

**EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 777, de 2017)**

Incluir no art. 15 da MP 777, de 2017, o seguinte parágrafo único ao art. 52-A da Lei 10.893, de 13 de julho de 2004:

“Art. 52-A.

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 pedido de ressarcimento requerido pela empresa brasileira de navegação mediante funcionalidade específica no Sistema Eletrônico de Controle de Arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM, até o último dia do mês anterior ao do pagamento e de um por cento no mês do pagamento.”

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, os 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, o valor recebido pelas empresas de cabotagem, relativo ao ressarcimento do AFRMM, é bem aquém do devido pelo FMM.

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 10,893/04, 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.

Sala da Comissão,

SENADOR FLEXA RIBEIRO



SF/17880.63252-00