



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 1.322-A, DE 2007** **(Do Sr. Marcos Montes)**

Torna isentas do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM - que incide sobre o transporte de cargas de fertilizantes e demais insumos agropecuários; tendo parecer da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, pela aprovação, com duas emendas (relator: DEP. DUARTE NOGUEIRA).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

AGRICULTURA, PECUÁRIA, ABASTECIMENTO E DESENVOLVIMENTO RURAL;  
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD);  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

**APRECIÇÃO:**

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

### **SUMÁRIO**

I - Projeto inicial

II – Na Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural:

- parecer do relator
- emendas oferecidas pelo relator (2)
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Ficam isentas do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM –, na navegação de longo curso, na navegação de cabotagem e na navegação fluvial e lacustre, as cargas de fertilizantes.

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

### JUSTIFICAÇÃO

O *Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante* (AFRMM), instituído pelo Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, é uma contribuição de intervenção no domínio econômico, que se destina “a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras”.

Antes de ser chamado de Adicional ao Frete, já existia sob a denominação de *Taxa da Marinha Mercante* (TMM) e *Taxa de Renovação da Marinha Mercante* (TRMM) embora, segundo o entendimento do Supremo Tribunal Federal, tenha sido sempre uma contribuição.

Os diplomas legais em vigor são, além do citado DL nº 2.404, de 1987, a Lei ordinária n.º 10.893/04, que estabelece normas sobre o AFRMM e sobre a utilização dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e dispõe sobre remunerações, isenções, suspensões, multas, beneficiários, destinação e rateio do produto da arrecadação.

O FMM é administrado pelo Ministério dos Transportes por intermédio do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante – CDFMM, o agente financeiro é o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e o Conselho Monetário Nacional é o agente normativo regulador dos empréstimos do FMM. A regulamentação da essa Lei foi feita pelos Decretos de nº 5.140/04, nº 5.252/04, nº 5.269/04 e nº 5.324/04.

A base de cálculo do AFRMM é o valor do frete, que é a *remuneração do transporte aquaviário* (remuneração para o transporte porto a porto, incluídas todas as despesas portuárias com a manipulação da carga, anteriores e posteriores a esse transporte e outras despesas de qualquer natureza a ele pertinentes) de carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro. Não existe um prazo legal definido para o término dessa modalidade de subvenção

econômica, mas nos últimos anos foram concedidas várias isenções para diferentes setores.

Esse adicional de frete onera sobremaneira os custos de produção de todo o setor agrícola brasileiro. Há uma incidência de uma alíquota de 25% (vinte e cinco por cento) na navegação de longo curso e de 10% (dez por cento) na navegação de cabotagem sobre todos os insumos importados utilizados pelo agronegócio nacional. No caso de fertilizantes, o país importa atualmente cerca de 13 milhões de toneladas e a tendência é que até 2015 estaremos importando mais de 20 milhões de toneladas. Sobre o custo total do frete, que já é elevado, ocorre essa majoração de 25%, que é paga integralmente pelo usuário final do fertilizante – o produtor rural.

O setor agropecuário atravessa sérias dificuldades financeiras e a crise de renda agrícola é uma realidade para todos os produtores, independente de tamanho da exploração e da região do país. Ao longo dos anos os custos de produção aumentaram substancialmente e o item de despesa direta que mais aumentou foi os gastos com fertilizantes. As recentes renegociações de dívidas por parte do governo federal, alongando prazos de pagamentos é uma condição necessária mas não suficiente para resolver o problema de falta de capacidade de pagamento do setor. O país precisa urgentemente criar alternativas para reduzir os elevados custos de produção do agronegócio brasileiro, de tal forma que os empregos e a renda no agronegócio sejam mantidos. A manutenção de elevados custos de produção pode inviabilizar várias cadeias produtivas que dependem de matéria prima básica de baixo custo, como soja e milho.

Não existe justificativa válida para manter a incidência desse adicional de frete sobre os custos de produção da agricultura brasileira. Nos últimos anos o setor foi severamente penalizado pelo transferência de centenas milhões de reais para a Marinha Mercante e para a indústria de construção naval, sem receber nenhum benefício. Além disso, essa política assistencialista de benefícios específicos, sem a cobrança e a exigência de contrapartidas, é altamente questionável uma vez que o desempenho desses setores altamente beneficiados tem sido bastante insatisfatório.

O desempenho futuro do agronegócio nacional irá depender fortemente de volumes crescentes de insumos importados. A revogação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) que incide sobre o transporte de fertilizantes, e demais insumos agropecuários, na navegação de longo

curso, na navegação de cabotagem e na navegação fluvial e lacustre, é uma condição necessária para possibilitar ao país dispor de alimentos e fibras em quantidades, qualidade e preços compatíveis com a renda do trabalhador brasileiro.

