

PROJETO DE LEI N.º 10.834-A, DE 2018
(Do Poder Executivo)

Mensagem nº 491/2018

Aviso nº 430/2018 - C. Civil

Altera a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM; tendo parecer da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, pela aprovação, com Emendas (relatora: DEP. BRUNA FURLAN).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO DO PARECER DA
COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

EMENDA SUPRESSIVA Nº 01

Suprimir o caput do art. 26 do PL, mantendo-se o texto atual da Lei:

Art. 26. (.....)

JUSTIFICAÇÃO

O PL 10.834/2018 ao propor alteração no caput do art. 26 da Lei 10.893/2004 introduziria dispositivo que causaria incertezas nas operações de crédito na fase de construção de embarcações financiadas com recursos do Fundo da Marinha Mercante - FMM.

O texto atual do art. 26, há quatorze anos em vigência, vem garantindo que os recursos dos financiamentos contratados, tendo como fonte recursos do FMM, sejam disponibilizados aos agentes financeiros de acordo com os cronogramas de obras e estes repassados aos projetos de acordo com os avanços físicos e financeiros das obras.

No passado, restrições orçamentárias e financeiras na execução do orçamento de investimento do FMM, causaram situações críticas nas construções de embarcações, ocorrendo paralizações de obras e necessidades do BNDES, na qualidade de agente financeiro do FMM, liberar recursos de outros fundos para os projetos através de mecanismo de empréstimo ao FMM.

Os problemas descritos no parágrafo anterior foram de tal ordem que ocorreram demandas judiciais movidas por empresas contratantes de empréstimos, alegando prejuízos pela paralização das obras, e, em alguns casos, das atividades das empresas de navegação e estaleiros

envolvidos.

É importante destacar que na construção de embarcações há uma relação contratual entre duas empresas privadas, sendo de um lado a empresa de navegação que tomou empréstimo e de outro o estaleiro construtor responsável pela execução da obra. Por sua vez, o financiamento depende da disponibilidade dos recursos do FMM. Introduzir incertezas orçamentárias e financeiras causará descrédito do sistema de financiamento e prejuízos para a indústria naval brasileira.

30/10/2018

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

EMENDA ADITIVA Nº 02

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

Art. 19. (.....)

.....

§ 5º A liberação dos recursos financeiros da conta vinculada de empresa brasileira de navegação, nas hipóteses referidas no art. 19, incisos I e II da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, só poderá ocorrer para aplicação pela empresa beneficiária dos recursos, exclusivamente, no mesmo segmento de cabotagem, longo curso e navegação interior de hidrocarbonetos, geradores de recursos para a conta vinculada.

JUSTIFICAÇÃO

1. O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) é um tributo instituído pelo Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, cujo objetivo consiste no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante, e da indústria de construção e reparação naval brasileiras, nos termos do disposto na Lei nº 10.893 de 13 de julho de 2004.

2. O AFRMM é recolhido pelo consignatário da carga, seja ele o importador ou o cliente da cabotagem, como condição prévia, e necessária, para que possa liberar sua carga nos terminais portuários de desembarque. Portanto, o AFRMM incide sobre o frete do transporte aquaviário da carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro¹. Assim, o contribuinte do AFRMM é o consignatário constante do conhecimento de embarque, e o seu fato gerador se configura no início efetivo da operação de descarregamento da embarcação em porto brasileiro, nos termos do disposto na Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004².

3. Os recursos gerados pelas atividades das empresas brasileiras de

¹ Art. 5 da nº Lei 10.893 de 13 de julho de 2004.

² Artigos 4 e 10 da Lei nº 10.893 de 13 de julho de 2004.

navegação (EBN) na cabotagem são depositados integralmente no Banco do Brasil S.A. em uma Conta Vinculada à EBN.

4. Os recursos das Contas Vinculadas só podem ser usados pelas EBNs para construção, aquisição, modernização e/ou reparos de embarcações em estaleiros brasileiros ou ainda no pagamento de prestação e encargos de financiamento concedidos para aquelas finalidades.

5. Ao contrário dos recursos captados via FMM, os recursos disponibilizados às EBNs em suas Contas Vinculadas não constituem operação de financiamento, isto é, são recursos da própria EBN, que não precisa reembolsá-los. Trata-se, portanto, de subsídio integral para a EBN.

6. Note-se que o AFRMM excepcionalmente não é recolhido no caso de cargas oriundas ou destinadas às regiões Norte e Nordeste, de acordo com a Lei nº 9.432/97, postergada sucessivamente pelas Leis nº 11.482/2007 e nº 12.507/2011 e, mais recentemente, pela Lei nº 13.458, de 26 de junho de 2017. No entanto, as EBNs têm o direito de receber estes valores em suas Contas Vinculadas, a título de ressarcimento, nos termos do artigo do Art. 52-A da Lei nº 10.893/2004.

