



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória N° 762**, de 2016, que *"Altera a Lei n° 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM previsto no art. 17 da Lei n° 9.432, de 8 de janeiro de 1997."*

PARLAMENTARES	EMENDAS N°S
Senador FLEXA RIBEIRO	001
Deputado EVAIR VIEIRA DE MELO	002
Senador ARMANDO MONTEIRO	003
Deputado JORGE CÔRTE REAL	004
Deputado PEDRO FERNANDES	005
Deputado CARLOS ZARATTINI	006
Senador SERGIO SOUZA	007; 008; 009; 010
Deputado JOÃO PAULO PAPA	011
Deputado HELDER SALOMÃO	012
Deputado DAVIDSON MAGALHÃES	013
Senador EDUARDO BRAGA	014
Deputado VALDIR COLATTO	015
Deputado IRAJÁ ABREU	016
Deputado MÁRCIO MARINHO	017; 018
Deputado BILAC PINTO	019
Senador RICARDO FERRAÇO	020; 021; 022
Deputado EDINHO BEZ	023

TOTAL DE EMENDAS: 23



[Página da matéria](#)

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 762, de 2016)

Dê-se ao artigo 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, alterado pelo art. 1º da MPV nº 762 de 2016, a seguinte redação:

Art.1º

“Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2022, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda visa prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM por 5 anos (até 2002), tal como vem sendo feito ao longo das últimas prorrogações (em 2007 e em 2011).

É importante estender o prazo por cinco anos para permitir que as empresas com atividades na região programem os aportes às suas instalações uma vez que o retorno dos investimentos nas atividades produtivas é sempre de longo prazo.

A não incidência da AFRMM ajuda a manter a competitividade das Regiões Norte e Nordeste, que possuem indústrias nas quais o deslocamento de matérias primas e produtos acabados tem um custo preponderante. Além disso, a medida incentiva novas empresas do setor produtivo a se instalar na região, utilizando o modal aquaviário para compensar as dificuldades de infraestrutura.

Diante da relevância do tema, peço o apoio dos nobres pares para aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão,

Senador FLEXA RIBEIRO

COMISSÃO MISTA DESTINADA À APRECIÇÃO DA MEDIDA
PROVISÓRIA Nº 762, DE 2016

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 762, DE 2016

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se o seguinte art. 2º na Medida Provisória nº 762, de 2016, com a seguinte redação:

“Art. 2º A Lei nº 8.427, de 27 de maio de 1992 passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 1º

I - equalização de preços de produtos agropecuários ou de origem extrativa; **(NR)**.

.....

Art. 2º

.....

IV - no máximo, à diferença entre o preço mínimo e o valor de venda de produtos extrativos produzidos por agricultores familiares enquadrados nos termos do art. 3º da Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006, ou por suas cooperativas e associações, **incluindo também àqueles apontados no § 2º deste artigo**, limitada às dotações orçamentárias e aos critérios definidos em regulamento; ou **(NR)**.

.....”

JUSTIFICAÇÃO

O art. 1º da Lei nº 8.427, de 27 de maio de 1992, autoriza o Poder Executivo a conceder subvenção econômica aos produtores rurais e suas cooperativas, sob a forma de equalização de preços de produtos agropecuários ou **vegetais de origem extrativa**.

Isso possibilitou até agora a inclusão de 15 produtos extrativos na lista de produtos amparados pela Política de Garantia de Preços Mínimos. Contudo, a restrição expressa no inciso I do Art. 1º da Lei, “**a produtos vegetais de origem extrativa**”, tem **inviabilizado a inclusão de produtos oriundos da pesca artesanal ou de manejo comunitário de pesca realizado por comunidades tradicionais ou indígenas.**

Por outro lado, o § 2º do art. 3º da Lei nº 11.326, de 24 de julho de 2006, que fixou as diretrizes para a formulação da Política Nacional da Agricultura Familiar e Empreendimentos Familiares Rurais, reconheceu como também beneficiários dessa Política:

III – extrativistas que atendam simultaneamente aos requisitos previstos nos incisos II, III e IV do caput deste artigo e exerçam essa atividade artesanalmente no meio rural, excluídos os garimpeiros e faiscadores;

IV – pescadores;

V - povos indígenas; e

VI - integrantes de comunidades remanescentes de quilombos rurais e demais povos e comunidades tradicionais.

Portanto, esses segmentos de povos e comunidades tradicionais são equiparados a agricultor familiar e são beneficiários das políticas direcionadas a agricultura familiar.

Dessa forma, a restrição contida no inciso I, do art. 1º da Lei nº 8.427, de 27 de maio de 1992, que limita o pagamento da subvenção a produtos exclusivamente **vegetais de origem extrativa**, é incoerente e contraditória com a política geral de apoio e incentivo à agricultura familiar, na qual esses segmentos estão inseridos.

Assim, entendemos relevantes os objetivos da presente proposta, que visam corrigir importante distorção, que possibilita as comunidades que vivem da extração de produtos animais, também serem contemplados. Para tanto, contamos com o apoio dos nobres Pares para aprovação.

Sala da Comissão, 02 de fevereiro de 2017.

Deputado **EVAIR VIEIRA DE MELO**

PV/ES



EMENDA Nº - CMMPV
(à Medida Provisória n. 762, de 2016)

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo à Medida Provisória n. 762, de 2016:

“Art. XX O art. 14 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.14.....
.....

VIII – destinadas a empreendimentos que se implantarem, modernizarem, ampliarem ou diversificarem no Nordeste e na Amazônia e que sejam considerados de interesse para o desenvolvimento destas regiões, segundo avaliações técnicas específicas das respectivas Superintendências de Desenvolvimento.

.....
§ 2º No caso do inciso VIII, o disposto no caput deste artigo aplica-se no período de 1º de julho de 2017 a 30 de junho de 2022.” (NR) ””

JUSTIFICAÇÃO

A renovação da isenção do Adicional de Frete de Marinha Mercante (AFRMM), por um período de cinco anos, é uma medida de vital importância para manter e ampliar a atratividade de empreendimentos no Nordeste e na Amazônia, dada a persistência das disparidades inter-regionais no Brasil. Cabe observar que esse benefício vigorou para esses empreendimentos entre 1999 a 2015.

O AFRMM é calculado sobre o valor do frete do transporte aquaviário, aplicando-se as seguintes alíquotas:



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

- I - 25% (vinte e cinco por cento) na navegação de longo curso;
- II - 10% (dez por cento) na navegação de cabotagem; e
- III - 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

No caso da navegação de longo curso, a isenção do AFRMM cria a possibilidade de atração de rotas marítimas internacionais para os portos regionais, e assim viabilizar exportações das indústrias localizadas no Norte e Nordeste. Além disso, um dos fatores determinantes da competitividade é a importação de insumos, que transformados podem tornar exequível a produção e a exportação dos produtos regionais a preços menores.

Nos demais casos, a isenção do AFRMM compensa parcialmente custos sistêmicos regionais e incentiva uma maior utilização do modal aquaviário, o que permite percorrer longas distâncias a custos operacionais mais baixos ao transportar grande volume de carga.

