não implicação da matéria em aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária deste, das emendas da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional de nºs 1 a 5, de 2018; e das emendas apresentadas na Comissão de Finanças e Tributação; pela incompatibilidade e inadequação financeira e orçamentária das Emendas da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional de nºs 6 e 7, de 2018; e, no mérito, pela rejeição deste, das Emendas da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa de nºs 1 a 5, de 2018, e das Emendas apresentadas na Comissão de Finanças e Tributação (relator: DEP. LUIZ LIMA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD); E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional:

- Emendas apresentadas (7)
- Parecer da relatora
- Parecer da Comissão
- Emendas adotadas pela Comissão (7)

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Finanças e Tributação:

- Emendas apresentadas (2)
- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 10.893, de 13 de julho 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.

.....” (NR)

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

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;

.....” (NR)

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.

Brasília,

EMI nº 00093/2018 MD MTPA

Brasília, 31 de agosto de 2018

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Submetemos à consideração de Vossa Excelência a presente proposta de Projeto de Lei com o objetivo de contribuir para a Política Pública promovida por meio da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, qual seja “prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras”.

2. A alteração parcial dos artigos 17 e 26 da citada norma busca reposicionar o Brasil no cenário mundial, de modo a reinseri-lo no seleto grupo de nações, de dimensões continentais e de extensa

área marítima, que detém tecnologia e autossuficiência para promover o desenvolvimento de sua indústria naval.

3. De fato, a indústria de construção naval é um vetor estratégico da economia de qualquer país da magnitude do Brasil, tendo em vista que movimentada 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.

4. 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.

5. 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.

6. 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 km²), e associada aos recursos ora disponíveis no FMM, constituem fatores decisivos para elevar o potencial produtivo da indústria naval brasileira.

7. 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.

8. 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.

9. 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.

10. 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.

11. 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.

12. A alteração dos artigos 17 e 26 visam, portanto, a ajustar o marco legal promovido pela Lei 10.893/2004 de modo a perseguir o objetivo almejado pelo legislador, qual seja: implementação de uma Política Pública consistente voltada para a consolidação perene da indústria naval na economia brasileira.

13. 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%).

14. 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, conforme o texto abaixo:

“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.

.....” (NR)

15. 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.

16. No que tange ao artigo 26, o propósito foi torná-lo factível sob a ótica operacional, já que, considerando o texto atual, não vem sendo possível obter o apoio financeiro pretendido pelo legislador, sem que haja conflito com outros dispositivos legais em vigor. Assim, a fim de solucionar o impasse gerado, propõe-se o texto abaixo:

Art. 26. Os recursos do FMM serão aplicados:

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

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;

.....” (NR)

17. A alteração proposta para o artigo 26 tem o propósito de fomentar o Setor de Construção Naval do país, por meio de exportações, especialmente, para o mercado naval sul-americano. Com a citada alteração o país irá incluir em sua pauta de exportações itens de alto valor agregado, além de desvincular a compra e venda de embarcação militares ao mercado nacional altamente dependente do Orçamento geral da União (OGU).

18. 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.

19. Essas, Senhor Presidente, são as razões que justificam a elaboração do Projeto de Lei com importantes medidas para o setor naval, que ora submetemos à elevada apreciação de Vossa Excelência.

Respeitosamente,

Assinado por: Joaquim Silva e Luna, Valter Casemiro Silveira

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 10.893, DE 13 DE JULHO DE 2004

Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

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

I - ao Fundo da Marinha Mercante - FMM:

- a) 100% (cem por cento) do AFRMM gerado por empresa estrangeira de navegação;
- b) 100% (cem por cento) do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação afretada de registro estrangeiro;
- c) 41% (quarenta e um por cento) do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria ou afretada, de registro brasileiro, na navegação de longo curso, não inscrita no Registro Especial Brasileiro - REB, de que trata a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; e
- d) 8% (oito por cento) do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação, própria ou afretada, de registro brasileiro, na navegação de longo curso, inscrita no REB, de que trata a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;

II - a empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria ou afretada, de registro brasileiro:

- a) 50% (cinquenta por cento) do AFRMM que tenha gerado na navegação de longo curso, quando a embarcação não estiver inscrita no REB;
- b) 83% (oitenta e três por cento) do AFRMM que tenha gerado na navegação de longo curso, quando a embarcação estiver inscrita no REB; e
- c) 100% (cem por cento) do AFRMM que tenha gerado nas navegações de cabotagem, fluvial e lacustre;

III - a uma conta especial, 9% (nove por cento) do AFRMM gerado na navegação de longo curso, por empresa brasileira de navegação, operando embarcação, própria ou afretada, de registro brasileiro, inscrita ou não no REB.

§ 1º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, será destinado, anualmente, o percentual de 3% (três por cento) ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FNDCT, criado pelo Decreto-Lei nº 719, de 31 de julho de 1969, e restabelecido pela Lei nº 8.172, de 18 de janeiro de 1991, para o financiamento de programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico dos setores de transporte aquaviário e de construção naval, os quais serão alocados em categoria de programação específica e administrados conforme o disposto em regulamento.

§ 2º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, será destinado, anualmente, o percentual de 1,5% (um e meio por cento) ao Fundo do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo, para compensação das perdas decorrentes da isenção de que trata o § 8º do art. 11 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

§ 3º Da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM, será destinado, anualmente, o percentual de 0,40% (quarenta centésimos por cento) ao Fundo Naval, a título de contribuição para 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.

§ 4º O AFRMM gerado por embarcação de registro estrangeiro, afretada por empresa brasileira de navegação, poderá ter a destinação prevista no inciso I, alíneas *c* e *d*, e nos incisos II e III do *caput* deste artigo, desde que tal embarcação esteja substituindo outra em construção em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, de tipo semelhante, até o limite de toneladas de porte bruto contratadas.

§ 5º A destinação de que trata o § 4º deste artigo far-se-á enquanto durar a construção, porém nunca por prazo superior a 36 (trinta e seis) meses, contado, de forma ininterrupta, da entrada em eficácia do contrato de construção da embarcação, que ocorre com o início do cumprimento de cronograma físico e financeiro apresentado pela empresa brasileira de navegação e aprovado pelo órgão competente do Ministério dos Transportes.

§ 6º A ocupação de espaços por empresas brasileiras de navegação em embarcações de registro estrangeiro fica enquadrada nas regras deste artigo, desde que essas embarcações estejam integradas a acordos de associação homologados pelo órgão competente do Ministério dos Transportes e regidos pelos princípios da equivalência recíproca da oferta

de espaços e da limitação da fruição dos benefícios pela capacidade efetiva de transporte da embarcação de registro brasileiro.

§ 7º Por solicitação da interessada, o FMM poderá utilizar o produto da arrecadação de AFRMM, já classificado pela Secretaria da Receita Federal do Brasil e ainda não depositado na conta vinculada da empresa brasileira de navegação, para compensação do débito relativo às prestações a que se referem as alíneas *c* e *d* do inciso I do *caput* do art. 19, garantido ao agente financeiro o pagamento pelo FMM das comissões incidentes sobre os valores compensados. (Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 545, de 29/9/201, convertida na Lei nº 12.599, de 23/3/2012, produzindo efeitos a partir da data de publicação do ato do Poder Executivo que a regulamentar)

Art. 18. As parcelas recolhidas à conta a que se refere o inciso III do *caput* do art. 17 desta Lei, acrescidas das correções resultantes de suas aplicações previstas no art. 20 desta Lei, serão rateadas entre as empresas brasileiras de navegação autorizadas a operar na cabotagem e na navegação fluvial e lacustre, proporcionalmente ao total de fretes por elas gerado no transporte, entre portos brasileiros, de cargas de importação e de exportação do comércio exterior do País.