7. As empresas brasileiras de navegação de cabotagem, e longo curso, têm recebido o produto da arrecadação do referido adicional ao frete – hoje estipulado em 10% na cabotagem, e 25% no longo curso – destinando-o única e exclusivamente à construção de navios em estaleiros brasileiros para o crescimento de suas frotas em bandeira brasileira, bem como para honrar os empréstimos tomados junto ao FMM. O AFRMM é gerado tão somente nos mercados de navegação de cabotagem, de longo curso e fluvial.

8. Ocorre que tais recursos, da forma como atualmente são disponibilizados para as EBN de cabotagem, se forem empregados para a construção de embarcações atuantes fora dos segmentos de cabotagem, longo curso e fluvial, geram artificialmente uma enorme vantagem competitiva para as empresas que dele se beneficiam em relação às empresas de outros setores que não possuem acesso a tais recursos.

9. Em particular, os recursos que seguem para as contas vinculadas das EBNs dependem da participação de mercado de cada EBN no transporte de cabotagem e fluvial. Esses recursos são utilizados principalmente para aquisição, modernização e reparos de embarcações em estaleiros brasileiros. Consequentemente, quanto maior a participação de mercado de uma EBN, mais recursos na sua conta vinculada para adquirir, modernizar ou reparar embarcações em estaleiros brasileiros.

10. Não há exigência de que as encomendas aos estaleiros brasileiros devam ser dirigidas para determinadas classes ou tipos de embarcações, de tal forma que as empresas que participam do mercado de cabotagem de contêiner podem utilizar os recursos das contas vinculadas tanto para aquisição de embarcações de transporte (de contêineres, de granéis ou

qualquer outro tipo de carga), quanto para embarcações de apoio portuário, como rebocadores.

11. Entretanto, e diferentemente destas, as empresas que não têm acesso à conta vinculada, têm que tomar financiamentos junto ao FMM para construir suas embarcações, como, por exemplo, os rebocadores, pagando juros, e tendo que amortizá-los. As EBN do apoio portuário têm custo de Capital, e têm que devolvê-lo ao FMM, o que não é o caso para as EBN da cabotagem.

12. Diante do cenário normativo atualmente em vigor, o principal problema da atual política de incentivo à indústria naval é o de permitir que os recursos gerados em um mercado – principalmente navegação de cabotagem –, sejam empregados em outros mercados, como, por exemplo, para a construção de rebocadores (embarcação de apoio portuário). Essa possibilidade gera duas categorias de concorrentes no mercado de rebocadores: aqueles com acesso aos recursos oriundos do AFRMM a custo zero; e os demais, sem acesso aos recursos.

13. Em consequência, justifica-se a emenda legislativa ora proposta, de modo a que ditos recursos sejam aplicados nos segmentos de transporte que geram a arrecadação a título de AFRMM, ou seja, que tal utilização só seja possível na navegação que lhe deu origem, i.e., na navegação de cabotagem e navegação interior de líquidos. Em outras palavras, que a utilização dos recursos da conta vinculada se faça apenas no mesmo segmento em que estes foram gerados, evitando-se os efeitos concorrenciais deletérios, decorrentes das assimetrias competitivas que estão sendo causadas em outros segmentos pela normatização em vigor, em franca violação ao princípio da livre concorrência consagrado pela Constituição Federal.

14. Daí porque a presente emenda legislativa mostra-se fundamental para restaurar as condições de igualdade do ponto de vista concorrencial no mercado, de modo a dar cumprimento aos preceitos normativos da ordem econômica inscritos na Carta Magna.

30/10/2018

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

EMENDA ADITIVA nº 03

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

“Art. 20. Os valores depositados nas contas de que tratam o art. 19 desta Lei e o inciso III do caput do art. 17 desta Lei, enquanto não utilizados, serão corrigidos pro rata die pela taxa média ajustada dos financiamentos diários apurados no Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - Selic para títulos públicos federais, divulgada pelo Banco Central do Brasil, ou por outra taxa que legalmente venha a substituí-la.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Conta Vinculada do AFRMM - Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante, de que trata o art. 19 da Lei 10.893/04, é um importante mecanismo de fomento para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval brasileiras.

Dentre as principais utilizações dos recursos da Conta Vinculada estão a construção e a reparação de navios em estaleiros brasileiros.

A construção e a reparação de navios possuem dinâmicas próprias. A construção de um navio é precedida de estudos de mercado, de desenvolvimento do projeto básico e da contratação do estaleiro. Este por sua vez irá detalhar o projeto de construção e o início da obra dependerá da carteira do estaleiro. Este processo pode variar de 2 (dois) a 5 (cinco) anos. Por sua vez, a reparação com a colocação do navio em seco (docagem) possui intervalos de 5 (cinco) anos, no início da sua vida útil operacional do navio, que passam posteriormente para intervalos de 2 (dois) anos e meio, atendendo regulamentação da Autoridade Marítima Brasileira. Assim, a Conta Vinculada acumula recursos para ser utilizado no momento correto da construção ou da reparação do navio.