Além disso, a navegação de cabotagem é um fator de integração nacional – reduzindo distâncias inter-regionais e tornando mais competitiva a produção do Norte e Nordeste, que pode atender inclusive os mercados consumidores do Sul e Sudeste, por meio da nossa vasta área costeira.

Ressalto que a proposta é compatível com o período de forte restrição fiscal enfrentado em 2016, ao propor que a isenção ocorra a partir de 2017.

Portanto, a renovação da isenção do AFRMM, ao reduzir custos logísticos, atende aos preceitos constitucionais de promoção da desigualdade regional, conforme art. 3º, inciso III da Constituição Federal e está em consonância como uma das estratégias propostas na Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR) - instituída pelo Decreto 6.047, de 22



SENADO FEDERAL
Senador Armando Monteiro

de fevereiro de 2007 - que é o estímulo das potencialidades de desenvolvimento das regiões brasileiras, por meio do uso de instrumentos que fomentem a formação de capital fixo e social em regiões menos favorecidas, e que impliquem na geração de emprego e renda. Para isso, solicitamos apoio dos nossos Pares.

Sala das Reuniões,

Senador **ARMANDO MONTEIRO**



CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 762, DE 2016.
(Do Poder Executivo)

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se, onde couber, o seguinte artigo na Medida Provisória nº 762, de 2016:

“Art. O art. 4º da Lei nº 9.808, de 20 de julho de 1999, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º - Serão concedidos aos empreendimentos que se implantarem, modernizarem, ampliarem ou diversificarem no Nordeste e na Amazônia e que sejam considerados de interesse para as regiões, segundo avaliações técnicas das respectivas Superintendências de Desenvolvimento, até 08/01/2022, o benefício da isenção do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, para navegação de longo curso. ”” (NR)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

JUSTIFICAÇÃO

A Lei 9.808 de 1999, que define as diretrizes e os incentivos fiscais para o desenvolvimento regional, estabeleceu a isenção do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRRM e do Imposto de Operações Financeiras – IOF, associados aos investimentos de implantação, ampliação, modernização ou diversificação de empreendimentos produtivos nas regiões Nordeste e na Amazônia, até 31 de dezembro de 2010.

A Medida Provisória nº 517 de 2010, convertida na Lei nº 12.431 de 2011, restringiu a abrangência do benefício somente ao AFFRM, ampliando sua vigência até 31 de dezembro de 2015. A exposição de motivos da referida medida cita que a proposta se coaduna com um dos quatro objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil esculpidos na Constituição Cidadã de 1988 – erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais.

Adicionalmente, uma das estratégias propostas na Política Nacional de Desenvolvimento Regional – PNDR, instituída pelo Decreto nº 6.047, de 22 de fevereiro de 2007, é a ativação das potencialidades de desenvolvimento das regiões brasileiras, por meio do uso de instrumentos que estimulem a formação de capital fixo e social em regiões menos favorecidas, e que impliquem na geração de emprego e renda.

Com o objetivo de atender a essas determinações é que apresento



CÂMARA DOS DEPUTADOS

esta emenda que amplia até 2022 a isenção do AFRMM para as regiões Norte e Nordeste, vinculados à formação de capital fixo na forma de investimentos produtivos que ampliem a produção, produtividade, geração de empregos e por conseguinte, de forma indireta, a arrecadação regional de tributos.

A desoneração proposta possui caráter restrito e atinge somente a navegação de longo curso em empreendimentos que ampliam a formação de capital fixo regional. Isso ocorre pelo fato das navegações de cabotagem, interna e lacustre já estarem isentas até janeiro de 2019, por força da aplicação da Lei 13.341 de 2016.

O AFRMM sobre a navegação de longo curso incide somente na importação, o que impacta diretamente cadeias produtivas que dependem de insumos importados, em especial no caso do setor químico.

Como a isenção é restrita a empreendimentos que realizem investimentos durante o período de vigência do benefício, não há como precisar os valores a serem desonerados.

Já o prazo de vigência proposto atende ao comando expresso no art. 118, § 4º da Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício fiscal do ano de 2017, que restringe a 5 anos medidas que resultem em renúncias de receitas.

Pelo fato da desoneração do AFRMM ser determinante para corrigir distorções regionais, orientar decisões de novos investimentos e manter a competitividade das regiões Norte e Nordeste para a atração de novos investimentos é que peço o apoio dos nobres colegas à presente emenda.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Sala da Comissão, 2 de fevereiro de 2017.

Deputado Jorge Côrte Real
PTB/PE



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**MPV 762
00005**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 762, DE 2016.
(Do Poder Executivo)

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

EMENDA MODIFICATIVA

O art. 11 da Lei nº 11.482, de 2007, alterado pelo art. 1º da Medida Provisória nº 762, de 2016, passa a ter a seguinte redação:

“Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2023, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda estabelece novo prazo de vigência para isenção do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) sobre



CÂMARA DOS DEPUTADOS

mercadorias cuja origem ou destino sejam portos localizados no Norte e Nordeste do país.

Trata-se de medida para a consolidação do objetivo fundamental do país, que consiste em reduzir as desigualdades sociais e econômicas existentes nas diversas regiões.

A ampliação do prazo de isenção proposta, tem a finalidade de dar continuidade aos esforços do governo para redução das desigualdades regionais, entendendo que é necessário propiciar a continuidade do benefício para evitar mais ônus tributário pela incidência do AFRMM nos transportes de cargas de diversos setores econômicos do Norte e Nordeste em prol do maior equilíbrio das desigualdades regionais.

Ante o exposto, espero contar com o apoio dos demais parlamentares para a aprovação desta emenda modificativa.

Sala da Comissão, 2 de fevereiro de 2017.

Deputado Pedro Fernandes
PTB/MA



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data

Medida Provisória nº 762, de 2016

Autor

Dep. Carlos Zarattini

Nº do Prontuário

1. ____ Supressiva 2. ____ Substitutiva 3. X Modificativa 4. ____ Aditiva 5. ____ Substitutivo Global

Página

Artigo
1º

Parágrafo

Inciso

Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao artigo 1º da MP 762, de 22 de dezembro de 2016, a seguinte redação:

Art. 1º A Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de **2022**, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre.” (NR)

Justificação

Entendemos e concordamos com a importância da prorrogação da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM sobre as mercadorias transportadas pelas navegações de cabotagem e interior cuja origem ou destino final seja porto localizado nas regiões Norte ou Nordeste do País.

Sabemos que a redução dos custos de logística para o escoamento da produção interna de bens e da matéria prima extraída da região, bem como o barateamento de insumos e produtos adquiridos das regiões Sul e Sudeste contribuem para o desenvolvimento dos estados das regiões Norte e Nordeste.

Discordamos, no entanto da curta prorrogação, por apenas dois anos. Sugerimos, através desta emenda, que a prorrogação se dê por um período de **cinco anos**, dentro dos limites previstos na Lei de Diretrizes Orçamentárias.

Observamos ainda que, anteriormente à publicação desta Medida Provisória, a não incidência do AFRMM, já havia sido prorrogada em duas oportunidades, em 2007 e 2011 ambas por cinco anos.

PARLAMENTAR

____/____/____

Dep. Carlos Zarattini – PT/SP

MEDIDA PROVISORIA 762/2016
EMENDA ADITIVA

Acrescente-se à Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016, onde couber, o seguinte artigo:

Art. X. Os arts. 6º e 14 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º

.....”