Desse modo, solicito aos senhores parlamentares apoio a esse Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 13 de junho de 2007.

Deputado MARCOS MONTES

<b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b>
--

**DECRETO-LEI Nº 2.404, DE 23 DE DEZEMBRO DE 1987**

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

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 55, item II, da Constituição,  
DECRETA:

CAPÍTULO I  
DO ADICIONAL AO FRETE PARA A RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE -  
AFRMM

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM destina-se a atender aos encargos da intervenção da União nas atividades de navegação mercante nos termos deste Decreto-Lei.

Parágrafo único. A intervenção de que trata este artigo consiste no apoio ao desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras.

*\* Parágrafo único com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.414 de 12/02/1988.*

Art. 2º - (Revogado pela Lei nº 10.893, de 13/07/2004)

.....

.....

## 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.

### OPRESIDENTEDAREPÚBLICA

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

Art. 1º Esta Lei estabelece normas sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM.

Art. 2º Para os efeitos desta Lei:

I - porto é o atracadouro, o terminal, o fundeadouro ou qualquer outro local que possibilite o carregamento e o descarregamento de carga;

II - navegação de longo curso é aquela realizada entre portos brasileiros e portos estrangeiros, sejam marítimos, fluviais ou lacustres;

III - navegação de cabotagem é aquela realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente a via marítima ou a via marítima e as interiores;

IV - navegação fluvial e lacustre é aquela realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente as vias interiores;

V - granel é a mercadoria embarcada, sem embalagem ou acondicionamento de qualquer espécie, diretamente nos compartimentos da embarcação ou em caminhões-tanque sobre a embarcação;

VI - empresa brasileira de navegação é a pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente;

VII - estaleiro brasileiro é a pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto a indústria de construção e reparo navais; e

VIII - jumborização é o aumento de uma embarcação.

Parágrafo único. Considera-se também como empresa brasileira de navegação o órgão ou entidade que integre a administração pública estatal direta ou indireta ou esteja sob controle acionário de qualquer entidade estatal, autorizada a executar as atividades de transporte aquaviário.

---

---

## DECRETO Nº 5.140, DE 13 DE JULHO DE 2004

Regulamenta o art. 31 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que trata da subvenção ao prêmio do seguro-garantia modalidade

executante construtor para construção de embarcações e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 31 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004,

D E C R E T A :

Art. 1º A subvenção econômica, instituída pelo art. 31 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, ao prêmio seguro-garantia modalidade executante construtor, quando exigido durante a construção de embarcações financiadas, será regida nos termos deste Decreto.

Art. 2º São beneficiários da subvenção ao prêmio de seguro-garantia modalidade executante construtor os armadores ou os estaleiros brasileiros que contratem a construção de embarcações para cujo financiamento se exija o respectivo seguro-garantia.

*\* Artigo, caput, com redação dada pelo Decreto nº 5.560, de 07/10/2005.*

Parágrafo único. Para se beneficiar da subvenção ao prêmio do seguro-garantia, o requerente deverá estar adimplente com a União, na forma da legislação.

*\* Parágrafo único com redação dada pelo Decreto nº 5.560, de 07/10/2005 .*

.....  
 .....  
**DECRETO Nº 5.252, DE 22 DE OUTUBRO DE 2004**

Regulamenta o § 1º do art. 17 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que destina recursos para o financiamento de programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico dos setores de transporte aquaviário e de construção naval, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição, e tendo em vista o disposto no § 1º do art. 17 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004,

DECRETA:

Art. 1º Os recursos de que trata o § 1º do art. 17 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, serão depositados no Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - FNDCT, em categoria de programação específica denominada CT - TRANSPORTE AQUAVIÁRIO E DE CONSTRUÇÃO NAVAL, e utilizados no

financiamento de programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico, nas áreas de transporte aquaviário e de construção naval.

Art. 2º Para efeito do disposto neste Decreto, entende-se como programas e projetos de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico nas áreas de transporte aquaviário e de construção naval:

I - o desenvolvimento de tecnologia industrial básica;

II - a implantação de infra-estrutura para atividades de pesquisa;

III - o financiamento de projetos de pesquisa e desenvolvimento voltados a inovações tecnológicas nas áreas do transporte aquaviário, de materiais, de técnicas e processos de construção, de reparação e manutenção e de projetos;

IV - o desenvolvimento de componentes de sistemas e peças;

V - a realização de estudos comparativos e prospectivos relacionados ao setor, com a finalidade de orientar as políticas públicas e as estratégias das empresas que compõem a cadeia produtiva;

VI - a capacitação de recursos humanos para o desenvolvimento de tecnologias e inovações voltadas para os setores a que se refere o caput, inclusive o financiamento de tecnologias aplicadas à gestão de pessoas e à educação baseada em competências para o trabalho a ser desenvolvido nos setores componentes da cadeia produtiva.