No que tange aos depósitos dos recursos na conta vinculada, os mesmos são distribuídos ao longo dos meses de acordo com a programação orçamentária e financeira do FMM - Fundo da Marinha Mercante.

Assim, a Lei 10.893/04, no seu art. 21, estabeleceu que o prazo máximo para a utilização dos recursos depositados na Conta Vinculada é de 3 (três) anos contados da data do depósito.

O art. 20 da Lei 10.893/04 complementa os artigos 19 e 21. Entretanto, a atual redação daquele artigo traz insegurança financeira e não corrige de forma adequada os recursos já depositados.

A redação proposta por esta Emenda para o referido art. 20 estabelece uma regra clara para a remuneração do saldo da Conta Vinculada e preserva o poder de compra dos recursos depositados, necessário para fazer frente às variações dos preços dos materiais, equipamentos e serviços empregados na construção e na reparação dos navios que são em sua maioria influenciados pela variação cambial.

O mecanismo proposto é o mesmo previsto no § 2º, do art. 1º, da Lei nº 13.483/17, para remunerar os recursos do Fundo de Participação PIS-Pasep, do Fundo de Amparo ao Trabalhador - FAT e do Fundo da Marinha Mercante - FMM enquanto não são aplicados em operações de crédito.

30/10/2018

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

EMENDA ADITIVA Nº 04

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

“Art. 21. A empresa brasileira de navegação decai do direito ao produto do AFRMM no caso de não-utilização dos valores no prazo de 5 (cinco) anos, contados do seu depósito, transferindo-se esses valores para o FMM.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Conta Vinculada do AFRMM - Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante, de que trata o art. 19 da Lei 10.893/04, é um importante mecanismo de fomento para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval brasileiras.

Dentre as principais utilizações dos recursos da Conta Vinculada estão a construção e a reparação de navios em estaleiros brasileiros.

A construção e a reparação de navios possuem dinâmicas próprias. A construção é precedida de estudos de mercado, de desenvolvimento do projeto básico e da contratação do estaleiro. Este por sua vez irá detalhar o projeto de construção e o início da obra dependerá da carteira do estaleiro. Este processo pode variar de 2 (dois) a 5 (cinco) anos. Por sua vez, a reparação com a colocação do navio em seco (docagem) possui intervalos de 5 (cinco) anos, no início da vida útil operacional do navio, que passam posteriormente para intervalos de 2 (dois) anos e meio, atendendo regulamentação da Autoridade Marítima Brasileira.

No que tange aos depósitos dos recursos na conta vinculada, os mesmos são distribuídos ao longo dos meses de acordo com a programação orçamentária e financeira do FMM - Fundo da Marinha Mercante e depósitos diretos oriundo da partilha da arrecadação do AFRMM.

Assim, a Conta Vinculada acumula recursos para ser utilizado no momento correto da construção ou da reparação do navio.

A Lei 10.893/04, no seu art. 21, estabeleceu que o prazo máximo para a utilização dos recursos depositados na Conta Vinculada é de 3 (três) anos contados da data do depósito. Este prazo tem se mostrado insuficiente no caso de projetos de construção de navios de grande porte, agravado em muitos casos pelo tamanho da carteira de encomendas do estaleiro. No caso da reparação de navios o problema também ocorre devido a idade média da frota em alguns segmentos de navegação ser inferior a 10 (dez) anos o que leva o intervalo entre as docagens, e conseqüentemente o uso dos recursos da Conta Vinculada, ser de 5 (cinco) anos.

A redação proposta por esta Emenda para o art. 21 da Lei 10,893/04 visa adequar o prazo de utilização dos recursos da Conta Vinculada a situação real da construção e da reparação de

navios em estaleiros brasileiros. Esta revisão permitirá as empresas brasileiras de navegação programarem de forma adequada seus investimentos sem o risco de perderem recursos que são vitais para viabilizar a construção e reparação de navios Brasil.

30/10/2018

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

EMENDA ADITIVA Nº 5

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

Art. 37 (.....)

§ 3º (.....)

II - as cargas isentas do pagamento do AFRMM, conforme previsto no art. 14 *desta Lei, ou aquelas transportadas nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste, nos termos do art. 17 da Lei nº 9.432, de 1997 (NR);*

JUSTIFICATIVAÇÃO

O art. 37 da Lei 10.893/2004 instituiu a Taxa de Utilização do Mercante (TUM), que é uma taxa cobrada pela utilização do Sistema Mercante, desenvolvido para registro das operações de transporte aquaviário de carga em portos brasileiros, tendo sido prevista ser paga junto com o recolhimento do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

O § 3º desse artigo estabelece os casos em que não haverá a incidência da TUM, que correspondem à maioria das cargas em que não há recolhimento do AFRMM, como é o caso das cargas de exportação (inciso I) e das cargas com pena de perdimento (inciso III).

