

PROJETO DE LEI N.º , DE 2007
(Do Sr. Marcos Montes)

Torna isentas do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM – que incide sobre o transporte as cargas de fertilizantes e demais insumos agropecuários.

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”.



9DDE9E9852

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 nº 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 de junho de 2007.

Deputado MARCOS MONTES

2007_8233_Marcos Montes_032



9DDE9E9852