§ 1º O total de fretes referidos no *caput* deste artigo será obtido quando as empresas mencionadas no *caput* deste artigo estiverem operando embarcações próprias ou afretadas de registro brasileiro, bem como embarcações afretadas de registro estrangeiro no regime de que tratam os §§ 4º e 5º do art. 17 desta Lei, conforme se dispuser em regulamento.

§ 2º O produto do rateio a que se refere este artigo será depositado, conforme se dispuser em regulamento, na conta vinculada das empresas.

.....
Art. 26. Os recursos do FMM serão aplicados:

I - em apoio financeiro reembolsável mediante concessão de empréstimo:

a) prioritariamente, a empresa brasileira de navegação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado:

1. para a construção de embarcação em estaleiro brasileiro; e

2. para jumborização, conversão, modernização ou reparação de embarcação própria, inclusive para a aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

b) a empresa brasileira de navegação, a estaleiro e outras empresas ou entidades brasileiras, inclusive as representativas de classe dos setores de Marinha Mercante e de construção naval, para projetos de pesquisa e desenvolvimento científico ou tecnológico e formação e aperfeiçoamento de recursos humanos voltados para os setores da Marinha Mercante, construção ou reparo naval, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

c) a estaleiro brasileiro para financiamento à produção de embarcação:

1. destinada a empresa brasileira de navegação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

2. destinada à exportação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

d) à Marinha do Brasil, até 100% (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 nacional;

e) às entidades públicas, instituições de pesquisa e a outros órgãos, inclusive os representativos de classe dos setores de Marinha Mercante e de construção naval, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado, para a construção de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, em estaleiros brasileiros;

f) às empresas brasileiras, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, de qualquer tipo de embarcação própria, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval;

g) aos estaleiros brasileiros, para financiamento de reparo de embarcações, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

h) aos estaleiros, arsenais e bases navais brasileiros, para expansão e

modernização de suas instalações ou para construção de novas instalações, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

i) a empresa de navegação ou estaleiro brasileiros, no apoio financeiro à construção ou produção de embarcações destinadas ao transporte fluvial de passageiros de elevado interesse social, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado;

j) a empresa de navegação ou estaleiro brasileiros no apoio financeiro à construção ou produção de embarcações destinadas à pesca, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado; e

l) para outras aplicações em investimentos, no interesse da Marinha Mercante e da indústria de construção naval brasileiras;

II - no pagamento ao agente financeiro:

a) de valor correspondente à diferença apurada entre o custo de captação de recursos para o agente financeiro e o custo do financiamento contratado com o beneficiário, sempre que o agente financeiro for o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES;

b) das comissões devidas pela concessão de financiamentos realizados com recursos do FMM e de outras fontes, a título de administração ou risco das operações contratadas até a publicação desta Lei; e

c) de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - SELIC, para títulos federais, incidentes sobre os adiantamentos de recursos realizados pelo agente financeiro com recursos de outras fontes, destinados ao pagamento das comissões de risco devidas em operações de repasse de recursos do FMM;

III - no financiamento da diferença entre o custo interno efetivo de construção de embarcações e o valor das operações contratadas, com recursos do FMM e de outras fontes, limitada a 10% (dez por cento) do valor do contrato de construção de embarcação destinada ao mercado interno;

IV - em crédito reserva, até o limite de 20% (vinte por cento) do valor do contrato de financiamento concedido com recursos do FMM e de outras fontes à produção de embarcação destinada à exportação, visando a assegurar o término da obra, no caso de descumprimento da correspondente obrigação de fazer por parte do estaleiro;

V - em programas especiais direcionados à pesca artesanal ou ao transporte de passageiros, considerados atividades prioritárias e de relevante interesse social, com redução de encargos financeiros referentes a juros e atualização monetária, conforme dispuser o Conselho Monetário Nacional, por proposta do Ministro de Estado dos Transportes; e

VI - em despesas relativas à arrecadação, gestão e utilização dos recursos do FMM.

Parágrafo único. As comissões de que trata a alínea *b* do inciso II deste artigo continuarão a ser reguladas pelas regras do Conselho Monetário Nacional vigentes na data da publicação desta Lei, e poderão ser pagas ao agente financeiro, mediante retenção nas prestações recebidas dos mutuários.

Art. 27. O financiamento concedido com recursos do FMM, destinado à construção, jumborização, conversão, modernização ou reparação de embarcação, poderá ter como garantias a alienação fiduciária, a hipoteca da embarcação financiada ou de outras embarcações, a fiança bancária, a cessão de direitos creditórios e aquelas emitidas pelo Fundo de Garantia para a Indústria Naval - FGIN.

§ 1º A alienação fiduciária só terá validade e eficácia após sua inscrição no Registro de Propriedade Marítima, no Tribunal Marítimo, aplicando-se-lhe, no que couber, o disposto na legislação vigente.

§ 2º O agente financeiro, a seu critério, poderá aceitar outras modalidades de garantia além das previstas no *caput* deste artigo.

Art. 29. O FMM terá como agente financeiro o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES e, nas condições fixadas em ato do CDFMM, os bancos oficiais federais.

§ 1º O BNDES poderá habilitar seus agentes financeiros para atuar nas operações de financiamento com recursos do FMM, continuando a suportar os riscos perante o FMM.

§ 2º Nas operações a que se refere o art. 26, inciso I, alínea *d*, 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. 30. Os riscos resultantes das operações com recursos do FMM serão suportados pelos agentes financeiros, na forma que dispuser o Conselho Monetário Nacional, por proposta do Ministro de Estado dos Transportes.

Parágrafo único. Continuarão suportados pelo FMM, até final liquidação, os riscos das operações aprovadas pelo Ministro de Estado dos Transportes com base no § 5º do art. 12 do Decreto-Lei no 1.801, de 18 de agosto de 1980, ou contratadas até 31 de dezembro de 1987.

EMENDA SUPRESSIVA Nº 01

Suprimir o caput do art. 26 do PL, mantendo-se o texto atual da Lei:

Art. 26. (.....)

JUSTIFICAÇÃO

O PL 10.834/2018 ao propor alteração no caput do art. 26 da Lei 10.893/2004 introduziria dispositivo que causaria incertezas nas operações de crédito na fase de construção de embarcações financiadas com recursos do Fundo da Marinha Mercante - FMM.

O texto atual do art. 26, há quatorze anos em vigência, vem garantindo que os recursos dos financiamentos contratados, tendo como fonte recursos do FMM, sejam disponibilizados aos agentes financeiros de acordo com os cronogramas de obras e estes repassados aos projetos de acordo com os avanços físicos e financeiros das obras.

No passado, restrições orçamentárias e financeiras na execução do orçamento de investimento do FMM, causaram situações críticas nas construções de embarcações, ocorrendo paralizações de obras e necessidades do BNDES, na qualidade de agente financeiro do FMM, liberar recursos de outros fundos para os projetos através de mecanismo de empréstimo ao FMM.