Da mesma forma, o inciso II trata das “cargas isentas do pagamento do AFRMM”, mas não explicitou as mercadorias que, temporariamente, gozam do benefício da não incidência do AFRMM, conforme está previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 1997, com as alterações incorporadas pelo art. 11 da Lei nº 11.482/2007, alterada pela Lei nº 13.458/2017.

A Taxa de Utilização do Mercante é devida pelo Consignatário da carga transportada, devendo ser paga exclusivamente no Banco do Brasil através de débito em C/C do devedor. Nos casos em que existe o recolhimento do AFRMM o pagamento da TUM é feito simultaneamente, mas, nos demais casos, pode causar enormes transtornos ao contratante do transporte, que seria forçado a manter conta no BB apenas para pagamento da taxa, obrigando as empresas de navegação a assumir todo o processo de pagamento da TUM. Acrescente-se, que a legislação exige que a TUM seja liquidada antes da liberação da carga ao destinatário.

Ainda que, individualmente, o valor devido (R\$ 20,00, mais taxas bancárias, por Conhecimento de Transporte) não seja significativo, no transporte de carga fracionada em contêineres pode alcançar valores elevados proporcionalmente ao valor do frete auferido, além de ocasionar frequentes casos de retenção de mercadoria, ou até mesmo do próprio navio no porto, até que o processo de pagamento seja registrado no sistema.

A exigência do pagamento da TUM para as mercadorias transportadas na navegação de cabotagem, quando não há incidência do AFRMM, é um dos entraves que impedem o crescimento do volume transportado neste modal, levando muitas vezes o contratante do transporte preferir o modal rodoviário, que pode ser realizado com nível mínimo de burocracia, motivo pelo qual estamos apresentando esta emenda.

30/10/2018

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

EMENDA ADITIVA Nº 06

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

Art. 38. O FMM destinará às empresas brasileiras de navegação, mediante crédito na conta vinculada, R\$ 0,75 (setenta e cinco centavos de real) para cada R\$ 1,00 (um real) de AFRMM gerado na navegação de cabotagem ou no transporte de granéis na navegação de longo curso, bem como na navegação fluvial e lacustre no transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste, por embarcações construídas em estaleiro brasileiro, com tripulação brasileira, entregues a partir de 26 de março de 2004 ou encomendadas até 31 de agosto de 2023 (NR).

.....

§ 4º O crédito previsto no caput deste artigo vigorará durante a vida útil da embarcação construída dentro dos prazos ali estabelecidos e mantida com tripulação brasileira.

§ 5º Para as embarcações já em operação, que atendam aos requisitos do caput, os efeitos deste artigo se aplicam continuamente a partir de 26 de março de 2004.

JUSTIFICATIVA

Um dos dispositivos previstos na Lei nº 10.893/04, o Art. 38 – Incentivo ao Desenvolvimento da Marinha Mercante, que teve sua vigência encerrada em 31 de dezembro de 2011, tinha como finalidade aumentar os investimentos na construção de novas embarcações, em estaleiros nacionais, para operarem na navegação de cabotagem, transporte de granéis na navegação de longo curso, bem como nas navegações fluviais e lacustre nas regiões Norte e Nordeste.

Entretanto, apenas o último segmento teve um crescimento sensível no período, pois os projetos de embarcações fluviais possuem prazo de construção bastante curtos e grande parte

do investimento tem suporte na geração do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM (40% sobre o valor do frete) e do complemento gerado pelo incentivo previsto no artigo Art. 38.

Para a navegação de cabotagem, entretanto, o incentivo não teve a função esperada. Além de ser calculado sobre uma base bem menor (o AFRMM na cabotagem corresponde a 10% sobre o valor do frete), o prazo entre a contratação e a entrada em operação é longo, quase sempre superior a 4 (quatro) anos, enquanto que o prazo de vigência do incentivo foi relativamente curto, cerca de 6 (seis) anos. As empresas que, ainda assim, decidiram implementar seus planos de investimentos contando com a prorrogação do incentivo, se viram inteiramente frustradas, ocorrendo caso de navios de cabotagem que apesar de contratados no período de vigência do art. 38 não foram beneficiados com aquele incentivo.

A proposta de alteração do caput do Art. 38 visa reativar o prazo de vigência do dispositivo por cerca de 5 (cinco) encerrando em 31 de agosto de 2023. A alteração estabelece ainda que o direito ao crédito se aplica às embarcações encomendadas durante o prazo de vigência e não apenas àquelas entregues durante o período como na versão original do art. 38. Esta última alteração é essencial para as empresas de navegação marítima, cujo prazo de construção de embarcação em estaleiro brasileiro se aproxima de 3 (três) anos, que somados ao prazo para obtenção de prioridade junto ao CDFMM e aprovação do financiamento junto ao agente financeiro, limitaria a aplicação de novos benefícios às embarcações encomendadas durante umas poucas semanas após a publicação da Lei alterando o citado artigo.