II - 0 (zero) na navegação de cabotagem; e

III - 0 (zero) na navegação fluvial e lacustre.

.....” (NR)

“Art. 14.

.....”

VIII - adubos e fertilizantes classificados no Capítulo 31 da TIPI.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO:

A Medida Provisória nº 762 de 22/12/2016, prorroga o prazo de isenção da cobrança do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM para o dia 8 de janeiro de 2019, evitando assim sua incidência sobre as mercadorias cuja origem ou destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Todavia, o referido tributo continua a ser cobrado nas operações de transporte de cabotagem, fluvial e lacustre no restante do País, o que gera uma arrecadação de pequeno valor que sequer cobre os custos para a realização da referida cobrança.

Sobre o assunto, o Plenário do Tribunal de Contas da União-TCU aprovou o Relatório elaborado pelos técnicos daquela Corte de

Contas em atendimento à Proposta de Fiscalização e Controle (PFC) nº 39/2015, da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural desta Casa (Acórdão 1.717/2016).

Um dado relevante contido no Relatório do TCU é que, entre 2005 e 2014, a navegação de cabotagem e a navegação interior (fluvial e lacustre) foi responsável pelo recolhimento de R\$ 216,4 milhões, em torno de 1% da arrecadação total do AFRMM, que no período alcançou R\$ 21,5 bilhões. No ano de 2014 a arrecadação anual da AFRMM foi recorde com cerca R\$ 3,2 bilhões e a cabotagem e navegação interior arrecadou R\$ 37,1 milhões, o que representou apenas 1,1% do total.

Com certeza, o custo operacional e burocrático dos setores público e privado para realizar a cobrança do tributo no transporte marítimo interno tem sido maior do que o valor arrecadado, fato que justifica a eliminação ou redução para zero da alíquota no custo do transporte de cabotagem, fluvial e lacustre no restante do País, conforme proposto nesta Emenda.

Por outro lado, com base nas informações contidas no referido Relatório sobre a arrecadação e destinação do AFRMM, verificamos, também, que os adubos e fertilizantes são alguns dos principais responsáveis pela receita do referido tributo com cerca de 13% do total arrecadado. Mas esta tributação onera substancialmente e reduz a competitividade da cadeia produtiva do agronegócio, que em 2015 foi responsável por cerca de 45% do resultado da balança comercial brasileira e por um superávit de US\$ 75,0 bilhões, que permitiu o seu equilíbrio.

A maioria dos fertilizantes importados pelo País, seja o produto acabado ou matéria prima, caracteriza-se por ter baixo preço e com isso o valor do frete, que é taxado em 25% pela AFRMM, contribui muito para elevar o preço deste insumo no mercado interno. A iniciativa de desonerar o frete na importação dos fertilizantes contribuirá para a redução dos preços internos dos grãos e refletirá no incremento das exportações das commodities e da cesta básica da população brasileira, já que os fertilizantes participam com mais de 20% na formação custo de produção na agricultura e tem reflexo direto no preço das carnes.

Tal medida, pouco deverá afetar novos investimentos da indústria nacional de fertilizantes. Ela pouco investe e a sua produção está estagnada há mais de uma década em torno de 9,0 milhões de toneladas. Em

2015, o consumo interno de fertilizantes superou 30,0 milhões de toneladas, representando incremento de 10,0 milhões de toneladas em relação à 2005, aumento de demanda suprido apenas pelo mercado externo.

Diante dessas informações, estamos propondo a concessão de isenção do AFRMM incidente sobre o transporte de adubos e fertilizantes. O objetivo é reduzir o custo dos produtos agropecuários exportados e a cesta básica da população brasileira, incentivando, assim, o aumento da produção agrícola e a melhoria do desempenho da balança comercial, medida que refletirá de forma positiva na economia e na geração de empregos.

Em termos orçamentários a arrecadação da AFRMM e o retorno dos investimentos do Fundo da Marinha Mercante-FMM, a partir de 2017, deverão superar a aplicação de recursos do Fundo, que certamente terá uma demanda reduzida em função da crise dos investimentos no pré-sal, afetando drasticamente a demanda por novos investimentos na construção naval.

Com essas duas medidas estaremos aprimorando a legislação tributária, adaptando-a à realidade do setor de transporte naval, motivo pelo qual contamos com o apoio para a aprovação da presente Emenda.

SERGIO SOUZA
PMDB/PR

MEDIDA PROVISORIA 762/2016
EMENDA ADITIVA

Acrescente-se à Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016, onde couber, o seguinte artigo:

Art. X. O art. 14 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 14.

.....

VIII - adubos e fertilizantes classificados no Capítulo 31 da TIPI.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 762 de 22/12/2016, prorroga o prazo de isenção da cobrança do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM para o dia 8 de janeiro de 2019, evitando assim sua incidência sobre as mercadorias cuja origem ou destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Todavia, o referido tributo continua a ser cobrado nas operações de transporte de cabotagem, fluvial e lacustre no restante do País e na navegação de longo curso.

Sobre o assunto, o Plenário do Tribunal de Contas da União-TCU aprovou o Relatório elaborado pelos técnicos daquela Corte de Contas em atendimento à Proposta de Fiscalização e Controle (PFC) nº 39/2015, da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural desta Casa (Acórdão 1.717/2016).

O Relatório do TCU mostra que entre 2005 e 2014, a arrecadação total do AFRMM alcançou cerca de R\$ 21,5 bilhões. No ano de 2014 a arrecadação anual da AFRMM foi recorde com cerca R\$ 3,2 bilhões. O valor arrecadado com adubos e fertilizantes representou cerca de 13% do total arrecadado.

Porém, a tributação destes insumos onera substancialmente e reduz a competitividade da cadeia produtiva do agronegócio, que em 2015 foi responsável por cerca de 45% do resultado da balança comercial brasileira e por um superávit de US\$ 75,0 bilhões, o que permitiu o seu equilíbrio.

A maioria dos fertilizantes importados pelo País, seja o produto acabado ou a matéria prima, caracteriza-se por ter baixo preço e com isso o valor do frete, que é taxado em 25% pela AFRMM, contribui muito para elevar o preço deste insumo no mercado interno. A iniciativa de desonerar o frete na importação dos fertilizantes contribuirá para a redução dos preços internos dos grãos e refletirá no incremento das exportações das commodities e da cesta básica da população brasileira, já que os fertilizantes participam com mais de 20% na formação custo de produção na agricultura e têm reflexo direto no preço das carnes.

Tal medida pouco deverá afetar novos investimentos da indústria nacional de fertilizantes. Ela pouco investe e a sua produção está estagnada há mais de uma década em torno de 9,0 milhões de toneladas. Em 2015, o consumo interno de fertilizantes superou 30,0 milhões de toneladas, representando incremento de 10,0 milhões de toneladas em relação à 2005, aumento de demanda suprido apenas pelo mercado externo.

Diante dessas informações, estamos propondo a concessão de isenção do AFRMM incidente sobre o transporte de adubos e fertilizantes. O objetivo é reduzir o custo dos produtos agropecuários exportados e a cesta básica da população brasileira, incentivando, assim, o aumento da produção agrícola e a melhoria do desempenho da balança comercial, medida que refletirá de forma positiva na economia e na geração de empregos.

