

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº , DE 2026
(Do Sr. BENES LEOCÁDIO)

Altera a Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) prevista no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, desde que a origem ou o destino seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei Complementar altera a Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) prevista no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, desde que a origem ou o destino seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Art. 2º 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 8 de janeiro de 2032, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, desde que a origem ou o destino seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.” (NR)

Art. 3º O disposto no art. 14-A da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), e no inciso I do caput do art. 29 e no art. 149 da Lei nº 15.321, de 31 de dezembro de 2025, não se aplica a esta Lei Complementar e aos atos do Poder Executivo dela decorrentes.



Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), criado pelo Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, constitui a principal fonte de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), voltado a fomentar a marinha mercante e a indústria de construção e reparação naval brasileiras. Trata-se de contribuição de intervenção no domínio econômico, com relevante função arrecadatória e regulatória. Contudo, o legislador reconheceu a necessidade de atenuar os efeitos dessa cobrança em determinadas regiões do País, de modo a evitar que o tributo agravasse desigualdades estruturais e comprometesse a competitividade de setores produtivos localizados em áreas de maior fragilidade econômica e logística.

A não incidência do AFRMM para as cargas com origem ou destino em portos localizados no Norte e no Nordeste do Brasil cumpre papel fundamental nesse sentido. Nessas regiões, os custos logísticos já são naturalmente mais elevados em razão de fatores geográficos e estruturais, de modo que a incidência do AFRMM, que pode variar entre 8% e 40% sobre o valor do frete, representaria impacto severo sobre o preço final das mercadorias e sobre a competitividade da produção local. A manutenção da não incidência é, portanto, condição essencial para que essas regiões possam se desenvolver em condições mais equilibradas em relação ao restante do país. Especificamente em relação à indústria salineira do país, que fica integralmente instalada no Estado do Rio Grande do Norte, a não incidência se justifica ainda mais pelo fato de o concorrente estrangeiro (Chile) gozar de isenção permanente do AFRMM pelas exportações que faz ao Brasil, por força do Acordo de Complementação Econômica nº 35 celebrado entre ambas as nações. Somente assim se estabelece uma saudável isonomia concorrencial



do sal brasileiro com o sal importado do Chile, sem considerar que outras mercadorias, integrantes da lista de produtos beneficiados pelo acordo, também serão prejudicadas se a não incidência do presente projeto não for acolhida.

Do ponto de vista fiscal, a prorrogação da não incidência não compromete a sustentabilidade do FMM. O Fundo vem obtendo receitas significativas com amortizações e juros de financiamentos já contratados que, em alguns períodos, superam a própria arrecadação corrente 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. Ademais, o impacto percentual da não incidência sobre o total arrecadado é reduzido: entre 2007 e 2017, a renúncia estimada para o Norte e o Nordeste foi da ordem de R\$ 2,5 bilhões, o que corresponde a aproximadamente 9% do montante arrecadado no período. Em contrapartida, os investimentos privados estimulados pela medida foram significativamente superiores. Apenas em 2014, por exemplo, empresas beneficiadas na área da SUDENE declararam investimentos de R\$ 4,36 bilhões em implantação, modernização e diversificação de suas plantas industriais, enquanto a não incidência naquele ano totalizou cerca de R\$ 462 milhões, valor equivalente a apenas 10,6% dos investimentos realizados. Assim, fica evidente que os recursos necessários para o desenvolvimento da indústria naval podem ser obtidos por outras vias, sobretudo pela boa gestão do dinheiro já disponível para o FMM.

Esse dado revela que a política de não incidência não apenas reduz custos imediatos de transporte, mas também possui efeito multiplicador sobre a economia regional, atraindo investimentos produtivos que geram emprego, renda e arrecadação em outras bases tributárias. Trata-se, portanto, de uma medida fiscalmente equilibrada, socialmente justa e economicamente eficaz.

Por fim, a prorrogação antecipada do prazo da não incidência até 8 de janeiro de 2032 corrige uma distorção que tem marcado a prática legislativa sobre o tema. As renovações anteriores



foram aprovadas a poucos dias de seu vencimento, gerando insegurança para o mercado e dificultando o planejamento de empresas e investidores. Ao garantir previsibilidade e segurança jurídica, a proposta favorece a continuidade dos investimentos e assegura condições de estabilidade necessárias para o fortalecimento da economia nas Regiões Norte e Nordeste.

Por todas essas razões, a prorrogação da não incidência do AFRMM revela-se medida indispensável para a promoção do desenvolvimento regional equilibrado, para a redução das desigualdades sociais e econômicas e para o cumprimento dos objetivos constitucionais que orientam a atuação da União no campo das políticas fiscais e de transporte.

Sala das Sessões, em de de 2026.

Deputado BENES LEOCÁDIO