A inclusão do § 4º assegura a aplicação do benefício durante a vida útil da embarcação, sem o que esse incentivo não poderá ser considerado no plano de negócio da embarcação, pois ficaria sempre na dependência incerta de novas prorrogações, tirando toda a eficácia do que se pretende obter, que é o aumento da frota mercante brasileira através de encomendas a estaleiros nacionais.

A inclusão do § 5º é necessária para recompor o benefício, às embarcações já em operação, que atendem as condições estabelecidas no art. 38, caput, durante o período entre 31 de dezembro de 2011, exclusive, e a data de publicação da Lei alterando o citado artigo.

30/10/2018

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

EMENDA ADITIVA Nº 07

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

“Art. 52A (.....)

.....
Parágrafo Único: Os valores a serem ressarcidos serão acrescidos de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - SELIC, para títulos federais, acumulada mensalmente, calculados a partir do primeiro dia do segundo mês subsequente ao do fato gerador do AFRMM, se houvesse a incidência, até o último dia do mês anterior ao do pagamento e de um por cento no mês do pagamento (NR).”

JUSTIFICAÇÃO

O Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) é uma CIDE com destinação específica para incentivo à Marinha Mercante e à Indústria Naval brasileiras. Pela ótica das Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) o AFRMM, além de ser a principal fonte de recursos para o Fundo de Marinha Mercante (FMM), é parte importante da receita bruta das embarcações de bandeira brasileira operando no transporte de cargas na navegação de cabotagem.

Assim é que, a totalidade do valor de AFRMM recolhido nas cargas de cabotagem transportadas em embarcações de registro brasileiro é depositada diretamente na Conta Vinculada de AFRMM da EBN, que somente poderá utilizar para investimentos em novas embarcações construídas em estaleiros nacionais, pagamento de prestações de financiamento tomado com recursos do FMM e em manutenção e reparos de embarcações de registro brasileiro, quando realizados em estaleiro brasileiro.

Quando, em 1997, foi sancionada a Lei nº 9.432, que no seu art. 17 concedeu o benefício temporário da não-incidência do AFRMM, para as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País, foi assegurado o direito das EBN de receber através de ressarcimento pelo FMM dos valores que deixassem de ser recolhidos em razão da não incidência estabelecida no mencionado artigo 17.

Por motivos diversos, o processo de ressarcimento através do DMM/MT nunca atingiu o objetivo de manter o fluxo de caixa das EBN, com a reposição do AFRMM não recolhido pelo benefício concedido às regiões menos favorecidas do País, persistindo atrasos superiores a três e até mesmo quatro anos, sem qualquer correção ou compensação dos valores devidos às EBN.

Em setembro de 2011, a MP nº 545, posteriormente convertida na Lei nº 12.599 /2012, transferiu para a Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB) a responsabilidade pela administração do AFRMM, o que incluía o pagamento do ressarcimento do AFRMM. Naquela ocasião, a transferência para a RFB, foi apresentada como solução para o problema dos atrasos nos pagamentos, mas a referida lei somente foi regulamentada pelo Decreto nº 8.257, de 29 de maio de 2014, e, até o momento, nenhuma empresa de cabotagem recebeu qualquer valor relativo ao ressarcimento do AFRMM.

A situação atual é extremamente perversa para as EBN, pois a maioria das cargas transportadas na navegação de cabotagem tem origem e/ou destino nas regiões Norte e/ou Nordeste do País, e o fluxo do AFRMM disponibilizado para os compromissos assumidos, não atende as necessidades do setor e quando é depositado na Conta Vinculada não recebe qualquer compensação pelo atraso no pagamento.

A proposta aqui apresentada teve por base o mecanismo adotado na própria Lei 10893/04, art. 16, no caso do pagamento do AFRMM em atraso, e irá reduzir o impacto financeiro que o atraso do ressarcimento vem acarretando às empresas brasileiras de navegação.

30/10/2018

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 10.834, de 2018, de iniciativa do Poder Executivo, propõe alterar a Lei nº 10.893, de 2004, que trata do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e o Fundo da Marinha Mercante (FMM).

A matéria, originária do Comando da Marinha e encaminhada ao Ministério da Defesa foi objeto de análise, também, no âmbito do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil obtendo manifestações favoráveis mediante a fundamentação de retomada do setor naval brasileiro. Assim, a proposta em análise sugere a alteração parcial dos artigos 17 e 26 da citada Lei, justificando alcançar o reposicionamento do Brasil no cenário mundial, considerando-se as dimensões continentais e extensa área marítima, voltando a pertencer ao seletor grupo de nações que detém tecnologia e autossuficiência para promover o desenvolvimento de sua indústria naval.