Os problemas descritos no parágrafo anterior foram de tal ordem que ocorreram demandas judiciais movidas por empresas contratantes de empréstimos, alegando prejuízos pela paralização das obras, e, em alguns casos, das atividades das empresas de navegação e estaleiros envolvidos.

É importante destacar que na construção de embarcações há uma relação contratual entre duas empresas privadas, sendo de um lado a empresa de navegação que tomou empréstimo e de outro o estaleiro construtor responsável pela execução da obra. Por sua vez, o financiamento depende

da disponibilidade dos recursos do FMM. Introduzir incertezas orçamentárias e financeiras causará descrédito do sistema de financiamento e prejuízos para a indústria naval brasileira.

30/10/2018

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

EMENDA ADITIVA Nº 02

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

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.

JUSTIFICAÇÃO

1. O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) é um tributo instituído pelo Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, cujo objetivo consiste no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante, e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, nos termos do disposto na Lei nº 10.893 de 13 de julho de 2004.

2. O AFRMM é recolhido pelo consignatário da carga, seja ele o importador ou o cliente da cabotagem, como condição prévia, e necessária, para que possa liberar sua carga nos terminais portuários de desembarque. Portanto, o AFRMM incide sobre o frete do transporte aquaviário da carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro¹. Assim, o contribuinte do AFRMM é o consignatário constante do conhecimento de embarque, e o seu fato gerador se configura no início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro, nos termos do disposto na Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004².

3. Os recursos gerados pelas atividades das empresas brasileiras de navegação (EBN) na cabotagem são depositados integralmente no Banco do Brasil S.A. em uma Conta Vinculada à EBN.

4. Os recursos das Contas Vinculadas só podem ser usados pelas EBNs para construção, aquisição, modernização e/ou reparos de embarcações em estaleiros brasileiros ou ainda no pagamento de prestação e encargos de financiamento concedidos para aquelas finalidades.

¹ Art. 5 da nº Lei 10.893 de 13 de julho de 2004.

² Artigos 4 e 10 da Lei nº 10.893 de 13 de julho de 2004.

5. Ao contrário dos recursos captados via FMM, os recursos disponibilizados às EBNs em suas Contas Vinculadas não constituem operação de financiamento, isto é, são recursos da própria EBN, que não precisa reembolsá-los. Trata-se, portanto, de subsídio integral para a EBN.

6. Note-se que o AFRMM excepcionalmente não é recolhido no caso de cargas oriundas ou destinadas às regiões Norte e Nordeste, de acordo com a Lei nº 9.432/97, postergada sucessivamente pelas Leis nº 11.482/2007 e nº 12.507/2011 e, mais recentemente, pela Lei nº 13.458, de 26 de junho de 2017. No entanto, as EBNs têm o direito de receber estes valores em suas Contas Vinculadas, a título de ressarcimento, nos termos do artigo do Art. 52-A da Lei nº 10.893/2004.

7. As empresas brasileiras de navegação de cabotagem, e longo curso, têm recebido o produto da arrecadação do referido adicional ao frete – hoje estipulado em 10% na cabotagem, e 25% no longo curso – destinando-o única e exclusivamente à construção de navios em estaleiros brasileiros para o crescimento de suas frotas em bandeira brasileira, bem como para honrar os empréstimos tomados junto ao FMM. O AFRMM é gerado tão somente nos mercados de navegação de cabotagem, de longo curso e fluvial.

8. Ocorre que tais recursos, da forma como atualmente são disponibilizados para as EBN de cabotagem, se forem empregados para a construção de embarcações atuantes fora dos segmentos de cabotagem, longo curso e fluvial, geram artificialmente uma enorme vantagem competitiva para as empresas que dele se beneficiam em relação às empresas de outros setores que não possuem acesso a tais recursos.

9. Em particular, os recursos que seguem para as contas vinculadas das EBNs dependem da participação de mercado de cada EBN no transporte de cabotagem e fluvial. Esses recursos são utilizados principalmente para aquisição, modernização e reparos de embarcações em estaleiros brasileiros. Consequentemente, quanto maior a participação de mercado de uma EBN, mais recursos na sua conta vinculada para adquirir, modernizar ou reparar embarcações em estaleiros brasileiros.

10. Não há exigência de que as encomendas aos estaleiros brasileiros devam ser dirigidas para determinadas classes ou tipos de embarcações, de tal forma que as empresas que participam do mercado de cabotagem de contêiner podem utilizar os recursos das contas vinculadas tanto para aquisição de embarcações de transporte (de contêineres, de granéis ou qualquer outro tipo de carga), quanto para embarcações de apoio portuário, como rebocadores.

11. Entretanto, e diferentemente destas, as empresas que não têm acesso à conta vinculada, têm que tomar financiamentos junto ao FMM para construir suas embarcações, como, por exemplo, os rebocadores, pagando juros, e tendo que amortizá-los. As EBN do apoio portuário têm custo de Capital, e têm que devolvê-lo ao FMM, o que não é o caso para as EBN da cabotagem.

12. Diante do cenário normativo atualmente em vigor, o principal problema da atual política de incentivo à indústria naval é o de permitir que os recursos gerados em um mercado – principalmente navegação de cabotagem –, sejam empregados em outros mercados, como, por exemplo, para a construção de rebocadores (embarcação de apoio portuário). Essa possibilidade gera duas categorias de concorrentes no mercado de rebocadores: aqueles com

acesso aos recursos oriundos do AFRMM a custo zero; e os demais, sem acesso aos recursos.

13. Em consequência, justifica-se a emenda legislativa ora proposta, de modo a que ditos recursos sejam aplicados nos segmentos de transporte que geram a arrecadação a título de AFRMM, ou seja, que tal utilização só seja possível na navegação que lhe deu origem, i.e., na navegação de cabotagem e navegação interior de líquidos. Em outras palavras, que a utilização dos recursos da conta vinculada se faça apenas no mesmo segmento em que estes foram gerados, evitando-se os efeitos concorrenciais deletérios, decorrentes das assimetrias competitivas que estão sendo causadas em outros segmentos pela normatização em vigor, em franca violação ao princípio da livre concorrência consagrado pela Constituição Federal.

14. Daí porque a presente emenda legislativa mostra-se fundamental para restaurar as condições de igualdade do ponto de vista concorrencial no mercado, de modo a dar cumprimento aos preceitos normativos da ordem econômica inscritos na Carta Magna.

30/10/2018

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

EMENDA ADITIVA nº 03

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

“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.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Conta Vinculada do AFRMM - Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante, de que trata o art. 19 da Lei 10.893/04, é um importante mecanismo de fomento para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval brasileiras.

Dentre as principais utilizações dos recursos da Conta Vinculada estão a construção e a reparação de navios em estaleiros brasileiros.

A construção e a reparação de navios possuem dinâmicas próprias. A construção de um navio é precedida de estudos de mercado, de desenvolvimento do projeto básico e da contratação do estaleiro. Este por sua vez irá detalhar o projeto de construção e o início da obra dependerá da carteira do estaleiro. Este processo pode variar de 2 (dois) a 5 (cinco) anos. Por sua vez, a reparação com a colocação do navio em seco (docagem) possui intervalos de 5 (cinco) anos, no início da sua vida útil operacional do navio, que passam posteriormente para intervalos de 2 (dois) anos e meio, atendendo regulamentação da Autoridade Marítima Brasileira. Assim, a Conta Vinculada acumula recursos para ser utilizado no momento correto da construção ou da reparação do navio.

