



1	ETIQUETA
---	----------

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

2	DATA
30/10/2018	

3	PROPOSIÇÃO
Projeto de Lei nº 10.834/2018	

4	AUTOR
Dep. Luiz Carlos Hauly – PSDB/PR	

5	N. PRONTUÁRIO

6														
1-	<input type="checkbox"/>	SUPRESIVA	2-	<input type="checkbox"/>	SUBSTITUTIVA	3-	<input type="checkbox"/>	MODIFICATIVA	4-	<input checked="" type="checkbox"/>	ADITIVA	9-	<input type="checkbox"/>	SUBSTITUTIVO GLOBAL

0	ARTIGO	PARÁGRAFO	INCISO	ALÍNEA

TEXTO

EMENDA ADITIVA

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 brasileiro<sup>1</sup>. 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 2004<sup>2</sup>.

3. Os recursos gerados pelas atividades das empresas brasileiras de 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. Conseqüentemente, 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

<sup>1</sup> Art. 5 da nº Lei 10.893 de 13 de julho de 2004.

<sup>2</sup> Artigos 4 e 10 da Lei nº 10.893 de 13 de julho de 2004.

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.

ASSINA

Dep. LUIZ CARLOS HAULY – PSDB/PR