Em termos orçamentários a arrecadação da AFRMM e o retorno dos investimentos do Fundo da Marinha Mercante-FMM, a partir de 2017, deverão superar a aplicação de recursos do Fundo, que certamente terá uma demanda reduzida em função da crise dos investimentos no setor petrolífero, afetando drasticamente a demanda por novos investimentos na construção naval. Segundo o TCU, desde 2013, tal como acontecia antes de 2008, a arrecadação do Fundo da Marinha Mercante supera o desembolso, por isso a redução na arrecadação com adubos e fertilizantes não comprometeria o superávit do Fundo.

Com isso, estaremos aprimorando a legislação tributária, adaptando-a à realidade do setor de transporte naval, além de aumentar a competitividade da produção e das exportações, com geração de renda e emprego, e por isso contamos com o apoio para a aprovação da presente Emenda.

Deputado SERGIO SOUZA
PMDB/PR

MEDIDA PROVISORIA Nº762/2016
EMENDA ADITIVA

Acrescente-se à Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016, onde couber, o seguinte artigo:

Art. X. O art. 6º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 6º

.....

II - 0 (zero) na navegação de cabotagem; e

III - 0 (zero) na navegação fluvial e lacustre.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO:

A Medida Provisória nº 762 de 22/12/2016, prorroga o prazo de isenção da cobrança do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM para o dia 8 de janeiro de 2019, evitando assim sua incidência sobre as mercadorias cuja origem ou destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Todavia, o referido tributo continua a ser cobrado nas operações de transporte de cabotagem, fluvial e lacustre no restante do País, o que gera uma arrecadação de pequeno valor que sequer cobre os custos para a realização da referida cobrança.

Sobre o assunto, o Plenário do Tribunal de Contas da União-TCU aprovou o Relatório elaborado pelos técnicos daquela Corte de Contas em atendimento à Proposta de Fiscalização e Controle (PFC) nº 39/2015, da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural desta Casa (Acórdão 1.717/2016), onde é detalhada a arrecadação do AFRMM, conforme tabela anexa.

Um dado relevante contido no Relatório do TCU é que, entre 2005 e 2014, a navegação de cabotagem e a navegação interior (fluvial e

lacustre) foi responsável pelo recolhimento de R\$ 216,4 milhões, em torno de 1% da arrecadação total do AFRMM, que no período alcançou R\$ 21,5 bilhões. No ano de 2014 a arrecadação anual da AFRMM foi recorde com cerca R\$ 3,2 bilhões e a cabotagem e navegação interior arrecadou R\$ 37,1 milhões, o que representou apenas 1,1% do total.

Com certeza, o custo operacional e burocrático dos setores público e privado para realizar a cobrança do tributo no transporte marítimo interno tem sido maior do que o valor arrecadado, fato que justifica a eliminação ou redução para zero da alíquota no custo do transporte de cabotagem, fluvial e lacustre no restante do País, conforme proposto nesta Emenda.

Com isso, estaremos aprimorando a legislação tributária, com redução de custos e entraves burocráticos que elevam os preços e reduzem a competitividade do transporte de cabotagem, fluvial e lacustre, motivo pelo qual contamos com o apoio para a aprovação da presente Emenda.

Deputado SERGIO SOUZA

ANEXO – Arrecadação de AFRMM e TUM por modalidade de navegação (em R\$)

<i>Ano</i>	<i>Longo Curso (Imp.)</i>	<i>Cabotagem</i>	<i>Interior</i>	<i>Total</i>
2005	990.240.030,20	10.687.870,86	46.120,00	1.000.974.021,06
2006	913.793.585,29	16.009.825,19	168.500,00	929.971.910,48
2007	1.387.352.076,49	16.682.775,02	93.520,00	1.404.128.371,51
2008	2.269.420.701,09	19.987.544,57	85.360,00	2.289.493.605,66
2009	1.511.783.259,53	15.478.160,56	61.960,00	1.527.323.380,09
2010	2.351.085.172,35	19.367.312,41	213.980,00	2.370.666.464,76
2011	2.457.772.565,15	22.094.616,67	75.020,00	2.479.942.201,82
2012	2.908.678.198,97	24.535.491,49	241.328,72	2.933.455.019,18
2013	3.344.334.491,22	33.230.629,19	209.980,00	3.377.775.100,41
2014	3.201.340.696,32	36.965.975,09	175.380,00	3.238.482.051,41
<i>Total</i>	<i>21.335.800.776,61</i>	<i>215.040.201,05</i>	<i>1.371.148,72</i>	<i>21.552.212.126,38</i>
<i>%</i>	<i>98,996</i>	<i>0,998</i>	<i>0,006</i>	<i>100</i>

Fonte: MTPAC.

DATA 22/12/2016	PROPOSIÇÃO MEDIDA PROVISÓRIA Nº 762, de 2016			
AUTOR DEPUTADO SERGIO SOUZA			Nº PRONTUÁRIO	
TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (x) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA
<p style="text-align: center;">TEXTO</p> <p>Acrescente-se à Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016, onde couber, o seguinte artigo:</p> <p>Art. X. O art. 22 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p><i>“Art. 22. O FMM é um fundo de natureza contábil, destinado a prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, bem como para a recuperação, dragagem, modernização e expansão ou construção de portos, observado o disposto no inciso I do art. 2º.”</i></p> <p style="text-align: center;">JUSTIFICAÇÃO</p> <p>A presente Emenda modifica a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, para aumentar a eficiência e reduzir os custos da cabotagem, viabilizando a inclusão de investimentos na modernização e na expansão dos portos brasileiros entre as alternativas de financiamento com recursos do Fundo da Marinha Mercante - FMM.</p> <p>A conhecida deficiência da infraestrutura dos portos brasileiros, no que diz respeito às condições de atracação, movimentação de carga, armazenamento e exigências burocráticas, é o ponto mais crítico para a logística nacional de transporte marítimo, fluvial e lacustre. Isso interfere na competitividade no transporte interno da Marinha Mercante Brasileira e faz com que o sistema portuário nacional se situe entre os piores do mundo.</p> <p>Segundo o Relatório de Competitividade Global de 2014/2015, do</p>				

DATA 22/12/2016		PROPOSIÇÃO MEDIDA PROVISÓRIA Nº 762, de 2016		
AUTOR DEPUTADO SERGIO SOUZA			Nº PRONTUÁRIO	
TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (x) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

Fórum Econômico Mundial, no item qualidade da infraestrutura portuária entre 144 países, o Brasil foi classificado na 122ª posição, à frente apenas da Venezuela e da Bolívia, entre aos países da América do Sul.

Segundo o Relatório do Tribunal de Contas da União, os investimentos financiados pelo Governo, com apoio dos recursos do FMM oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM, foram direcionados exclusivamente à indústria naval brasileira para construção embarcações de apoio portuário (rebocadores); apoio marítimo (navios e plataformas petrolíferas) e navegação interior (barcaças e empurradores).