.....  
 .....  
**DECRETO Nº 5.269, DE 10 DE NOVEMBRO DE 2004**

Dispõe sobre a competência, composição e funcionamento do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, alínea "a", da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 23 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004,

**D E C R E T A :**

Art. 1º. O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante - CDFMM, órgão colegiado de caráter deliberativo, integrante da estrutura básica do Ministério dos Transportes, criado pelo art. 23 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, tem a finalidade de administrar o Fundo da Marinha Mercante - FMM, bem assim acompanhar e avaliar a sua aplicação.

Art. 2º. O CDFMM tem as seguintes competências:

I - subsidiar a formulação e a implementação da política nacional de marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras;

II - elaborar e submeter à aprovação do Ministro de Estado dos Transportes a programação anual de aplicação dos recursos do FMM;

III - aprovar o orçamento do FMM;

IV - deliberar sobre a aplicação dos recursos do FMM;

V - supervisionar a arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e a partilha e destinação de seu produto;

VI - cumprir e fazer cumprir as normas gerais relativas a pedidos de financiamento e concessão de prioridade, com utilização de recursos do FMM, editadas pelo Ministro de Estado dos Transportes;

VII - deliberar sobre os projetos financiados com recursos do FMM e acompanhar a implementação;

VIII - deliberar sobre a concessão de prioridade de apoio financeiro do FMM;

IX - deliberar sobre pedidos de cancelamento de prioridade, suplementação de recursos após a contratação do financiamento, alterações do projeto ou de custos que excedam dez por cento do valor do projeto priorizado, e alteração do estaleiro contratado após a concessão de prioridade;

X - propor ao Ministro de Estado dos Transportes a realização de convênios e contratos com agentes financeiros do FMM e outros de interesse do desenvolvimento do transporte aquaviário e da indústria da construção e reparação naval brasileiras;

XI - definir critérios para a liberação dos recursos financeiros das contas vinculadas;

XII - fixar as condições necessárias para habilitação de novos agentes financeiros do FMM e acompanhar suas atividades;

XIII - assessorar o Ministro de Estado dos Transportes no conjunto de atividades relacionadas à sua competência;

XIV - exigir a efetiva prestação de contas das entidades a que se referem os §§ 1º, 2º e 3º do art. 17 da Lei nº 10.893, de 2004;

XV - acompanhar e avaliar a gestão econômica e financeira dos recursos, bem como o desempenho dos programas aprovados;

XVI - acompanhar e fiscalizar as operações realizadas pelos agentes financeiros, com recursos do FMM;

XVII - pronunciar-se sobre as contas do FMM, antes do seu encaminhamento aos órgãos de controle interno para os fins legais; e

XVIII - exercer outras atividades que lhe forem cometidas pelo Ministro de Estado dos Transportes.

§ 1º O CDFMM elaborará seu regimento interno, no prazo de sessenta dias a contar da data de sua instalação, e o submeterá à aprovação do Ministro de Estado dos Transportes.

§ 2º A gestão da aplicação do FMM será efetuada pelo Ministério dos Transportes, cabendo ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, bem como aos bancos oficiais federais habilitados, o papel de agente financeiro.

.....  
.....

**DECRETO Nº 5.324, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2004**

Regulamenta o art. 37 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que dispõe sobre a Taxa de Utilização do MERCANTE, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição,  
D E C R E T A :

Art. 1º. Este Decreto regulamenta o art. 37 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que dispõe sobre a Taxa de Utilização do Sistema Eletrônico de Controle da Arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante, o MERCANTE.

Art. 2º. O recolhimento da Taxa de Utilização do MERCANTE é devido por ocasião da emissão do CE-MERCANTE, à razão de R\$ 20,00 (vinte reais) por unidade, a partir de 1º de janeiro de 2005, e deverá ser efetuado no próprio Sistema, junto com a solicitação de pagamento do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM.

§ 1º A Taxa de que trata o *caput* não se aplica:

I - às cargas destinadas ao exterior; e

II - às cargas isentas do pagamento do AFRMM, conforme previsto no art. 14 da Lei nº 10.893, de 2004.

Art. 3º. O Ministro de Estado dos Transportes editará normas complementares a este Decreto, referentes à Taxa de Utilização do MERCANTE, conforme previsto na Lei nº 10.893, de 2004.