No que tange aos depósitos dos recursos na conta vinculada, os mesmos são

distribuídos ao longo dos meses de acordo com a programação orçamentária e financeira do FMM - Fundo da Marinha Mercante.

Assim, a Lei 10.893/04, no seu art. 21, estabeleceu que o prazo máximo para a utilização dos recursos depositados na Conta Vinculada é de 3 (três) anos contados da data do depósito.

O art. 20 da Lei 10.893/04 complementa os artigos 19 e 21. Entretanto, a atual redação daquele artigo traz insegurança financeira e não corrige de forma adequada os recursos já depositados.

A redação proposta por esta Emenda para o referido art. 20 estabelece uma regra clara para a remuneração do saldo da Conta Vinculada e preserva o poder de compra dos recursos depositados, necessário para fazer frente 'as variações dos preços dos materiais, equipamentos e serviços empregados na construção e na reparação dos navios que são em sua maioria influenciados pela variação cambial.

O mecanismo proposto é o mesmo previsto no § 2º, do art. 1º, da Lei nº 13.483/17, para remunerar os recursos do Fundo de Participação PIS-Pasep, do Fundo de Amparo ao Trabalhador - FAT e do Fundo da Marinha Mercante - FMM enquanto não são aplicados em operações de crédito.

30/10/2018

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

EMENDA ADITIVA Nº 04

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

“Art. 21. A empresa brasileira de navegação decai 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.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Conta Vinculada do AFRMM - Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante, de que trata o art. 19 da Lei 10.893/04, é um importante mecanismo de fomento para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval brasileiras.

Dentre as principais utilizações dos recursos da Conta Vinculada estão a construção e a reparação de navios em estaleiros brasileiros.

A construção e a reparação de navios possuem dinâmicas próprias. A construção é precedida de estudos de mercado, de desenvolvimento do projeto básico e da contratação do estaleiro. Este por sua vez irá detalhar o projeto de construção e o início da obra dependerá da carteira do estaleiro. Este processo pode variar de 2 (dois) a 5 (cinco) anos. Por sua vez, a reparação com a colocação do navio em seco (docagem) possui intervalos de 5 (cinco) anos, no início da vida útil operacional do navio, que passam posteriormente para intervalos de 2 (dois) anos e meio, atendendo regulamentação da Autoridade Marítima Brasileira.

No que tange aos depósitos dos recursos na conta vinculada, os mesmos são distribuídos ao longo dos meses de acordo com a programação orçamentária e financeira do FMM - Fundo da Marinha Mercante e depósitos diretos oriundo da partilha da arrecadação do AFRMM.

Assim, a Conta Vinculada acumula recursos para ser utilizado no momento correto da construção ou da reparação do navio.

A Lei 10.893/04, no seu art. 21, estabeleceu que o prazo máximo para a utilização dos recursos depositados na Conta Vinculada é de 3 (três) anos contados da data do depósito. Este prazo tem se mostrado insuficiente no caso de projetos de construção de navios de grande porte, agravado em muitos casos pelo tamanho da carteira de encomendas do estaleiro. No caso da reparação de navios o problema também ocorre devido a idade média da frota em alguns segmentos de navegação ser inferior a 10 (dez) anos o que leva o intervalo entre as docagens, e consequentemente o uso dos recursos da Conta Vinculada, ser de 5 (cinco) anos.

A redação proposta por esta Emenda para o art. 21 da Lei 10,893/04 visa adequar o prazo de utilização dos recursos da Conta Vinculada a situação real da construção e da reparação de navios em estaleiros brasileiros. Esta revisão permitirá as empresas brasileiras de navegação programarem de forma adequada seus investimentos sem o risco de perderem recursos que são vitais para viabilizar a construção e reparação de navios Brasil.

30/10/2018

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

EMENDA ADITIVA Nº 5

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

Art. 37 (.....)

.....

§ 3º (.....)

.....

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);*

.....

JUSTIFICATIVAÇÃO

O art. 37 da Lei 10.893/2004 instituiu a Taxa de Utilização do Mercante (TUM), que é uma taxa cobrada pela utilização do Sistema Mercante, desenvolvido para registro das operações de transporte aquaviário de carga em portos brasileiros, tendo sido prevista

ser paga junto com o recolhimento do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

O § 3º desse artigo estabelece os casos em que não haverá a incidência da TUM, que correspondem à maioria das cargas em que não há recolhimento do AFRMM, como é o caso das cargas de exportação (inciso I) e das cargas com pena de perdimento (inciso III).

Da mesma forma, o inciso II trata das “cargas isentas do pagamento do AFRMM”, mas não explicitou as mercadorias que, temporariamente, gozam do benefício da não incidência do AFRMM, conforme está previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 1997, com as alterações incorporadas pelo art. 11 da Lei nº 11.482/2007, alterada pela Lei nº 13.458/2017.

A Taxa de Utilização do Mercante é devida pelo Consignatário da carga transportada, devendo ser paga exclusivamente no Banco do Brasil através de débito em C/C do devedor. Nos casos em que existe o recolhimento do AFRMM o pagamento da TUM é feito simultaneamente, mas, nos demais casos, pode causar enormes transtornos ao contratante do transporte, que seria forçado a manter conta no BB apenas para pagamento da taxa, obrigando as empresas de navegação a assumir todo o processo de pagamento da TUM. Acrescente-se, que a legislação exige que a TUM seja liquidada antes da liberação da carga ao destinatário.

Ainda que, individualmente, o valor devido (R\$ 20,00, mais taxas bancárias, por Conhecimento de Transporte) não seja significativo, no transporte de carga fracionada em contêineres pode alcançar valores elevados proporcionalmente ao valor do frete auferido, além de ocasionar frequentes casos de retenção de mercadoria, ou até mesmo do próprio navio no porto, até que o processo de pagamento seja registrado no sistema.

A exigência do pagamento da TUM para as mercadorias transportadas na navegação de cabotagem, quando não há incidência do AFRMM, é um dos entraves que impedem o crescimento do volume transportado neste modal, levando muitas vezes o contratante do transporte preferir o modal rodoviário, que pode ser realizado com nível mínimo de burocracia, motivo pelo qual estamos apresentando esta emenda.

30/10/2018

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

EMENDA ADITIVA Nº 06

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

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).

.....

§ 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 atendam aos requisitos do caput, os efeitos deste artigo se aplicam continuamente a partir de 26 de março de 2004.

JUSTIFICATIVAÇÃO

Um dos dispositivos previstos na Lei nº 10.893/04, o Art. 38 – Incentivo ao Desenvolvimento da Marinha Mercante, que teve sua vigência encerrada em 31 de dezembro de 2011, tinha como finalidade aumentar os investimentos na construção de novas embarcações, em estaleiros nacionais, para operarem na navegação de cabotagem, transporte de granéis na navegação de longo curso, bem como nas navegações fluviais e lacustre nas regiões Norte e Nordeste.