Como forma de melhorar o desempenho do transporte realizado pela marinha mercante nacional, torna-se necessário destinar os financiamentos do FMM também para melhoria operacional e burocrática dos portos, para reduzir custos com o tempo de espera na atracção, carga e descarga dos navios e armazenagem das cargas.

O histórico de empréstimos concedidos com recurso do FMM mostra que foram mais beneficiadas as empresas ligadas aos setores de apoio marítimo, exploração de petróleo e estaleiros que, ultimamente, estão muito envolvidas com os projetos de exploração de petróleo no pré-sal. No entanto, a arrecadação da AFRMM com transporte de produtos da cadeia petrolífera e combustíveis representa apenas 18% da arrecadação total desse tributo.

Assim, para que a marinha mercante brasileira se torne mais competitiva é fundamental, conveniente e oportuno investir também na infraestrutura portuária para que os portos brasileiros se tornem mais eficientes e com menores custos operacionais e burocráticos. A deficiente infraestrutura portuária tornou-se o grande entrave à expansão da marinha mercante no

DATA 22/12/2016	PROPOSIÇÃO MEDIDA PROVISÓRIA Nº 762, de 2016			
AUTOR DEPUTADO SERGIO SOUZA			Nº PRONTUÁRIO	
TIPO 1 () SUPRESSIVA 2 () SUBSTITUTIVA 3 () MODIFICATIVA 4 (x) ADITIVA 5 () SUBSTITUTIVO GLOBAL				
PÁGINA	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

transporte marítimo interno e externo.

Por isso, propomos que parte dos recursos que integram o orçamento do FMM passe a financiar, também, a melhoria dos serviços de atracação, a construção, a modernização e a expansão ou construção dos portos brasileiros, cuja atividade está diretamente relacionada ao incremento da atuação da marinha mercante nacional.

Contamos com o apoio de todos a esta iniciativa, convictos de que estamos contribuindo para melhorar a competitividade do nosso transporte de cabotagem, lacustre e fluvial, com o aumento da eficácia e a redução dos custos operacionais da marinha mercante nacional, hoje muito prejudicada pela ineficiência provocada pela falta de investimentos, pelo elevado custo da infraestrutura portuária e burocracia nos serviços portuários.

Deputado SERGIO SOUZA



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição Medida Provisória 762/2016
------	---

Autor	Nº do prontuário
-------	------------------

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altera o art. 1º da Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016:

Art. 1º A Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2019, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, estendendo-se, inclusive, às Regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste.”

Art. 2º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM é uma contribuição para o apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras. O valor é cobrado de empresas de navegação que usam os portos brasileiros.

A Lei 9.432/97, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, em seu art. 17, afastou o recolhimento sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do país, por um período de 10 (dez) anos. Tal prazo foi prorrogado, com o advento da MP 762/15, para até 8 de janeiro de 2019.

Não obstante o art. 17 da referida Lei ter indicado apenas as Regiões Norte e Nordeste com o objetivo de reduzir desigualdades regionais (art. 3º, inciso III, da CF/88), tendo em vista a gravidade da situação econômica do país e visando a captação de novos investimentos e empreendedores para a retomada do crescimento nacional, torna-se importante a ampliação desse benefício às outras Regiões do país. Eis que, na situação atual do país, é de se prevalecer a garantia do desenvolvimento nacional, nos termos do art. 3º, inciso II, da CF/88.

Nesse sentido, a presente emenda busca alterar a redação do artigo 11 da Lei 11.482/2007, para determinar a ampliação do benefício da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, às Regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste.

PARLAMENTAR

JOÃO PAULO PAPA
(PSDB/SP)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Medida Provisória nº 762, de 2016
-------------	--

Autor DEP. HELDER SALOMÃO	Nº do Prontuário
--	-------------------------

1. Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. X Aditiva	5. Substitutivo Global
----------------------	------------------------	------------------------	---------------------	-------------------------------

Página	Artigo 2º	Parágrafo	Inciso	Alínea
---------------	----------------------	------------------	---------------	---------------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclua-se o seguinte artigo à Medida Provisória 762, de 2016, renumerando-se os demais:

Art. 2º A Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 17. Por um prazo de dez anos, contado a partir da data da vigência desta Lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado no Estado do Espírito Santo, na Região Norte ou Nordeste do País. (Regulamento) (Vide Medida Provisória nº 340, de 2006) (Vide Lei nº 11.482, de 2007)” (NR)

Justificação

O Espírito Santo nos últimos anos foi bastante prejudicado com as mudanças ocorridas no ICMS, especialmente após a extinção do FUNDAP - Fundo para o Desenvolvimento das Atividades Portuárias, que segundo levantamento do Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Espírito Santo a perda anual é de R\$ 2,34 bilhões, além de perdas de investimentos pela extinção do fundo.

É fato que o Estado do Espírito Santo ainda não foi inteiramente compensado por estas perdas e, tendo-se em vista a situação de crise pela qual o país atravessa, nada mais justo que buscar aumentar a competitividade dos Portos capixabas e atrair investimentos e oportunidades de negócios, através do aumento de competitividade dos portos do Estado.

Observamos que a não incidência do AFRMM existe nos portos do Norte e do Nordeste desde 1997 e a justificativa para a sua implementação é que a redução dos custos de logística para o escoamento da produção interna de bens e da matéria prima extraída da região, bem como o barateamento de insumos e produtos adquiridos das regiões Sul e Sudeste contribuem para o desenvolvimento dos estados das regiões Norte e Nordeste.

O estado do Espírito Santo, embora situado na região Sudeste, tem sua economia muito menos desenvolvida que os demais estados da região. Desta forma o argumento de que a inclusão de seus portos neste benefício acarretaria uma afronta ao princípio da isonomia econômica não se aplica.

Quando da tramitação da Medida Provisória 694, de 2015, o Projeto de Lei de Conversão apresentado pelo relator Senado Romero Jucá, incluiu os portos do estado do Espírito Santo neste benefício, mas acabou por ser retirada da Lei mantendo uma situação de injustiça.

PARLAMENTAR



EMENDA Nº

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA
07/02/2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 762, DE 2016

TIPO

1 ☐ SUPRESSIVA 2 ☐ AGLUTINATIVA 3 ☐ SUBSTITUTIVA 4 ☒ MODIFICATIVA 5 ☐ ADITIVA

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADO DAVIDSON MAGALHÃES	PCdoB	BA	01/02

EMENDA MODIFICATIVA

Art. 1º A Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2027, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre”

Art. 2º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei 9.432 de 08 de janeiro de 1997, em seu artigo 17, previa inicialmente a não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM por um prazo de 10 anos nas operações com mercadorias cuja origem ou cujo destino final fosse porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

A Lei 11.482, de 31 de maio de 2007, originada da conversão da Medida Provisória 340/2006, em seu artigo 11, manteve a previsão de não incidência pelo prazo de 10 anos, ou seja, até 08 de janeiro de 2017. Mas restringiu seu campo de abrangência exclusivamente para a navegação de cabotagem, interior fluvial e lacustre.

Não obstante ser louvável a sensibilidade do governo ao reconhecer, a partir da edição da Medida Provisória 762/2016, a importância da manutenção do benefício, o prazo previsto para a prorrogação de apenas 2 anos, é por demais exíguo.

