

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