Entretanto, apenas o último segmento teve um crescimento sensível no período, pois os projetos de embarcações fluviais possuem prazo de construção bastante curtos e grande parte do investimento tem suporte na geração do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM (40% sobre o valor do frete) e do complemento gerado pelo incentivo previsto no artigo Art. 38.

Para a navegação de cabotagem, entretanto, o incentivo não teve a função esperada. Além de ser calculado sobre uma base bem menor (o AFRMM na cabotagem corresponde a 10% sobre o valor do frete), o prazo entre a contratação e a entrada em operação é longo, quase sempre superior a 4 (quatro) anos, enquanto que o prazo de vigência do incentivo foi relativamente curto, cerca de 6 (seis) anos. As empresas que, ainda assim, decidiram implementar seus planos de investimentos contando com a prorrogação do incentivo, se viram inteiramente frustradas, ocorrendo caso de navios de cabotagem que apesar de contratados no período de vigência do art. 38 não foram beneficiados com aquele incentivo.

A proposta de alteração do caput do Art. 38 visa reativar o prazo de vigência do dispositivo por cerca de 5 (cinco) encerrando em 31 de agosto de 2023. A alteração estabelece ainda que o direito ao crédito se aplica às embarcações encomendadas durante o prazo de vigência e não apenas àquelas entregues durante o período como na versão original do art. 38. Esta última alteração é essencial para as empresas de navegação marítima, cujo prazo de construção de embarcação em estaleiro brasileiro se aproxima de 3 (três) anos, que somados ao prazo para obtenção de prioridade junto ao CDFMM e aprovação do financiamento junto ao agente financeiro, limitaria a aplicação de novos benefícios às embarcações encomendadas durante umas poucas semanas após a publicação da Lei alterando o citado artigo.

A inclusão do § 4º assegura a aplicação do benefício durante a vida útil da embarcação, sem o que esse incentivo não poderá ser considerado no plano de negócio da embarcação, pois ficaria sempre na dependência incerta de novas prorrogações, tirando toda a eficácia do que se pretende obter, que é o aumento da frota mercante brasileira através de encomendas a estaleiros nacionais.

A inclusão do § 5º é necessária para recompor o benefício, às embarcações já em operação, que atendem as condições estabelecidas no art. 38, caput, durante o período entre 31 de dezembro de 2011, exclusive, e a data de publicação da Lei alterando o citado artigo.

30/10/2018

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

EMENDA ADITIVA Nº 07

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

“Art. 52A (.....)

.....
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).”

JUSTIFICAÇÃO

O Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) é uma CIDE com destinação específica para incentivo à Marinha Mercante e à Indústria Naval brasileiras. Pela ótica das Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) o AFRMM, além de ser a principal fonte de recursos para o Fundo de Marinha Mercante (FMM), é parte importante da receita bruta das embarcações de bandeira brasileira operando no transporte de cargas na navegação de cabotagem.

Assim é que, a totalidade do valor de AFRMM recolhido nas cargas de cabotagem transportadas em embarcações de registro brasileiro é depositada diretamente na Conta Vinculada de AFRMM da EBN, que somente poderá utilizar para investimentos em novas embarcações construídas em estaleiros nacionais, pagamento de prestações de financiamento tomado com recursos do FMM e em manutenção e reparos de embarcações de registro brasileiro, quando realizados em estaleiro brasileiro.

Quando, em 1997, foi sancionada a Lei nº 9.432, que no seu art. 17 concedeu o benefício temporário da não-incidência do AFRMM, para as mercadorias cuja origem ou

cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País, foi assegurado o direito das EBN de receber através de ressarcimento pelo FMM dos valores que deixassem de ser recolhidos em razão da não incidência estabelecida no mencionado artigo 17.

Por motivos diversos, o processo de ressarcimento através do DMM/MT nunca atingiu o objetivo de manter o fluxo de caixa das EBN, com a reposição do AFRMM não recolhido pelo benefício concedido às regiões menos favorecidas do País, persistindo atrasos superiores a três e até mesmo quatro anos, sem qualquer correção ou compensação dos valores devidos às EBN.

Em setembro de 2011, a MP nº 545, posteriormente convertida na Lei nº 12.599 /2012, transferiu para a Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) a responsabilidade pela administração do AFRMM, o que incluía o pagamento do ressarcimento do AFRMM. Naquela ocasião, a transferência para a RFB, foi apresentada como solução para o problema dos atrasos nos pagamentos, mas a referida lei somente foi regulamentada pelo Decreto nº 8.257, de 29 de maio de 2014, e, até o momento, nenhuma empresa de cabotagem recebeu qualquer valor relativo ao ressarcimento do AFRMM.

A situação atual é extremamente perversa para as EBN, pois a maioria das cargas transportadas na navegação de cabotagem tem origem e/ou destino nas regiões Norte e/ou Nordeste do País, e o fluxo do AFRMM disponibilizado para os compromissos assumidos, não atende as necessidades do setor e quando é depositado na Conta Vinculada não recebe qualquer compensação pelo atraso no pagamento.

A proposta aqui apresentada teve por base o mecanismo adotado na própria Lei 10893/04, art. 16, no caso do pagamento do AFRMM em atraso, e irá reduzir o impacto financeiro que o atraso do ressarcimento vem acarretando às empresas brasileiras de navegação.

30/10/2018

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 10.834, de 2018, de iniciativa do Poder Executivo, propõe alterar a Lei nº 10.893, de 2004, que trata do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e o Fundo da Marinha Mercante (FMM).

A matéria, originária do Comando da Marinha e encaminhada ao Ministério da Defesa foi objeto de análise, também, no âmbito do Ministério dos

Transportes, Portos e Aviação Civil obtendo manifestações favoráveis mediante a fundamentação de retomada do setor naval brasileiro. Assim, a proposta em análise sugere a alteração parcial dos artigos 17 e 26 da citada Lei, justificando alcançar o reposicionamento do Brasil no cenário mundial, considerando-se as dimensões continentais e extensa área marítima, voltando a pertencer ao seleto grupo de nações que detém tecnologia e autossuficiência para promover o desenvolvimento de sua indústria naval.

A proposição foi distribuída às Comissões de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Viação e Transporte, Finanças e Tributação e Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do que dispõem os arts.24, inciso II e 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), com tramitação conclusiva.

No prazo regimental foram apresentadas 7 emenda nesta Comissão, a saber:

EMENDA	Autor	Assunto
EMC 1/2018	Luiz Carlos Hauly	Suprimir o <i>caput</i> do art. 26 do PL, mantendo-se o texto atual da Lei.
EMC 2/2018	Luiz Carlos Hauly	Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo: “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.”
EMC 3/2018	Luiz Carlos Hauly	Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

		<p><i>“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.”</i></p>
EMC 4/2018	Luiz Carlos Hauly	<p>Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo:</p> <p><i>“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. ”</i></p>
EMC 5/2018	Luiz Carlos Hauly	<p>Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo:</p> <p><i>“Art. 37 (...)</i></p> <p><i>§ 3º (...)</i></p> <p><i>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);”</i></p>
EMC 6/2018	Luiz Carlos Hauly	<p>Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo:</p> <p><i>“Art. 38. O FMM destinará às</i></p>

		<p><i>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).</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>§ 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.</i></p> <p><i>§ 5º Para as embarcações já em operação, que atendam aos requisitos do caput, os efeitos deste artigo se aplicam continuamente a partir de 26 de março de 2004”.</i></p>
EMC 7/2018	Luiz Carlos Haully	<p>Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo:</p> <p><i>“Art. 52A (...)</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>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</i></p>

		<i>pagamento (NR). ”</i>
--	--	--------------------------

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Não restam dúvidas de que a matéria é relevante, pois disciplina questões relativas a um setor estratégico para o Brasil — a indústria naval. Fundamenta-se na indiscutível necessidade de busca pela retomada dos períodos áureos do passado, reconduzindo o país a níveis aceitáveis de produção, visto que o setor de construção naval se trata de um vetor de desenvolvimento para o país, envolvendo diversos outros setores, como tecnologia e peças. Desta forma, a presente proposta visa reduzir os impactos da forte contração do setor de construção naval, decorrente da atual conjuntura econômica, sobretudo motivado pela crise do setor petrolífero, maior demandante da indústria naval.