Nesse sentido, a presente emenda busca alterar a redação do artigo 11 da Lei 11.482/2007, para determinar que a prorrogação do prazo para não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, por mais 10 (dez) anos. Portanto, até 08 de janeiro de 2027.

Sala das Sessões,

fevereiro de 2017.

Deputado Davidson Magalhães
PCdoB/BA



Emenda nº à MP 762/2016

Altera o art. 1º da Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016:

Art. 1º. A Lei 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 08 de janeiro de 2019.

Parágrafo Único: Para as importações por portos localizados nas regiões Norte e Nordeste, a não incidência prevista no caput, se aplica apenas sobre as mercadorias que sejam destinadas à industrialização ou consumo, por empreendimentos que se implantarem, modernizarem, ampliarem ou diversificarem nestas regiões, segundo avaliações técnicas específicas das respectivas Superintendências de Desenvolvimento.”

Art. 2º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O artigo 17 da Lei 9.432, de 08 de janeiro de 1997, ao dispor sobre a ordenação do transporte aquaviário, determinou a não incidência do Adicional de Frete para renovação da Marinha Mercante – AFRMM nas operações com origem ou destino nas regiões Norte ou Nordeste, com o objetivo de estimular o desenvolvimento regional daquelas regiões.

Porém, ao prorrogar a vigência da não incidência em 2007, conforme art. 11 da Lei 11.482 de 31 de maio de 2007, o escopo ficou restrito à navegação de cabotagem, interior fluvial e lacustre, o qual se manteve até a última prorrogação de prazo, cujo prazo foi 08/01/2017.

A Lei 9.808/99, art. 4, por sua vez, conferia o benefício da isenção do AFRMM para empreendimentos situados nas regiões Norte e Nordeste, até 31/12/2015. Ou seja, mesmo com a limitação da não incidência para as importações trazida pela Lei 11.482, art. 11, os empreendimentos que se instalaram nessas regiões utilizavam o benefício da isenção prevista na Lei 9.808/99, art.4, até 31/12/2015 para as importações dos seus insumos ou materiais de consumo.

Portanto, tendo em vista o término dessa vigência e no cenário de crise econômica pelo qual passa o país, torna-se importante a alteração do escopo do artigo 11 da Lei 11.482/07, mantendo-se a abrangência original prevista na Lei 9.432/97, art. 17. Restringindo-se a não incidência, porém, Amplia a não incidência do AFRMM para as demais regiões do país, até 8 de janeiro de 2019. que se implantarem, modernizarem, ampliarem ou diversificarem nestas regiões, segundo avaliações técnicas específicas das respectivas Superintendências de Desenvolvimento, com a inclusão do parágrafo único ao art. 11 da Lei 11.482.



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Eduardo Braga

Diante do exposto, entendemos ser necessário propiciar a continuidade do benefício não apenas para cabotagem e sim para fretes marítimos de importações destinadas à industrialização ou consumo, nestas mesmas regiões, evitando ônus tributário, o que significa aumento no custo de produção, pela incidência do AFRMM, para diversos setores econômicos do Norte e Nordeste. E, com a alteração proposta nessa emenda da MP 762/16, o benefício do AFRMM para estas regiões passa a constar em um único diploma legal.

Sala das Comissões , de fevereiro de 2017

Senador EDUARDO BRAGA
PMDB/AM

COMISSÃO MISTA DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 766, DE 2017

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 762, DE 2016

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se à Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016, onde couber, o seguinte artigo:

Art. X. O art. 14 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 14.

.....

VIII - fertilizantes classificados no Capítulo 31 da TIPI.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Medida Provisória nº 762, de 22/12/2016, trata da prorrogação do prazo da isenção do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País. No entanto, o AFRMM continua a ser cobrado nas operações de transporte de cabotagem, fluvial e lacustre no restante do País e na navegação de longo curso, onerando substancialmente o transporte de fertilizantes, insumo essencial da cadeia produtiva do agronegócio.

Grande parte dos fertilizantes utilizados no País são importados, sujeitando-se, assim, à alíquota do AFRMM sobre a navegação de longo curso (25%), o que eleva excessivamente o preço deste insumo no mercado interno.

Em vista disso, esta Emenda propõe a desoneração do tributo sobre o frete das cargas de fertilizantes, o que reduzirá seu preço, com repercussões positivas nos custos de produção na agricultura e, consequentemente, na exportação de produtos agropecuários e no preço da cesta básica. Por isso, contamos com o apoio das Sras. e Srs. Parlamentares para sua aprovação.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado VALDIR COLATTO



CONGRESSO NACIONAL

MPV 762

00016
ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 07.02.2017	Proposição Medida Provisória 762/2016
Autor IRAJA ABREU	Nº do prontuário 065

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

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altera o art. 1º da Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016:

Art. 1º A Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2022, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre.”

Art. 2º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei 9.432 de 08 de janeiro de 1997, em seu artigo 17, previa inicialmente a não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM por um prazo de 10 anos nas operações com mercadorias cuja origem ou cujo destino final fosse porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

A Lei 11.482, de 31 de maio de 2007, originada da conversão da Medida Provisória 340/2006, em seu artigo 11, manteve a previsão de não incidência pelo prazo de 10 anos, ou seja, até 08 de janeiro de 2017. Mas restringiu seu campo de abrangência exclusivamente para a navegação de cabotagem, interior fluvial e lacustre.

Não obstante ser louvável a sensibilidade do governo ao reconhecer, a partir da edição da Medida Provisória 762/2016, a importância da manutenção do benefício, o prazo previsto para a prorrogação de apenas 2 anos, é por demais exíguo.

Nesse sentido, a presente emenda busca alterar a redação do artigo 11 da Lei 11.482/2007, para determinar que a prorrogação do prazo para não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, por mais 05 anos. Portanto, até 08 de janeiro de 2022.

PARLAMENTAR



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
07/02/2017

Proposição
Medida Provisória nº 762, de 22/12/2016

Autor

nº do prontuário

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se à Medida Provisória nº762, de 22 de dezembro de 2016, o art. 2º, com a seguinte redação:

Art. 2º O artigo 4º da Lei 9.808, de 20 de julho de 1999, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º - Serão concedidos aos empreendimentos que se implantarem modernizarem, ampliarem ou diversificarem no Nordeste e na Amazônia e que sejam considerados de interesse para as regiões, segundo avaliações técnicas das respectivas Superintendências de Desenvolvimento, até 08/01/2022, o benefício da isenção do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, para navegação de longo curso. ” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Lei 9.808 de 1999, que define as diretrizes e os incentivos fiscais para o desenvolvimento regional, estabeleceu a isenção do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM e do Imposto de Operações Financeiras – IOF, associados aos investimentos de implantação, ampliação,

modernização ou diversificação de empreendimentos produtivos nas regiões Nordeste e na Amazônia, até 31 de dezembro de 2010.

A Medida Provisória no 517 de 2010, convertida na Lei no 12.431 de 2011, restringiu a abrangência do benefício somente ao AFRM, ampliando sua vigência até 31 de dezembro de 2015. A exposição de motivos da referida medida cita que a proposta se coaduna com um dos quatro objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil esculpidos na Constituição Cidadã de 1988 – erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais.

