



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1255, de 2024**, que *"Altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, e a Lei nº 14.871, de 28 de maio de 2024, para autorizar a concessão de quotas diferenciadas de depreciação acelerada para navios-tanque novos produzidos no Brasil destinados ao ativo imobilizado e empregados exclusivamente em atividade de cabotagem de petróleo e seus derivados."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Deputado Federal Júnior Mano (PL/CE)	001
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	002
Deputado Federal Luiz Fernando Vampiro (MDB/SC)	003

TOTAL DE EMENDAS: 3





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1255/2024
(à MPV 1255/2024)

Dê-se nova redação aos §§ 7º a 13 do art. 2º-A, todos da Lei nº 14.871, de 28 de maio de 2024, na forma proposta pelo art. 3º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 2º-A.
.....

§ 7º A concessão das quotas diferenciadas de depreciação acelerada para navios-tanque novos será condicionada ao cumprimento de normas ambientais e de eficiência energética vigentes, incluindo padrões de emissões e sustentabilidade, de acordo com regulamentação a ser estabelecida pelo Ministério do Meio Ambiente.

§ 8º As empresas beneficiárias das quotas diferenciadas de depreciação acelerada deverão comprovar a implementação de programas de conformidade anticorrupção e transparência, conforme os padrões estabelecidos pela Lei nº 12.846, de 1º de agosto de 2013, e demais normas aplicáveis.

§ 9º Serão concedidos incentivos adicionais de depreciação acelerada para navios-tanque novos que incorporarem tecnologias inovadoras de propulsão sustentável, segurança aprimorada ou redução de emissões, conforme regulamentação a ser estabelecida pelo Conselho Nacional de Política Energética.

§ 10. A concessão das quotas de depreciação acelerada estará condicionada à comprovação de geração de empregos diretos e indiretos na cadeia produtiva naval e de cabotagem, em conformidade com os parâmetros definidos pelo Ministério da Economia e pelo Ministério do Trabalho.

§ 11. Os benefícios fiscais concedidos por meio das quotas diferenciadas de depreciação acelerada poderão ser revertidos em caso de descumprimento das condições estabelecidas nesta Medida Provisória, incluindo



falhas no cumprimento dos índices mínimos de conteúdo local, normas ambientais e trabalhistas, e metas de criação de emprego.

§ 12. As condições e critérios para a concessão de quotas diferenciadas de depreciação acelerada deverão ser revisados a cada dois anos, considerando os avanços tecnológicos, a competitividade da indústria naval brasileira e os impactos econômicos observados, mediante relatório elaborado pelo Ministério da Economia em conjunto com o Conselho Nacional de Política Energética

§ 13. A concessão das quotas de depreciação acelerada poderá ser ampliada para navios-tanque que utilizem materiais sustentáveis e de baixo impacto ambiental em sua construção, conforme regulamentação específica a ser estabelecida pelo Conselho Nacional de Política Energética e pelo Ministério do Meio Ambiente” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

As propostas de inclusão ao artigo 2º-A são fundamentais para assegurar que a concessão de benefícios fiscais relacionados à depreciação acelerada de navios-tanque seja alinhada com os princípios de responsabilidade social, ambiental e econômica. Ao introduzir critérios rigorosos de conformidade ambiental e eficiência energética, o objetivo é reduzir o impacto ambiental e promover práticas de sustentabilidade que estejam em consonância com as metas nacionais e internacionais de redução de emissões.

A exigência de conformidade anticorrupção, por sua vez, reforça a transparência e a integridade no setor, prevenindo práticas ilícitas e assegurando que os incentivos sejam direcionados a empresas que adotam padrões éticos elevados. Esse compromisso com a integridade fortalece a confiança dos investidores e da sociedade nos mecanismos de apoio governamental.

O incentivo à inovação tecnológica busca fomentar o desenvolvimento e a adoção de tecnologias avançadas e sustentáveis na construção e operação de navios-tanque, aumentando a competitividade da indústria naval brasileira. Além disso, a condição de criação de empregos garante que os benefícios fiscais contribuam diretamente para o crescimento econômico



e para a geração de postos de trabalho, impactando positivamente a cadeia produtiva naval e de cabotagem.