Assim, vislumbra-se a necessidade de revisão dos instrumentos de fomento à indústria naval e à Marinha Mercante brasileira, com a apresentação de uma proposta voltada para ampliar as possibilidades de apoio financeiro do Fundo da Marinha Mercante – FMM e incentivo à construção ou reparo de embarcações destinadas à proteção do Tráfego Marítimo Nacional.

A busca de uma alternativa para solucionar, no curto prazo, os problemas apresentados pela degradação da indústria de construção naval encontra na Marinha do Brasil, como Poder Naval (expressão militar do Poder Marítimo), a possibilidade de contribuir para alavancar esse importante e fundamental setor da economia, proporcionando um setor naval consolidado e robusto. A crescente demanda da Marinha pelo reaparelhamento de sua Esquadra, associada a vocação natural do Brasil para a atividade marítima, haja vista os mais de 7 mil km de costa e área oceânica com 4,5 milhões de km², conjugada aos recursos ora disponíveis no FMM, constituem fatores decisivos para elevar o potencial produtivo da indústria naval brasileira.

Não obstante, agrega-se o papel constitucional de Defesa da Pátria atribuído a Marinha do Brasil, realizado por meio do controle de áreas marítimas. Ao tornar o ambiente 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, o desenvolvimento da Marinha Mercante, objetivo precípua da criação da Lei 10.893/2004, ora objeto de alteração parcial. O aumento da segurança possibilitará, assim, a intensificação da atividade naval gerando o

incremento do número de fretes marítimos, responsáveis pela geração de recursos para o FMM por meio do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFMM.

Do exposto, o presente Projeto apresenta alterações a Lei nº 10.893/2004, buscando recuperar o espírito de fomento do aludido instrumento normativo, com o objetivo de reduzir a crescente degradação da indústria naval traduzida no fechamento de estaleiros navais e o conseqüente desemprego em massa com perda de mão de obra qualificada.

A primeira alteração refere-se ao § 3º do art. 17 da Lei de regência do FMM, cujo antigo teor passa a constar do inciso I, incluindo-se o inciso II para destinar 10% da arrecadação do AFRMM para a construção, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional, exclusivamente para os projetos integrantes de programas do Comando da Marinha.

O art. 17, da supracitada Lei, já prevê que parte da arrecadação do Adicional de Frete para a renovação da Marinha Mercante seja destinada para alguns fundos específicos voltados para a atividade marítima. Vislumbra-se, portanto, que um percentual dessa arrecadação seja, também, direcionado ao Fundo Naval para a construção de embarcações que serão empregadas na proteção do tráfego marítimo.

A segunda proposta de modificação normativa refere-se ao art. 26 consistindo, na modificação do “caput” e alínea “d”, substituindo-se a expressão “Marinha do Brasil” pela expressão “empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa”. Tal alteração que permitirá a plena operacionalização do ditame legal, tornando-o factível sob a ótica operacional, já que, considerando o texto atual, não vem sendo possível obter o apoio financeiro pretendido pelo legislador, sem que haja conflito com outros dispositivos legais em vigor. O propósito é fomentar o setor de construção naval do país por meio de exportações, especialmente, para o mercado naval sul-americano. Com a citada modificação, o país irá incluir em sua pauta de exportações itens de alto valor agregado, além de desvincular a compra e venda de embarcações militares ao mercado nacional, altamente dependente do Orçamento Geral da União (OGU).

Destaca-se a relevância do presente Projeto devido ao impacto extremamente positivo na economia nacional, por meio do reaquisição do setor naval brasileiro e o fortalecimento da Base Industrial de Defesa – BID,

alavancando a pauta de exportações a outros países e do controle mais efetivo de nossas águas territoriais, acarretando uma crescente convergência de empresas de navegação operando no comércio marítimo nacional.

Destarte, as medidas ora apresentadas possibilitarão a recomposição de parte do Poder Naval, há muito degradado pela insuficiência orçamentária e, ao mesmo tempo, contribuir para alavancar a indústria naval brasileira por meio da reativação de estaleiros paralisados, ampliação de empregos diretos e indiretos, melhoria na distribuição de renda, ampliação da pauta de exportação, aumento na arrecadação de tributos e conseqüente incremento nas receitas do FMM.

No tocante à análise das emendas apresentadas no prazo regimental, não foram constatados prejuízos à presente proposta, ao contrário; em exame acurado e atendo às sugestões apresentadas verifica-se a grande contribuição para o aprimoramento do projeto.

Nesse sentido, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 10.834, de 2018 e das respectivas emendas de 1 a 7, ressaltando a permanente preocupação dessa relatoria em reduzir os impactos causados pela forte contração do setor de construção naval, com a presente revisão dos instrumentos de fomento à indústria naval e à Marinha Mercante brasileira.

Deputada **Bruna Furlan**
Relatora

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 10.834/18, com as emendas de nºs 1 a 7/18 apresentadas na Comissão, nos termos do parecer da relatora, Deputada Bruna Furlan.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Nilson Pinto - Presidente; Antonio Imbassahy, Bruna Furlan, Cabuçu Borges, Cesar Souza, Claudio Cajado, Dimas Fabiano, Eduardo Barbosa, Jean Wyllys, Jefferson Campos, Luiz Lauro Filho, Márcio Marinho, Pastor Eurico, Pedro Fernandes, Rubens Bueno, Soraya Santos, Alexandre Leite, Benedita da Silva, Cabo Sabino, Cristiane Brasil, Delegado Edson Moreira, Eduardo Cury, Luiz Carlos Haully, Luiz Nishimori, Marcus Vicente, Nelson Marquezelli, Nelson Pellegrino, Pr. Marco Feliciano, Stefano Aguiar e Vanderlei Macris.

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2018.

Deputado NILSON PINTO
Presidente

**EMENDAS ADOTADAS PELA COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE
DEFESA NACIONAL AO PROJETO DE LEI Nº 10.834, DE 2018**

EMENDA SUPRESSIVA Nº 01

Suprimir o caput do art. 26 do PL, mantendo-se o texto atual da Lei:

Art. 26. (.....)

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2018.

Deputado **NILSON PINTO**
Presidente

EMENDA ADITIVA Nº 02

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

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.

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2018.

Deputado **NILSON PINTO**
Presidente

EMENDA ADITIVA Nº 03

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

“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.”
(NR)

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2018.