Adicionalmente, uma das estratégias propostas na Política Nacional de Desenvolvimento Regional – PNDR, instituída pelo Decreto nº 6.047, de 22 de fevereiro de 2007, é a ativação das potencialidades de desenvolvimento das regiões brasileiras, por meio do uso de instrumentos que estimulem a formação de capital fixo e social em regiões menos favorecidas, e que impliquem na geração de emprego e renda.

Com o objetivo de atender a essas determinações é que apresento esta proposta de emenda que amplia até 2020 a isenção do AFRMM para as regiões Norte e Nordeste, vinculados à formação de capital fixo na forma de investimentos produtivos que ampliem a produção, produtividade, geração de empregos e por conseguinte, de forma indireta, a arrecadação regional de tributos.

A desoneração proposta possui caráter restrito e atinge somente a navegação de longo curso em empreendimentos que ampliam a formação de capital fixo regional. Isso ocorre pelo fato das navegações de cabotagem, interna e lacustre já estarem isentas até janeiro de 2019, por força da aplicação da Lei 13.341 de 2016.

O AFRMM sobre a navegação de longo curso incide somente na importação, o que impacta diretamente cadeias produtivas que dependem de insumos importados, em especial o setor químico que possui extensas cadeias produtivas.

Como a isenção é restrita a empreendimentos que realizem investimentos durante o período de vigência do benefício, não há como precisar os valores a serem desonerados.

Já o prazo de vigência proposto atende ao comando expresso no art. 118, § 4º da Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício fiscal do ano de 2017, que restringe a 5 anos medidas que resultem em renúncias de receitas.

Pelo fato da desoneração do AFRMM ser determinante para corrigir distorções regionais, orientar decisões de novos investimentos e manter a competitividade das regiões Norte e Nordeste para a atração de novos investimentos é que peço o apoio dos nobres colegas à presente emenda.

Sala da Comissão, 07 de fevereiro de 2017.

Deputado MÁRCIO MARINHO
(PRB/BA)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 07/02/2017	Proposição Medida Provisória nº 762, de 22/12/2016
----------------------------------	---

Autor	nº do prontuário
--------------	-------------------------

EMENDA MODIFICATIVA

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
---------------	---------------	------------------	---------------	---------------

Altere-se o Art. 1º da MPV 762, de 2016, passando a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º - A Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.11 – O prazo previsto no Art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2022.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta legislativa visa estender o benefício de não incidência do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País, já determinado por essa medida, por mais 3 anos, incluindo ainda a navegação de longo curso.

O AFRMM incide sobre o frete das empresas de navegação que operam em porto brasileiro, atingindo a navegação de longo curso, de cabotagem, fluvial e lacustre. Suas alíquotas podem chegar a 40%, quando a operação de navegação fluvial e lacustre envolver o transporte de granéis líquidos nas Regiões Norte e Nordeste.

A extensão do prazo definido na medida provisória visa adiar o término do benefício hoje vigente, o qual acabará em 8 de janeiro de 2019, caso essa Medida provisória seja convertida em Lei, trazendo impactos relevantes ao já desigual desenvolvimento das regiões norte e nordeste.

A redução de custos do transporte de mercadorias a partir ou para as Regiões Norte e Nordeste remonta o ano de 1997, no qual foi estabelecida a não incidência aqui tratada. Com efeito, esta tem sido prorrogada de forma reiterada (Lei nº 11.482/07; Lei nº 12.507/11). Esse tratamento se justifica tendo em vista os preceitos constitucionais que determinam à garantia do desenvolvimento nacional, a teor do que se verifica no art. 151, inciso I, da Carta.

Assim, em um cenário de retração da economia, se justifica a ampliação do prazo aqui proposta, visando contribuir para trazer competitividade às regiões nacionais mais isoladas do eixo produtivo, permitindo a inclusão econômica destas importantes zonas do território brasileiro.

Por todos os argumentos apresentados, contamos com o apoio dos Nobres Pares a essa emenda.

Sala da Comissão, 07 de fevereiro de 2017.

Deputado MÁRCIO MARINHO
(PRB/BA)



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data	Proposição
	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 762, DE 22 DE DEZEMBRO DE 2016

Autor	Nº do prontuário
Deputado BILAC PINTO	

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
---------------------------------------	--	--	--	---

Página 01 de 01	Art. X	Parágrafo	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO			

Altera o art. 1º da Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016:

Art. 1º A Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2019, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, estendendo-se, inclusive, às Regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste.”

JUSTIFICAÇÃO

O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM é uma contribuição para o apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras. O valor é cobrado de empresas de navegação que usam os portos brasileiros.

A Lei 9.432/97, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, em seu art. 17, afastou o recolhimento sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do país, por um período de 10 (dez) anos. Tal prazo foi prorrogado, com o advento da MP 762/15, para até 8 de janeiro de 2019.

Não obstante o art. 17 da referida Lei ter indicado apenas as Regiões Norte e Nordeste com o objetivo de reduzir desigualdades regionais (art. 3º, inciso III, da CF/88), tendo em vista a gravidade da situação econômica do país e visando a captação de novos investimentos e empreendedores para a retomada do crescimento nacional, torna-se importante a ampliação desse benefício às outras Regiões do país. Eis que, na situação atual do país, é de se prevalecer a garantia do desenvolvimento nacional, nos termos do art. 3º, inciso II, da CF/88.

PARLAMENTAR
DEPUTADO FEDERAL BILAC PINTO

--

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 762, de 2016)

Inclua-se, onde couber, na Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016, novo artigo 2º com a seguinte redação, renumerando-se os demais:

Art 2º. O art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 17. Por um prazo de 10 anos, contado a partir da data da vigência desta Lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou destino final seja porto localizado na Região Norte ou em estado incluído na área de atuação da SUDENE.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Essa emenda tem por objetivo incluir os estados abrangidos pela área de atuação da SUDENE no rol das regiões beneficiadas pela não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

No caso da SUDENE, a nova redação passa a incluir os estados de Minas Gerais e do Espírito Santo. O Espírito Santo, apesar de pertencer à Região Sudeste, possui indicadores de desenvolvimento inferiores à média nacional. Dessa forma, é justificável que o benefício tributário sobre a cobrança do AFRMM seja estendido ao Espírito Santo.

Estímulos ao desenvolvimento do transporte aquaviário trazem enormes ganhos de competitividade à economia local por qualquer critério de comparação: custo, impacto sobre o meio ambiente, risco de acidentes, etc.

Apesar de todos esses fatores favoráveis, a navegação de cabotagem é praticamente inexplorada no Brasil, devido a obstáculos burocráticos e tributários. Um dos obstáculos mais graves e menos justificáveis é a cobrança do Adicional sobre o Frete para a Renovação da

Marinha Mercante (AFRMM), contribuição de intervenção no domínio econômico voltada para o fomento à indústria naval.

O AFRMM é cobrado sobre a remuneração do transporte aquaviário da carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro, com alíquotas de 25% (vinte e cinco por cento) na navegação de longo curso; 10% (dez por cento) na navegação de cabotagem; e 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de graneis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

A cobrança de 10% sobre o frete da navegação de cabotagem é particularmente perversa porque cria uma assimetria tributária em favor dos modos rodoviário e ferroviário de transporte de mercadorias. Trata-se de um caso único de emprego de incentivo fiscal para fomento de atividades mais caras, perigosas e impactantes do meio ambiente.