A proposição foi distribuída às Comissões de Relações Exteriores e Defesa Nacional, Viação e Transporte, Finanças e Tributação e Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do que dispõem os arts.24, inciso II e 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), com tramitação conclusiva.

No prazo regimental foram apresentadas 7 emenda nesta Comissão, a saber:

EMENDA	Autor	Assunto
EMC 1/2018	Luiz Carlos Hauly	Suprimir o <i>caput</i> do art. 26 do PL, mantendo-se o texto atual da Lei.
EMC 2/2018	Luiz Carlos Hauly	Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo: “Art. 19. (...) (...) § 5o A liberação dos recursos financeiros da conta vinculada de

		<p><i>empresa brasileira de navegação, nas hipóteses referidas no art. 19, incisos I e II da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, só poderá ocorrer para aplicação pela empresa beneficiária dos recursos, exclusivamente, no mesmo segmento de cabotagem, longo curso e navegação interior de hidrocarbonetos, geradores de recursos para a conta vinculada.”</i></p>
EMC 3/2018	Luiz Carlos Hauly	<p>Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo:</p> <p><i>“Art. 20. Os valores depositados nas contas de que tratam o art. 19 desta Lei e o inciso III do caput do art. 17 desta Lei, enquanto não utilizados, serão corrigidos pro rata die pela taxa média ajustada dos financiamentos diários apurados no Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - Selic para títulos públicos federais, divulgada pelo Banco Central do Brasil, ou por outra taxa que legalmente venha a substituí-la.”</i></p>
EMC 4/2018	Luiz Carlos Hauly	<p>Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo:</p> <p><i>“Art. 21. A empresa brasileira de navegação decai do direito ao produto do AFRMM no caso de não-utilização dos valores no prazo de 5 (cinco) anos, contados do seu depósito, transferindo-se esses valores para o FMM. ”</i></p>
EMC 5/2018	Luiz Carlos Hauly	<p>Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo:</p> <p><i>“Art. 37 (...)</i></p>

		<p>§ 3o (...)</p> <p><i>II - as cargas isentas do pagamento do AFRMM, conforme previsto no art. 14 desta Lei, ou aquelas transportadas nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste, nos termos do art. 17 da Lei no 9.432, de 1997 (NR);”</i></p>
EMC 6/2018	Luiz Carlos Haully	<p>Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo:</p> <p><i>“Art. 38. O FMM destinará às empresas brasileiras de navegação, mediante crédito na conta vinculada, R\$ 0,75 (setenta e cinco centavos de real) para cada R\$ 1,00 (um real) de AFRMM gerado na navegação de cabotagem ou no transporte de granéis na navegação de longo curso, bem como na navegação fluvial e lacustre no transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste, por embarcações construídas em estaleiro brasileiro, com tripulação brasileira, entregues a partir de 26 de março de 2004 ou encomendadas até 31 de agosto de 2023 (NR).</i></p> <p>(...)</p> <p><i>§ 4º O crédito previsto no caput deste artigo vigorará durante a vida útil da embarcação construída dentro dos prazos ali estabelecidos e mantida com tripulação brasileira.</i></p> <p><i>§ 5º Para as embarcações já em operação, que atendam aos requisitos do caput, os efeitos deste artigo se aplicam continuamente a partir de 26</i></p>

		<i>de março de 2004”.</i>
EMC 7/2018	Luiz Carlos Hauly	<p>Inclua-se no Projeto de Lei no 10.834/2018, o seguinte dispositivo:</p> <p><i>“Art. 52A (...)</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>Parágrafo Único: Os valores a serem ressarcidos serão acrescidos de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - SELIC, para títulos federais, acumulada mensalmente, calculados a partir do primeiro dia do segundo mês subsequente ao do fato gerador do AFRMM, se houvesse a incidência, até o último dia do mês anterior ao do pagamento e de um por cento no mês do pagamento (NR).”</i></p>

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Não restam dúvidas de que a matéria é relevante, pois disciplina questões relativas a um setor estratégico para o Brasil — a indústria naval. Fundamenta-se na indiscutível necessidade de busca pela retomada dos períodos áureos do passado, reconduzindo o país a níveis aceitáveis de produção, visto que o setor de construção naval se trata de um vetor de desenvolvimento para o país, envolvendo diversos outros setores, como tecnologia e peças. Desta forma, a presente proposta visa reduzir os impactos da forte contração do setor de construção naval, decorrente da atual conjuntura econômica, sobretudo motivado pela crise do setor petrolífero, maior demandante da indústria naval.

Assim, vislumbra-se a necessidade de revisão dos instrumentos de fomento à indústria naval e à Marinha Mercante brasileira, com a apresentação de uma proposta voltada para ampliar as possibilidades de apoio financeiro do Fundo da Marinha Mercante – FMM e incentivo à construção ou reparo de embarcações destinadas à proteção do Tráfego Marítimo Nacional.