Deputado **NILSON PINTO**
Presidente

EMENDA ADITIVA Nº 04

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

“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.” (NR)

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2018.

Deputado **NILSON PINTO**
Presidente

EMENDA ADITIVA Nº 05

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

Art. 37 (.....)

.....
§ 3º (.....)

.....
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);*

.....

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2018.

Deputado **NILSON PINTO**
Presidente

EMENDA ADITIVA Nº 06

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

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 graneis na navegação de longo curso, bem como na navegação fluvial e lacustre no transporte de graneis 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).

.....

§ 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 atendam aos requisitos do caput, os efeitos deste artigo se aplicam continuamente a partir de 26 de março de 2004.

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2018.

Deputado **NILSON PINTO**
Presidente

EMENDA ADITIVA Nº 07

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

“Art. 52A (.....)

.....

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).”

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2018.

Deputado **NILSON PINTO**
Presidente

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Chega a esta Comissão de Viação e Transportes o Projeto de Lei nº 10.834, de 2018, do Poder Executivo, visando promover alterações na 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. As alterações visam aumentar de 0,4% para 10,4% a parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM destinada ao Fundo Naval e permitir que recursos do FMM sejam aplicados em empréstimos a empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa.

A Exposição de Motivos Interministerial nº 93/2018, que acompanha o texto proposto, encaminhada pelos Ministros de Estado da Defesa e dos Transportes, Portos e Aviação Civil³, esclarece que a medida tem como objetivo ampliar as possibilidades de apoio financeiro do FMM à construção ou reparo de embarcações destinadas à proteção do Tráfego Marítimo Nacional. Segundo a EMI, 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. A alteração também visa tornar factível a aplicação de recursos do FMM prevista no art. 26, inciso I, alínea d, dando-lhe redação que permitirá que a operação seja feita em favor de empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa.

A matéria tramita em regime de prioridade, distribuída, para apreciação do mérito, às Comissões de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, de Viação e Transportes e de Finanças e Tributação e para a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para análise de constitucionalidade e juridicidade.

Sujeita à apreciação conclusiva das Comissões, a matéria recebeu as seguintes emendas, acolhidas pela Relatora cujo parecer favorável foi aprovado na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional:

Emenda	Autor	Teor
EMC 1/2018	Luiz Carlos Hauly	Suprimir o caput do art. 26 do PL, mantendo-se o texto atual da Lei.
EMC 2/2018	Luiz Carlos Hauly	Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo: “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.”
EMC 3/2018	Luiz Carlos Hauly	Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo: “Art. 20. Os valores depositados nas contas de que tratam o art. 19 desta Lei e o inciso III do caput do art.

³ Cujo Ministério foi transformado em Ministério da Infraestrutura pela Medida Provisória nº 870, de 1º de janeiro de 2019

		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.”
EMC 4/2018	Luiz Carlos Hauly	Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo: “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.”
EMC 5/2018	Luiz Carlos Hauly	Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo: “Art. 37 (...) § 3º (...) 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);”
EMC 6/2018	Luiz Carlos Hauly	Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo: “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 graneis na navegação de longo curso, bem como na navegação fluvial e lacustre no transporte de graneis 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). (...) § 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 atendam aos requisitos do caput, os efeitos deste artigo se aplicam continuamente a partir de 26 de março de 2004”.
EMC 7/2018	Luiz Carlos Hauly	Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo: “Art. 52A (...) (...) 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)."
--	--	---

Encerrado o prazo, não foram apresentadas emendas nesta Comissão de Viação e Transportes.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em análise, do Poder Executivo, visa alterar a destinação de recursos arrecadados com o AFRMM — Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante — e as regras de aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante — FMM.

Com relação à destinação do AFRMM, a proposta pretende repassar 10% da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM para projetos do Comando da Marinha destinados à construção e a reparos de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas, e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional, por meio do Fundo Naval, para o qual a Lei já garante, atualmente, 0,4% desse montante.

No que diz respeito às regras de aplicação dos recursos do FMM, o texto visa permitir que valores sejam aplicados em empréstimos a empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa. Atualmente a Lei permite apenas financiamento direto à Marinha do Brasil.

Consideramos a proposta meritória e extremamente oportuna por se tratar de medida que visa o fortalecimento do transporte aquaviário no Brasil. Ações nesse sentido são essenciais para que o País promova a almejada reestruturação de sua matriz de transportes, na qual o atual domínio do modo rodoviário gera cenário de sobrecarga em algumas infraestruturas e subutilização em outras.

Não há dúvidas de que a segurança nas águas é requisito fundamental para o bom funcionamento do transporte aquaviário. Nesse sentido, a destinação de recursos a serem aplicados na construção e reparo de embarcações destinadas à proteção do tráfego marítimo nacional constitui medida benéfica para a operação em águas brasileiras.

As emendas apresentadas na Comissão de relações Exteriores e de Defesa Nacional, pelo ilustre Deputado Luiz Carlos Hauly, aperfeiçoam o texto inicial e merecem aprovação.

Uma delas cuida de garantir que os recursos da conta vinculada de empresa brasileira sejam aplicados exclusivamente no segmento que gerou o recurso. A medida resgata o espírito original da criação do AFRMM, qual seja, criar um círculo virtuoso no qual se impulsiona o setor de navegação com recursos por ele gerados. Evitará que recursos gerados por um seguimento sejam aplicados em outro.

Merece destaque também a emenda que amplia de 3 para 5 anos o prazo para utilização dos recursos destinados à empresa brasileira de navegação. Sabe-se que se trata de mercado complexo, cuja sofisticação tecnológica, somada à densa regulamentação, faz com que os projetos levem, naturalmente, tempo para ser desenvolvidos. A dilatação dos prazos propiciará maior tranquilidade para que a empresa consiga executar os projetos lançando mão dos recursos do AFRMM.

Outra alteração fundamental trata dos incentivos à navegação nas Regiões Norte e Nordeste. Ao propor a não incidência da Taxa de Utilização do Sistema Mercante sobre cargas cuja origem ou destino sejam portos nessas regiões, o texto avança no sentido de preservar e incentivar a economia do Norte e Nordeste, contribuindo para seu desenvolvimento e para que apresentem a relevância na composição do PIB brasileiro correspondente ao potencial que possuem.

Consideramos, portanto, que a proposição terá impacto extremamente positivo na indústria de construção e reparação naval brasileiras. A atividade marítima faz parte da vocação nacional, por sua extensa área marítima e sua grande quantidade de lagos e rios navegáveis. Intensificar os investimentos na indústria naval é, em suma, promover o desenvolvimento nacional e a aprovação desse projeto constitui passo importante nessa direção.

Reiteramos que os aspectos orçamentários e eventuais impactos financeiros serão avaliados pela Comissão de Finanças e Tributação.

Assim, no que cabe a esta Comissão analisar, votamos pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 10.834, de 2018 e das emendas 1 a 7 adotadas na Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional.

Sala da Comissão, em 29 de maio de 2019.