Contamos com o apoio de nossos Pares para essa proposta, que dinamizará a economia capixaba, barateando os produtos locais.

Sala da Comissão,

Senador RICARDO FERRAÇO

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 762, de 2016)

Inclua-se, onde couber, na Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016, novo artigo 2º com a seguinte redação, renumerando-se os demais:

Art 2º. O art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 17. Por um prazo de 10 anos, contado a partir da data da vigência desta Lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País ou no Estado do Espírito Santo.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Essa emenda tem por objetivo incluir o estado do Espírito Santo no rol das regiões beneficiadas pela não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

O Espírito Santo, apesar de pertencer à Região Sudeste, possui indicadores de desenvolvimento inferiores à média nacional. Parte do estado, inclusive, pertence à área de atuação da SUDENE. Dessa forma, é justificável que o benefício tributário sobre a cobrança do AFRMM seja estendido ao Espírito Santo.

Estímulos ao desenvolvimento do transporte aquaviário trazem enormes ganhos de competitividade à economia local por qualquer critério de comparação: custo, impacto sobre o meio ambiente, risco de acidentes, etc.

Apesar de todos esses fatores favoráveis, a navegação de cabotagem é praticamente inexplorada no Brasil, devido a obstáculos burocráticos e tributários. Um dos obstáculos mais graves e menos justificáveis é a cobrança do Adicional sobre o Frete para a Renovação da

Marinha Mercante (AFRMM), contribuição de intervenção no domínio econômico voltada para o fomento à indústria naval.

O AFRMM é cobrado sobre a remuneração do transporte aquaviário da carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro, com alíquotas de 25% (vinte e cinco por cento) na navegação de longo curso; 10% (dez por cento) na navegação de cabotagem; e 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de graneis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

A cobrança de 10% sobre o frete da navegação de cabotagem é particularmente perversa porque cria uma assimetria tributária em favor dos modos rodoviário e ferroviário de transporte de mercadorias. Trata-se de um caso único de emprego de incentivo fiscal para fomento de atividades mais caras, perigosas e impactantes do meio ambiente.

Contamos com o apoio de nossos Pares para essa proposta, que dinamizará a economia capixaba, barateando os produtos locais.

Sala da Comissão,

Senador RICARDO FERRAÇO

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 762, de 2016)

Inclua-se, onde couber, na Medida Provisória nº 762, de 22 de dezembro de 2016, novo artigo 2º com a seguinte redação, renumerando-se os demais:

Art 2º. O art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 17. Por um prazo de 10 anos, contado a partir da data da vigência desta Lei, não incidirá o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou destino final seja porto localizado em estado incluído na área de atuação da SUDAM e da SUDENE.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Essa emenda tem por objetivo incluir os estados abrangidos pelas áreas de atuação da SUDAM e da SUDENE no rol das regiões beneficiadas pela não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

No caso da SUDENE, a nova redação passa a incluir os estados de Minas Gerais e do Espírito Santo. O Espírito Santo, apesar de pertencer à Região Sudeste, possui indicadores de desenvolvimento inferiores à média nacional. Dessa forma, é justificável que o benefício tributário sobre a cobrança do AFRMM seja estendido ao Espírito Santo.

Estímulos ao desenvolvimento do transporte aquaviário trazem enormes ganhos de competitividade à economia local por qualquer critério de comparação: custo, impacto sobre o meio ambiente, risco de acidentes, etc.

Apesar de todos esses fatores favoráveis, a navegação de cabotagem é praticamente inexplorada no Brasil, devido a obstáculos burocráticos e tributários. Um dos obstáculos mais graves e menos justificáveis é a cobrança do Adicional sobre o Frete para a Renovação da

Marinha Mercante (AFRMM), contribuição de intervenção no domínio econômico voltada para o fomento à indústria naval.

O AFRMM é cobrado sobre a remuneração do transporte aquaviário da carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro, com alíquotas de 25% (vinte e cinco por cento) na navegação de longo curso; 10% (dez por cento) na navegação de cabotagem; e 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de graneis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

A cobrança de 10% sobre o frete da navegação de cabotagem é particularmente perversa porque cria uma assimetria tributária em favor dos modos rodoviário e ferroviário de transporte de mercadorias. Trata-se de um caso único de emprego de incentivo fiscal para fomento de atividades mais caras, perigosas e impactantes do meio ambiente.

Contamos com o apoio de nossos Pares para essa proposta, que dinamizará a economia capixaba, barateando os produtos locais.

Sala da Comissão,

Senador RICARDO FERRAÇO



CONGRESSO NACIONAL

MPV 762
00023

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 06/02/2017	proposição Medida Provisória nº 762, de 22/12/2016			
Autor	nº do prontuário			
1. <input type="checkbox"/> Supressiva 2. <input type="checkbox"/> substitutiva 3 <input checked="" type="checkbox"/> modificativa 4. <input type="checkbox"/> aditiva 5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global				
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altere-se o Art. 1º da MPV 762, de 2016, passando a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º - A Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“ Art.11 – O prazo previsto no Art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2020, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre. ”

JUSTIFICAÇÃO

O dispositivo estabelecido no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que concedeu o benefício de não incidência do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País, tem atendido a finalidade prevista originalmente para as navegações de cabotagem, que apresentou um crescimento consistente, com índices anuais sempre superiores a 10% a.a., no transporte de carga containerizada, e para a navegação interior fluvial e lacustre, que com índices elevados de renovação da frota que atende o transporte de petróleo e derivados na região amazônica. As prorrogações do prazo inicial de 10 anos, através da MPV nº 340/2006, transformada na Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, e, posteriormente, pela MPV nº 534/2011, transformada na Lei nº 12.507, de 11 de outubro de 2011, em ambos os casos por mais 5 anos, demonstram que os governos que se sucederam ao longo dos últimos 20 anos, sempre aprovaram a medida adotada.

A MPV nº 762, de 22 de dezembro de 2016, confirma a disposição do atual Governo em dar continuidade ao processo, entretanto, a grave crise econômica que atingiu o País nos últimos anos, recomendou uma cautela adicional e, desta vez, a prorrogação proposta não foi de 5 anos, mas de apenas 2 anos, permitindo nova avaliação da situação nos próximos semestres, antes de definir novo prazo de prorrogação.

Acontece que o prazo de vigência estabelecido na MPV nº 762/2016, de 08 de janeiro de 2019, leva o período de avaliação para o centro do processo eleitoral de 2018 e o momento de decisão para as semanas críticas de formação de um novo Governo e da renovação do Congresso, que, quase sempre, afetam as prioridades dos diferentes setores governamentais.

A presente proposta legislativa visa estender o prazo de 08 de janeiro de 2019, já determinado por essa medida, até janeiro de 2020, permitindo que a decisão final

seja tomada com o novo Governo já consolidado e o Congresso em plena atividade.

Por todos os argumentos apresentados, contamos com o apoio dos Nobres Pares a essa emenda.

Sala da Comissão, 06 de fevereiro de 2017.

Deputado Federal