

## PROJETO DE LEI Nº 733/2025

**Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuário, o trabalho portuário e dá outras providências.**

### **EMENDA ADITIVA Nº (Do Sr. Júnior Ferrari)**

Apresentação: 14/08/2025 10:42:27.630 - PL073325  
EMC 557/2025 PL073325 => PL 733/2025  
EMC n.557/2025

### **Acrescentem-se, onde couber, o seguinte artigo:**

“**Art.** O art. 24 da Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, passa a vigorar com a seguinte redação:

‘**Art. 24.** O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 31 de dezembro de 2031, nas navegações de cabotagem, interior fluvial, longo curso e lacustre, desde que a origem ou o destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.’”

### **JUSTIFICAÇÃO**

O histórico de intervenção econômica com vistas à obtenção de recursos para a Marinha Mercante brasileira é longo. Há quase 65 anos, a Lei nº 3.381, de 24 de abril de 1958, criou o Fundo da Marinha Mercante (FMM) e a “Taxa de Renovação da Marinha Mercante”, mais tarde rebatizada Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante.

O FMM e o tributo tiveram suas regras revistas diversas vezes, especialmente em 1970, 1980, 1987/1988, e 2001. Atualmente, vige 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”, convertida da Medida Provisória nº 177, de 25 de março de 2004.

A não incidência do AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do Brasil não faz parte da lei que dispõe sobre o AFRMM. O assunto é tratado na já citada Lei nº 9.432, de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário.



A regra vigoraria por dez anos, portanto até 2007. Houve uma tentativa de extensão do benefício até 2019 pela própria Lei nº 10.893, de 2004, em artigo incluído pelo Congresso Nacional na tramitação da Medida Provisória, que acabou sendo vetado.

Às vésperas do prazo final de vigência, porém, o próprio Poder Executivo editou a Medida Provisória nº 340, de 29 de dezembro de 2006, que alterou as regras de cobrança de vários tributos, estendendo o prazo de isenção até 8 de janeiro de 2012.

Em 2011, faltando poucos meses para o fim do prazo, o Congresso Nacional incluiu um artigo para prorrogar o benefício até 2017 na tramitação da Medida Provisória nº 534, de 2011, que tratava de programa de inclusão digital.

Por fim, novamente alguns dias antes da expiração da não incidência, o Poder Executivo editou a Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016, ampliando o prazo de isenção até 8 de janeiro de 2019. Na conversão, que resultou na citada Lei nº 13.458, de 2017, esse prazo foi expandido pelo Congresso Nacional para 8 de janeiro de 2022, na forma do art. 11 da Lei nº 11.482, de 2007.

Em 2021, em vez de se prorrogar mais uma vez o prazo de não incidência por Medida Provisória, o AFRMM entrou nas discussões no âmbito do projeto chamado “BR do Mar”, que resultou na Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, que “institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem”.

Contudo, como se pode notar, o prazo do benefício tem sido prorrogado sempre faltando poucos dias para seu fim, o que gera uma sensação de insegurança jurídica e econômica no mercado de transporte das regiões Norte e Nordeste. Podemos evitar que isso se repita, antecipando desde já o prazo para continuidade da não incidência tributária.

Quanto ao impacto do Projeto de Lei nº 733 de 2025, sobre o FMM, o Fundo continua a auferir mais receitas com os recursos já empregados no passado – ou seja, amortizações e juros de empréstimos – do que com a arrecadação presente do AFRMM. A título de exemplo, no primeiro trimestre de 2023 foram repassados R\$ 500,9 milhões ao FMM, que, por sua vez, recebeu R\$ 875 milhões de financiamentos já contratados, dos quais R\$ 147,5 milhões em juros. Assim, ratificamos que os recursos necessários para o desenvolvimento da indústria naval podem ser obtidos por outras vias, mormente pela boa gestão do dinheiro já disponível para o FMM.

A manutenção da não incidência é fundamental para a continuidade desses imentos e para o desenvolvimento da região. Não há no horizonte dos próximos 10



anos, no mínimo, mudança neste panorama. O Sudeste, Centro-Oeste e Sul, ainda continuarão a concentrar a indústria e produção agrícola do país. Nesse sentido, a melhor estratégia para a região norte e nordeste seria aumentar o tempo da prorrogação da não incidência e suprimir o parágrafo único porque, a rigor, ele determina a volta do pagamento do AFFRM após o transcurso do prazo legal, sendo que o ideal é ampliar o atual cenário de prorrogação de não incidência.

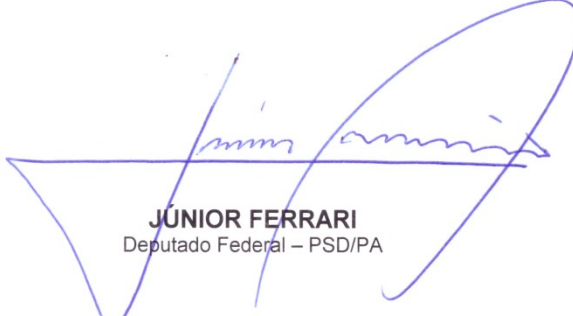
A prorrogação da não incidência do AFRMM sobre as operações cuja **origem ou destino final** seja porto localizado nessas regiões garante **previsibilidade regulatória** e **estabilidade econômica** ao setor, incentivando investimentos privados em na modernização da frota refletindo em segurança.

A **Navegação Interior** no Brasil, sobretudo na Amazônia Legal, é responsável por assegurar a **integração nacional**, o **escoamento da produção** e o **abastecimento de comunidades isoladas**, muitas das quais dependem exclusivamente do transporte hidroviário para receber alimentos, combustíveis, medicamentos e bens de consumo.

Além disso, trata-se do **modal mais sustentável** em termos de emissão de gases de efeito estufa, contribuindo para a transição para uma economia de baixo carbono, em alinhamento com compromissos ambientais nacionais e internacionais. A prorrogação proposta cria condições para **reduzir desigualdades regionais**, aumentar a competitividade logística e estimular o desenvolvimento socioeconômico de áreas historicamente menos favorecidas.

Finalmente, considerando que o prazo de 8 de janeiro de 2027, já foi alcançado pelo art. 24 da Lei do BR do Mar, entendemos que o prazo seja de pronto prorrogado até 31 de dezembro de 2031, em ampliação ao prazo vigente, para fortalecer o sistema logístico nacional, garantindo **acesso, integração e desenvolvimento sustentável** para milhões de brasileiros que dependem deste modal.

Sala da Comissão em 14 de agosto de 2025.

  
JÚNIOR FERRARI  
Deputado Federal – PSD/PA

