



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1208/2024
(à MPV 1208/2024)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“**Art. 1º-1.** Ficam incluídos na previsão da Lei 12.546 de 14 de dezembro de 2011 e suas alterações posteriores:

I – as empresas que realizam atividades relacionadas ao transporte por navegação interior de carga, intermunicipal, interestadual e internacional, exceto travessia, enquadradas na classe 50.21102 da CNAE 2.0;

II – as empresas que realizam atividades relacionadas ao Transporte por navegação interior de passageiros em linhas regulares, municipal, exceto travessia, enquadradas na classe 5022-0/01 da CNAE 2.0; XXII;

III – as empresas que realizam atividades relacionadas ao Transporte por navegação interior de passageiros em linhas regulares, intermunicipal, interestadual e internacional, exceto travessia, enquadradas na classe 5022- 0/02 da CNAE 2.0;

IV – as empresas que realizam atividades relacionadas ao Transporte por navegação de travessia, municipal, enquadradas na classe 5091-2/01 da CNAE 2.0;

V – as empresas que realizam atividades relacionadas ao Transporte por navegação de travessia, intermunicipal, interestadual e internacional enquadradas na classe 5091-2/02 da CNAE 2.0;

VI – as empresas que realizam atividades relacionadas à manutenção e reparação de embarcações e estruturas flutuantes, enquadradas na classe 33.17-1-01 da CNAE 2.0.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente reenumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.



JUSTIFICAÇÃO

A Navegação Interior desempenha importante papel na integração e no desenvolvimento econômico de regiões historicamente menos favorecidas, como é o caso da Região Amazônica. Mesmo diante de um cenário de crise sanitária, que ceifou milhares de vidas e impactou outras tantas com a crise econômica também instalada, a Navegação Interior não deixou de realizar seu papel, movimentando mais de 40 milhões de toneladas de cargas através de comboios, que percorrem vias navegáveis, e dos terminais privados das empresas de navegação, contribuindo para as exportações de grãos sólidos alimentares, distribuição e abastecimentos de combustíveis que contribuem com a composição da matriz energética brasileira e amazônica, abastecimento de populações e de produções regionais que atendem aos mercados internos e regionais e manutenção de empregos diretos e indiretos nos 3 setores da economia.

A Navegação Interior também contribui com a preservação ambiental e melhoria da qualidade de vida em centros urbanos, pois se trata de modo de transporte que respeita as vias naturais, emite cinco vezes menos CO₂ na atmosfera por km percorrido que o transporte rodoviário, além de retirar das estradas milhares de caminhões que seriam necessários para transportar o volume de sua performance. Contudo, diferente de outros modos de transporte, as empresas de navegação interior não dispõem de infraestrutura portuária pública ou mesmo sob concessão privada, capaz de fornecer os serviços de carga, descarga, transbordo e armazenagem demandados pelos comboios fluviais. Diferente do setor aéreo, por exemplo, que dispõe de aeroportos sob gestão pública ou sob concessão, as empresas de navegação precisam suportar o ônus do investimento e da carga regulatória de seus próprios terminais privados, sendo necessário, para isso, manter elevado efetivo de mão de obra para permitir que as cargas sejam embarcadas em um terminal portuário de origem e sejam desembarcadas em instalações portuárias no destino.

Raciocínio análogo pode ser feito ao transporte de passageiros e travessias, que movimentam mais de 9 milhões de passageiros ao ano, apenas na Região Amazônica. Além disso, para manter os elevados padrões internacionais



que norteiam a navegação, para a garantia da segurança da navegação e da preservação ao meio ambiente, com baixos índices de acidentes registrados pela Autoridade Marítima, as empresas de navegação necessitam aportar elevados investimentos em manutenções de embarcações, sendo que estas sempre são desempenhadas por estaleiros regionais, com mão de obra intensiva, contribuindo para o desenvolvimento de toda a cadeia de suprimentos envolvida. Sem a garantia desses investimentos e dos serviços prestados por esses terminais privados e por essas manutenções periódicas (também chamadas de manutenções de classe), com todo o ônus suportado pela empresa de navegação interior, não há como perenizar linhas de transporte, nem garantir o fluxo de atendimento à indústria, ao comércio e aos usuários finais, que por vezes também são passageiros dessas linhas fluviais.

Dessa forma, dada a relevância da atividade de Navegação Interior e da já existente desoneração ao transporte rodoviário de cargas, faz-se necessário ajustar a lei com a inclusão de segmentos deste setor, que são historicamente desfavorecidos por políticas públicas, suportam o ônus de investimentos e pessoal para que suas atividades principais tenham continuidade e que contribuirá para o fortalecimento do setor, além de promover a geração de emprego e renda para as famílias brasileiras. No mais, aproveita-se a oportunidade para ressaltamos a importância e dessa necessidade da prorrogação do prazo quanto à contribuição previdenciária sobre a receita bruta também desse setores.

Sala da comissão, 5 de março de 2024.

Deputado Saullo Vianna
(UNIÃO - AM)
Deputado Federal