As cláusulas de reversibilidade e a obrigatoriedade de revisões periódicas das condições de concessão estabelecem um controle contínuo sobre a eficácia e a relevância das medidas adotadas, permitindo ajustes que reflitam avanços tecnológicos e mudanças no cenário econômico. Finalmente, a inclusão de incentivos para a utilização de materiais sustentáveis reforça o compromisso do Brasil com a proteção ambiental, promovendo a construção de navios que minimizem os impactos ecológicos.

Essas inclusões são, portanto, um avanço significativo na política de incentivos fiscais, alinhando os benefícios econômicos às exigências de sustentabilidade e governança responsável, e garantindo que o desenvolvimento da indústria naval brasileira esteja em harmonia com os objetivos de preservação ambiental e bem-estar social.

Sala da comissão, 27 de agosto de 2024.

Deputado Júnior Mano
(PL - CE)
Deputado Federal





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1255/2024
(à MPV 1255/2024)

Dê-se nova redação à Medida Provisória nos termos dos itens 1, 2 e 3 a seguir.

Item 1 – Dê-se nova redação ao inciso XVI do *caput* do art. 2º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, como proposto pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 2º

XVI – definir índices mínimos de conteúdo local em navios-tanque e embarcações de apoio marítimo novos, produzidos no Brasil, destinados ao ativo imobilizado e empregados exclusivamente em atividade de cabotagem de petróleo e seus derivados de apoio logístico aos campos, instalações e plataformas offshore, a serem beneficiados por quotas diferenciadas de depreciação acelerada de que trata a Lei nº 14.871, de 28 de maio de 2024.

.....” (NR)

Item 2 – Dê-se ao art. 2º da Medida Provisória a seguinte redação:

“Art. 2º A ementa da Lei nº 14.871, de 28 de maio de 2024, passa a vigorar com as seguintes alterações: Autoriza a concessão de quotas diferenciadas de depreciação acelerada para máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos novos destinados ao ativo imobilizado e empregados em determinadas atividades econômicas, e para navios-tanque novos produzidos no Brasil destinados ao ativo imobilizado e empregados exclusivamente em atividades de cabotagem de petróleo e seus derivados e de embarcações de apoio marítimo utilizadas para o



* CD 2 4 4 5 2 8 1 2 8 7 0 0 *

suporte logístico e prestação de serviços aos campos, instalações e plataformas offshore.”

Item 3 – Acrescente-se inciso III ao *caput* do art. 1º; e dê-se nova redação ao *caput* do art. 2º-A e ao inciso II do § 2º do art. 2º-A, todos da Lei nº 14.871, de 28 de maio de 2024, na forma proposta pelo art. 3º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Art. 1º**

.....
III – embarcações de apoio utilizadas para o suporte logístico e prestação de serviços aos campos, instalações e plataformas offshore.” (NR)

“**Art. 2º-A.** Sem prejuízo do disposto no art. 2º, o Poder Executivo federal poderá, por meio de decreto, autorizar quotas diferenciadas de depreciação acelerada para navios-tanque novos, empregados nas atividades de navegação em cabotagem de petróleo e seus derivados e embarcações de apoio, utilizadas no suporte logístico e prestação de serviços aos campos, instalações e plataformas offshore, produzidos no Brasil, conforme índices mínimos de conteúdo local definidos por ato do Conselho Nacional de Política Energética - CNPE, adquiridos a partir da data de publicação do referido decreto, destinados ao ativo imobilizado de pessoa jurídica e sujeitos a desgaste pelo uso, por causas naturais ou por obsolescência normal.