Deputado HUGO LEAL
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 10.834/2018, e a Emenda Adotadas pela Comissão 1 da CREDN, a Emenda Adotada pela Comissão 2 da CREDN, a Emenda Adotada pela Comissão 3 da CREDN, a Emenda Adotada pela Comissão 4 da CREDN, a Emenda Adotada pela Comissão 5 da CREDN, a Emenda Adotada pela Comissão 6 da CREDN, e a Emenda Adotada pela Comissão 7 da CREDN, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Hugo Leal.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eli Corrêa Filho - Presidente, Jaqueline Cassol - Vice-Presidente, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Alexandre Leite, Camilo Capiberibe, Carlos Gomes, Christiane de Souza Yared, Fabio Schiochet, Gelson Azevedo, Gonzaga Patriota, Gutemberg Reis, Hugo Leal, João Marcelo Souza, Leda Sadala, Lucas Gonzalez, Marcio Alvino, Paulo Guedes, Professor Joziel, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Sanderson, Santini, Valdevan Noventa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wladimir Garotinho, Afonso Hamm, Aliel Machado, Altineu Côrtes, Amaro Neto, Coronel Armando, Coronel Chrisóstomo, Da Vitoria, David Soares, Domingos Sávio, Evair Vieira de Melo, Hélio Costa, Hercílio Coelho Diniz, Juarez Costa, Juscelino Filho, Miguel Lombardi, Nicoletti, Pastor Eurico, Rodrigo Coelho, Sergio Vidigal e Tito.

Sala da Comissão, em 12 de junho de 2019.

Deputado ELI CORRÊA FILHO
Presidente



CÂMARA DOS DEPUTADOS

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

ETIQUETA

data	proposição PL 10.834/2018
------	-------------------------------------

autor Dep Ricardo Barros	nº do prontuário
------------------------------------	------------------

1 <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input type="checkbox"/> Modificativa	4 <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
---------------------------------------	--	--	---	---

Páginas 4	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
-----------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

Art. 19. (.....)

.....

Parágrafo 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, geradores de recursos da conta vinculada.

JUSTIFICAÇÃO

A principal característica da Navegação Interior é a possibilidade de ajustar-se entre origens e destinos, formando comboios necessários para atendimento de oferta e demanda de cada rota comercial. Tal característica não consegue ser verificada em nenhum outro segmento do transporte de cargas.

Assim, é comum, na Navegação Interior, perceber comboios que, em uma direção, por exemplo, viajam compostos de 1 Empurrador + 1 Balsa de combustíveis + 1 balsa de carga geral (com containers ou carga no convés), por vezes a primeira indo vazia e voltando cheia e vice-versa com a segunda, adaptando-se a cada necessidade entre os pontos navegados e ofertando, ao usuário, um valor por tonelagem inferior e competitivo, já que a carga de retorno consegue ser atendida.

Por isso, os valores de fretes praticados pela Navegação Interior, por unidade tonelada transportada, representam valores compartilhados de uma navegação em comboio, isto é, custos e margens aplicadas sobre diferentes tipos de balsas,

transportando diferentes cargas, com diferentes empurradores fluviais.

Dessa forma, destinar o ressarcimento de AFRMM exclusivamente para a Navegação Interior de Hidrocarbonetos não devolve igualitariamente a contribuição dada pela navegação Interior ao frete competitivo ofertado ao usuário final.

A segregação para o ressarcimento do AFRMM exclusiva ao segmento de hidrocarbonetos irá representar um afastamento do dispositivo a todos os ganhos que atualmente confere à Navegação Interior, restringindo a possibilidade, inclusive, de realização de novos investimentos em outros tipos de balsas e rebocadores que compõem o frete fluvial, por sua vez tomado como fato gerador para o ressarcimento de AFRMM por parte dos armadores.

Além disso, toda a Indústria Naval regional da Amazônia, cuja principal fonte de investimentos é o AFRMM (vide benefícios apontados em item abaixo), enfrentaria uma restrição estimada em mais de 30% nas contratações de obras por empresas brasileiras de navegação da Amazônia, junto a estaleiros da Amazônia, prejudicando empregos e o desenvolvimento de uma curva de aprendizagem da Indústria Naval que trará incertezas aos armadores e elevados custos a médio e longo prazo.

Resumidamente, a emenda pretende corrigir a citação referente a navegação interior de hidrocarbonetos, restringindo-se a mencionar apenas navegação interior, conforme estabelecido pela emenda 02, já aprovada pelas duas Comissões pelas quais a matéria já tramitou.

Sala da Comissão,

PARLAMENTAR

DEPUTADO: RICARDO BARROS
PROGRESSISTAS-PR



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FINANÇAS DE TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 10.834, DE 2018

EMENDA ADITIVA

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.

Acrescente-se ao artigo 1º do Projeto de Lei 10.834, de 2018, o seguinte dispositivo:

“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, somente poderá ocorrer para a aplicação pela empresa beneficiária dos recursos, exclusivamente, no mesmo segmento de cabotagem, longo curso e navegação interior. ” (NR)

Sala das Comissões, em de de 2019.

Deputado **CAPITÃO ALBERTO NETO**

PRB/AM

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 justificação 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 justificação 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



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



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.

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



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



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.

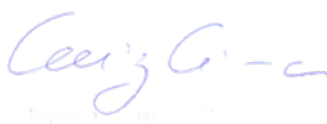


Quanto a esses dispositivos das Emendas nº 6 e 7 da CREDN, eles são os que resultam em incompatibilidade orçamentária e financeira, em função da ausência do impacto orçamentário e financeiro.

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.....

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

PRLn.1



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.	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 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. "	§ 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).”	

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

PRLn.1

2022-8775



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



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Luiz Lima

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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO**PROJETO DE LEI Nº 10.834, DE 2018****III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela não implicação da matéria em aumento ou diminuição da receita ou da despesa públicas, não cabendo pronunciamento quanto à adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 10.834/2018, das emendas adotadas pela Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional de nº 1/2018, 2/2018, 3/2018, 4/2018 e 5/2018, e das emendas apresentadas na Comissão de Finanças e Tributação nº 1/2019 e 2/2019, e pela incompatibilidade e inadequação financeira e orçamentária das Emendas adotadas pela CREDN nºs 6/2018 e 7/2018; e, no mérito, pela rejeição do PL nº 10.834/2018, das Emendas adotadas pela CREDN nºs 1/2018, 2/2018, 3/2018, 4/2018 e 5/2018, e das Emendas apresentadas na CFT nºs 1/2019 e 2/2019, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Luiz Lima.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Marco Bertaiolli - Presidente, Eduardo Cury, Pedro Paulo e Newton Cardoso Jr - Vice-Presidentes, Alexis Fonteyne, Cacá Leão, Capitão Alberto Neto, Chiquinho Brazão, Dr. Zacharias Calil, Enio Verri, Felipe Rigoni, Gilberto Abramo, Gilberto Nascimento, Giovani Feltes, Júlio Cesar, Luis Miranda, Luiz Lima, Mário Negromonte Jr., Mauro Benevides Filho, Sanderson, Vermelho, Walter Alves, Aelton Freitas, Alceu Moreira, Carla Dickson, Denis Bezerra, Domingos Neto, Eduardo Bismarck, Efraim Filho, Elias Vaz, General Peternelli, Hercílio Coelho Diniz, Jhonatan de Jesus, Kim Kataguirí, Lucas Vergilio, Otto Alencar Filho, Paula Belmonte, Paulo Ganime, Vitor Lippi, Zé Neto e Zé Silva.

Sala da Comissão, em 30 de novembro de 2022.

Deputado MARCO BERTAIOLLI
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