A busca de uma alternativa para solucionar, no curto prazo, os problemas apresentados pela degradação da indústria de construção naval encontra na Marinha do Brasil, como Poder Naval (expressão militar do Poder Marítimo), a possibilidade de contribuir para alavancar esse importante e fundamental setor da economia, proporcionando um setor naval consolidado e robusto. A crescente demanda da Marinha pelo reaparelhamento de sua Esquadra, associada a vocação natural do Brasil para a atividade marítima, haja vista os mais de 7 mil km de costa e área oceânica com 4,5 milhões de km², conjugada aos recursos ora disponíveis no FMM, constituem fatores decisivos para elevar o potencial produtivo da indústria naval brasileira.

Não obstante, agrega-se o papel constitucional de Defesa da Pátria atribuído a Marinha do Brasil, realizado por meio do controle de áreas marítimas. Ao tornar o ambiente mais seguro, a Marinha possibilitará uma convergência cada vez maior de empresas operando em nossas águas territoriais e, conseqüentemente, propiciará um incremento nas receitas do FMM, permitindo, assim, o desenvolvimento da Marinha Mercante, objetivo precípua da criação da Lei 10.893/2004, ora objeto de alteração parcial. O aumento da segurança possibilitará, assim, a intensificação da atividade naval gerando o incremento do número de fretes marítimos, responsáveis pela geração de recursos para o FMM por meio do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFMM.

Do exposto, o presente Projeto apresenta alterações a Lei nº 10.893/2004, buscando recuperar o espírito de fomento do aludido instrumento normativo, com o objetivo de reduzir a crescente degradação da indústria naval traduzida no fechamento de estaleiros navais e o conseqüente desemprego em massa com perda de mão de obra qualificada.

A primeira alteração refere-se ao § 3º do art. 17 da Lei de regência do FMM, cujo antigo teor passa a constar do inciso I, incluindo-se o inciso II para destinar 10% da arrecadação do AFRMM para a construção, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional, exclusivamente para os projetos integrantes de programas do Comando da Marinha.

O art. 17, da supracitada Lei, já prevê que parte da arrecadação do Adicional de Frete para a renovação da Marinha Mercante seja destinada para alguns fundos específicos voltados para a atividade marítima. Vislumbra-se, portanto, que um percentual dessa arrecadação seja, também, direcionado ao Fundo Naval para a

construção de embarcações que serão empregadas na proteção do tráfego marítimo.

A segunda proposta de modificação normativa refere-se ao art. 26 consistindo, na modificação do “caput” e alínea “d”, substituindo-se a expressão “Marinha do Brasil” pela expressão “empresas públicas não dependentes vinculadas ao Ministério da Defesa”. Tal alteração que permitirá a plena operacionalização do ditame legal, tornando-o factível sob a ótica operacional, já que, considerando o texto atual, não vem sendo possível obter o apoio financeiro pretendido pelo legislador, sem que haja conflito com outros dispositivos legais em vigor. O propósito é fomentar o setor de construção naval do país por meio de exportações, especialmente, para o mercado naval sul-americano. Com a citada modificação, o país irá incluir em sua pauta de exportações itens de alto valor agregado, além de desvincular a compra e venda de embarcações militares ao mercado nacional, altamente dependente do Orçamento Geral da União (OGU).

Destaca-se a relevância do presente Projeto devido ao impacto extremamente positivo na economia nacional, por meio do reaquecimento do setor naval brasileiro e o fortalecimento da Base Industrial de Defesa – BID, alavancando a pauta de exportações a outros países e do controle mais efetivo de nossas águas territoriais, acarretando uma crescente convergência de empresas de navegação operando no comércio marítimo nacional.

Destarte, as medidas ora apresentadas possibilitarão a recomposição de parte do Poder Naval, há muito degradado pela insuficiência orçamentária e, ao mesmo tempo, contribuir para alavancar a indústria naval brasileira por meio da reativação de estaleiros paralisados, ampliação de empregos diretos e indiretos, melhoria na distribuição de renda, ampliação da pauta de exportação, aumento na arrecadação de tributos e conseqüente incremento nas receitas do FMM.

No tocante à análise das emendas apresentadas no prazo regimental, não foram constatados prejuízos à presente proposta, ao contrário; em exame acurado e atendo às sugestões apresentadas verifica-se a grande contribuição para o aprimoramento do projeto.

Nesse sentido, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 10.834, de 2018 e das respectivas emendas de 1 a 7, ressaltando a permanente preocupação dessa relatoria em reduzir os impactos causados pela forte contração do setor de construção naval, com a presente revisão dos instrumentos de fomento à indústria naval e à Marinha Mercante brasileira.