.....
§ 2º

.....
II – consideram-se como produzido no Brasil os navios-tanque e as embarcações de apoio marítimo, construídos em estaleiro brasileiro, nos termos do disposto no art. 2º, *caput*, inciso VII, da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

.....” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão das embarcações de apoio marítimo na Medida Provisória nº 1.255, de 26 de agosto de 2024, é essencial para garantir a continuidade e o



desenvolvimento da Indústria Naval brasileira, especialmente no segmento de construção de embarcações especializadas de apoio offshore, que é um caso de grande sucesso da construção naval no País.

O PROREFAM – Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo, articulado por estaleiros e empresas de navegação em conjunto com a Petrobras, resultou na construção e entrega de 377 embarcações de apoio nos últimos anos, impulsionando significativamente a capacidade produtiva e tecnológica dos estaleiros brasileiros. Este programa destacou-se pela sua capacidade de promover o conteúdo local, gerando empregos e fortalecendo a indústria nacional.

Recentemente, a Petrobras anunciou a intenção de contratar 36 novas embarcações especializadas de apoio offshore, incluindo um edital aberto para a construção de 12 embarcações do tipo PSV (Platform Supply Vessel). Entretanto, essas embarcações estão sob risco de serem construídas no Exterior devido a uma brecha na legislação que permite o uso do REPETRO para tais embarcações, resultando em isenção total de impostos quando construídas fora do Brasil. A inclusão das embarcações de apoio marítimo na medida proposta é fundamental para mitigar essa assimetria competitiva, incentivando a construção nacional e assegurando a competitividade dos estaleiros brasileiros frente aos seus principais concorrentes internacionais.

Diversos países ao redor do mundo, como Alemanha, Espanha, Holanda, Inglaterra e Japão, já adotam mecanismos de depreciação acelerada de ativos (navios) como forma de incentivar projetos na área da construção naval e da navegação. Esse mecanismo proporciona vantagens fiscais que estimulam investimentos e fortalecem a competitividade do setor.



Diante do exposto, conto com os nobres pares para aprovação da presente emenda.

Sala da comissão, 28 de agosto de 2024.

Deputado Hugo Leal
(PSD - RJ)





CONGRESSO NACIONAL

**EMENDA Nº - CMMPV 1255/2024
(à MPV 1255/2024)**

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 29.**

.....

§ 4º Os Bancos de Desenvolvimento, conforme definição estabelecida pelo Banco Central, poderão ser agentes financeiros do FMM, mediante aprovação do CDFMM e nas condições estabelecidas pelo Ministério da Fazenda, sendo o risco perante o FMM suportado subsidiariamente pelo controlador do agente financeiro.’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda à Medida Provisória nº 1255/2024 tem como objetivo expandir o quadro de agentes financeiros habilitados a operar junto ao Fundo da Marinha Mercante (FMM). A proposta visa permitir que bancos de desenvolvimento regional, tais como o Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul (BRDE), possam atuar como agentes financeiros do FMM, mediante aprovação do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) e nas condições estabelecidas pelo Ministério da Fazenda.

A ampliação dos agentes financeiros decorre de entendimentos firmados em audiências realizadas no Ministério dos Portos e Aeroportos (MPOR) e no Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), com



* CD 2 4 3 8 6 6 8 9 1 2 0 0 *

a finalidade de atender à crescente demanda por financiamentos voltados ao desenvolvimento da indústria naval no Brasil.

O segmento da indústria naval tem apresentado crescimento significativo nos últimos anos, o que justifica a necessidade de se ampliar o acesso a financiamentos. A inclusão de Bancos de Fomento de caráter regional como agentes financeiros do FMM possibilitará um atendimento mais adequado e ágil às realidades locais, além de preservar a atuação dos agentes financeiros públicos na aplicação dos recursos do FMM.

Essa emenda visa, portanto, democratizar e ampliar o acesso aos recursos do FMM, permitindo que instituições regionais de fomento, que possuem maior conhecimento das especificidades locais, possam operar de maneira mais eficaz e rápida, contribuindo para o desenvolvimento da indústria naval em todas as regiões do país.

Sala da comissão, 30 de agosto de 2024.

Deputado Luiz Fernando Vampiro
(MDB - SC)
Deputado Federal