Art. 4º. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 29 de dezembro de 2004; 183º da Independência e 116º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA  
Alfredo Nascimento

**COMISSÃO DE AGRICULTURA, PECUÁRIA, ABASTECIMENTO E  
DESENVOLVIMENTO RURAL**

**I - RELATÓRIO**

Com o presente projeto de lei, o ilustre Deputado MARCOS

MONTES intenta isentar as cargas de fertilizantes e demais insumos agropecuários do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, instituído pelo Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987. De acordo com o autor, esse adicional de frete onera sobremaneira os custos de produção de todo o setor agrícola brasileiro. Há a incidência de uma alíquota de 25% (vinte e cinco por cento) na navegação de longo curso e de 10% (dez por cento) na navegação de cabotagem sobre todos os insumos importados utilizados pelo agronegócio nacional. O autor da proposição assevera que tais custos acabam sendo pagos pelo produtor rural, que tem enfrentado sérias dificuldades financeiras.

O projeto foi distribuído às Comissões de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, de Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça e de Cidadania. A esta Comissão cabe a análise do mérito da matéria.

Nos termos do art. 119, caput, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural determinou a abertura e divulgação, na Ordem do Dia das Comissões, de prazo para recebimento de emendas. Findo este, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

A iniciativa do nobre Deputado MARCOS MONTES ao intentar tornar isentas as cargas de fertilizantes e demais insumos agropecuários do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM na navegação de longo curso, na navegação de cabotagem e na navegação fluvial e lacustre merece nossos aplausos, pois caminha no sentido de redução de custos.

Na verdade, os altos custos de produção são uma das causas da atual crise de renda enfrentada pela agricultura brasileira. Entre os fatores que inflam os custos agropecuários, encontra-se o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, tipo de Contribuição de Intervenção sobre o Domínio Econômico que incide sobre os fretes relativos a produtos importados, aí incluídos os insumos destinados ao setor.

No que respeita a fertilizantes, o adicional de frete incide sobre importações anuais de cerca de 13 milhões de toneladas. Há estimativas de que até 2015 o Brasil importará anualmente 20 milhões de toneladas, aproximadamente. Concordo com o autor da matéria quando ressalta que, nos últimos anos, o setor foi severamente penalizado pela transferência de centenas de milhões de reais para a Marinha Mercante e para a indústria de construção naval, sem receber nenhum benefício. Mais ainda, concordo com sua afirmação de que não existe justificativa válida para manter a incidência desse adicional de frete sobre as importações de insumos destinados à produção agrícola.

Para este relator, merece apoio qualquer medida que busque a redução de custos para a produção agrícola nacional. Feliz achado do Deputado Marcos Montes, pois sua proposta permite a redução de custos sem haver redução no padrão tecnológico; pelo contrário, contribui para a manutenção deste ou mesmo a sua melhoria.

Diante do exposto, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.322, de 2007, com as duas emendas que apresento, em anexo, para promover ajustes de forma.

Sala da Comissão, em 5 de setembro de 2007.

**Deputado DUARTE NOGUEIRA – PSDB - SP**

Relator

**EMENDA Nº 1 (do Relator)**

Dê-se à ementa do Projeto de Lei nº 1.322, de 2007, a seguinte redação:

Tornam isentas do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM – as cargas de fertilizantes e demais insumos agropecuários.

Sala da Comissão, em 5 de setembro de 2007.

Deputado DUARTE NOGUEIRA

**EMENDA Nº 2 (do Relator)**

O art. 1º do Projeto de Lei nº 1.322, de 2007, fica acrescido da expressão “e demais insumos agropecuários.”, in fine.

Sala da Comissão, em 5 de setembro de 2007.

Deputado DUARTE NOGUEIRA – PSDB – SP

**III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 1.322/2007, com duas emendas, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Duarte Nogueira.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Luis Carlos Heinze - Presidente em exercício, Assis do Couto, Waldir Neves e Dilceu Sperafico - Vice-Presidentes, Adão Pretto, Afonso Hamm, Anselmo de Jesus, B. Sá, Beto Faro, Celso Maldaner, Dagoberto, Domingos Dutra, Duarte Nogueira, Edio Lopes, Fernando Coelho Filho, Flaviano Melo, Homero Pereira, Jerônimo Reis, João Oliveira, Jusmari Oliveira, Leandro Vilela, Leonardo Vilela, Luiz Carlos Setim, Marcos Montes, Moacir Micheletto, Nelson Meurer, Odílio Balbinotti, Osmar Júnior, Paulo Piau, Pompeo de Mattos, Ronaldo Caiado, Valdir Colatto, Wandenkolk Gonçalves, Zé Gerardo, Zonta, Armando Abílio, Cezar Silvestri, Eduardo Sciarra, Ernandes Amorim e Giovanni Queiroz.

Sala da Comissão, em 26 de setembro de 2007.

Deputado LUIS CARLOS HEINZE  
Presidente em exercício

**FIM DO DOCUMENTO**