Deputada **Bruna Furlan**
Relatora

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, em reunião extraordinária realizada hoje, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 10.834/18, com as emendas de nºs 1 a 7/18 apresentadas na Comissão, nos termos do parecer da relatora, Deputada Bruná Furlan.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Nilson Pinto - Presidente; Antonio Imbassahy, Bruná Furlan, Cabuçu Borges, Cesar Souza, Claudio Cajado, Dimas Fabiano, Eduardo Barbosa, Jean Wyllys, Jefferson Campos, Luiz Lauro Filho, Márcio Marinho, Pastor Eurico, Pedro Fernandes, Rubens Bueno, Soraya Santos, Alexandre Leite, Benedita da Silva, Cabo Sabino, Cristiane Brasil, Delegado Edson Moreira, Eduardo Cury, Luiz Carlos Haulý, Luiz Nishimori, Marcus Vicente, Nelson Marquezelli, Nelson Pellegrino, Pr. Marco Feliciano, Stefano Aguiar e Vanderlei Macris.

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2018.

Deputado **NILSON PINTO**
Presidente

EMENDAS ADOTADAS PELA COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL AO PROJETO DE LEI Nº 10.834, DE 2018

EMENDA SUPRESSIVA Nº 01

Suprimir o caput do art. 26 do PL, mantendo-se o texto atual da Lei:

Art. 26. (.....)

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2018.

Deputado **NILSON PINTO**
Presidente

EMENDA ADITIVA Nº 02

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

Art. 19. (.....)

.....

§ 5º A liberação dos recursos financeiros da conta vinculada de empresa brasileira de navegação, nas hipóteses referidas no art. 19, incisos I e II da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, só poderá ocorrer para aplicação pela empresa beneficiária dos recursos, exclusivamente, no mesmo segmento de cabotagem, longo curso e navegação interior de hidrocarbonetos, geradores de recursos para a conta vinculada.

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2018.

Deputado **NILSON PINTO**
Presidente

EMENDA ADITIVA Nº 03

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

“Art. 20. Os valores depositados nas contas de que tratam o art. 19 desta Lei e o inciso III do caput do art. 17 desta Lei, enquanto não utilizados, serão corrigidos pro rata die pela taxa média ajustada dos financiamentos diários apurados no Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - Selic para títulos públicos federais, divulgada pelo Banco Central do Brasil, ou por outra taxa que legalmente venha a substituí-la.” (NR)

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2018.

Deputado **NILSON PINTO**
Presidente

EMENDA ADITIVA Nº 04

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

“Art. 21. A empresa brasileira de navegação decaí do direito ao produto do AFRMM no caso de não-utilização dos valores no prazo de 5 (cinco) anos, contados do seu depósito, transferindo-se esses valores para o FMM.” (NR)

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2018.

Deputado **NILSON PINTO**
Presidente

EMENDA ADITIVA Nº 05

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

Art. 37 (.....)

.....

§ 3º (.....)

.....

II - as cargas isentas do pagamento do AFRMM, conforme previsto no art. 14 *desta Lei, ou aquelas transportadas nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, cuja origem*

ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste, nos termos do art. 17 da Lei nº 9.432, de 1997 (NR);

.....

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2018.

Deputado **NILSON PINTO**
Presidente

EMENDA ADITIVA Nº 06

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

Art. 38. O FMM destinará às empresas brasileiras de navegação, mediante crédito na conta vinculada, R\$ 0,75 (setenta e cinco centavos de real) para cada R\$ 1,00 (um real) de AFRMM gerado na navegação de cabotagem ou no transporte de granéis na navegação de longo curso, bem como na navegação fluvial e lacustre no transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste, por embarcações construídas em estaleiro brasileiro, com tripulação brasileira, entregues a partir de 26 de março de 2004 ou encomendadas até 31 de agosto de 2023 (NR).

.....

§ 4º O crédito previsto no caput deste artigo vigorará durante a vida útil da embarcação construída dentro dos prazos ali estabelecidos e mantida com tripulação brasileira.

§ 5º Para as embarcações já em operação, que atendam aos requisitos do caput, os efeitos deste artigo se aplicam continuamente a partir de 26 de março de 2004.

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2018.

Deputado **NILSON PINTO**
Presidente

EMENDA ADITIVA Nº 07

Inclua-se no Projeto de Lei nº 10.834/2018, o seguinte dispositivo:

“Art. 52A (.....)

.....

Parágrafo Único: Os valores a serem ressarcidos serão acrescidos de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - SELIC, para títulos federais, acumulada mensalmente, calculados a partir do primeiro dia do segundo mês subsequente ao do fato gerador do AFRMM, se houvesse a incidência, até o último dia do mês anterior ao do pagamento e de um por cento no mês do pagamento (NR).”

Sala da Comissão, em 28 de novembro de 2018.

Deputado **NILSON PINTO**
Presidente