

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.765, DE 2019

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

Autor: Deputado JÚNIOR FERRARI

Relator: Deputado CEZINHA DE MADUREIRA

I - RELATÓRIO

Em cumprimento à alínea “e” do inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes o exame do Projeto de Lei nº 1.765, de 2019, que pretende prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País. Além da prorrogação do referido prazo até 2027, o projeto prevê redução do benefício em pelo menos 10% ao ano a partir de 2022.

Na justificação o autor destaca a importância do benefício para a economia das Regiões Norte e Nordeste especialmente por ajudar a atrair investimentos o que desencadeia resultados positivos em indicadores

econômicos e sociais. Sustenta ainda que, apesar dos avanços conquistados, a região ainda não está preparada para o fim da isenção previsto para 2022.

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva das Comissões e tramita em regime ordinário. Foi distribuída para exame de mérito a esta Comissão e à Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia, para exame de mérito e adequação orçamentária e financeira à Comissão de Finanças e Tributação e para apreciação de constitucionalidade e juridicidade à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

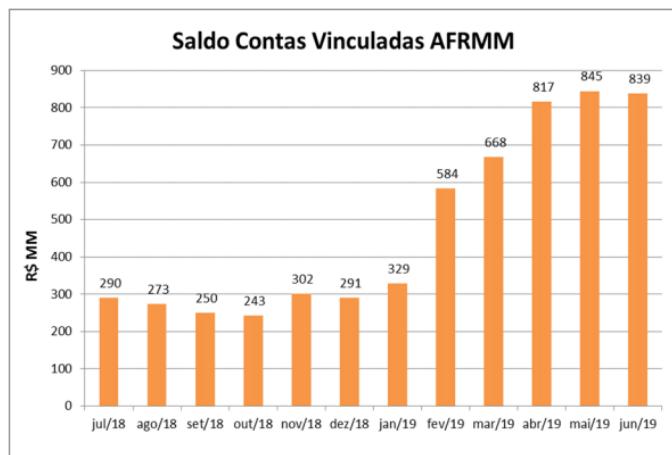
II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei em análise pretende prorrogar o período durante o qual não incidirá o Adicional ao Frete para renovação da Marinha Mercante (AFRMM) sobre as mercadorias transportadas por navegação de cabotagem, interior fluvial ou lacustre, cuja origem ou destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

A importância do AFRMM é incontestável. A marinha mercante e a indústria de construção e reparação naval brasileira dependem fortemente dos recursos advindos dessa contribuição. Segundo o BNDES, agente financeiro do Fundo da Marinha Mercante — FMM —, a carteira média no período de 2008 a 2018 foi de R\$ 13,3 bilhões. Sempre crescente, esse valor chegou aproximadamente de R\$ 22,5 bilhões em junho de 2019. Vale destacar que 70% dos projetos apoiados localizam-se nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo ou Santa Catarina.

O Relatório Financeiro do FMM 2º trimestre 2019, divulgado pelo BNDES, mostra expressiva alta, nos últimos 6 meses, no saldo das contas vinculadas, destino dos recursos arrecadados nas operações em análise por força da alínea “c” do inciso II do art. 17 da Lei 10.893/2004. Os números não deixam dúvidas de que a prorrogação do prazo de não incidência do AFRMM aqui proposto não será prejudicial para as contas do Fundo.

Figura 1. Saldo total das contas vinculadas nos últimos 12 meses.



Fonte: Relatório Financeiro do FMM 2º Trimestre 2019 – BNDES.

Para as regiões Norte e Nordeste, contudo, a incidência desse adicional seria um verdadeiro desastre, uma vez que representaria brusca alteração nos custos de transporte das mercadorias o que traria impactos imediatos para o equilíbrio da cadeia de produção e consumo da região. Vale destacar que a Lei nº 10.983/2004 estabelece alíquotas de 10% a 40% para o AFRMM. Sem a devida preparação, qualquer economia sofreria com a instituição de adicionais dessa magnitude, sobretudo nos fretes, que constituem a base dos custos da maioria das mercadorias. Nesse sentido, e em harmonia com a Lei de Diretrizes Orçamentárias em vigor, o autor propõe que o benefício seja gradualmente reduzido ano a ano. Esse mecanismo é capaz promover a extinção da isenção de forma suave e com menor impacto.

Dada a comprovada contribuição positiva que a medida tem prestado às regiões Norte e Nordeste e considerando que, conforme apresentado, a arrecadação do Fundo vem crescendo de forma vigorosa, acreditamos que a oportunidade nos permite avançar no sentido de retomar políticas virtuosas que, até recentemente, beneficiavam a região.

Ao final de 2015 encerrou-se a isenção do AFRMM concedida pela Lei nº 9.808/1999 aos empreendimentos considerados de interesse para o desenvolvimento das Regiões Norte e Nordeste nas operações de importação. Em consequência, o custo dos fretes para esses empreendimentos foi abruptamente majorado em 25%, o que representou duro golpe para a competitividade das empresas dessas regiões, especialmente por importarem insumos e mercadorias de baixo valor agregado, extremante sensíveis aos custos do frete.

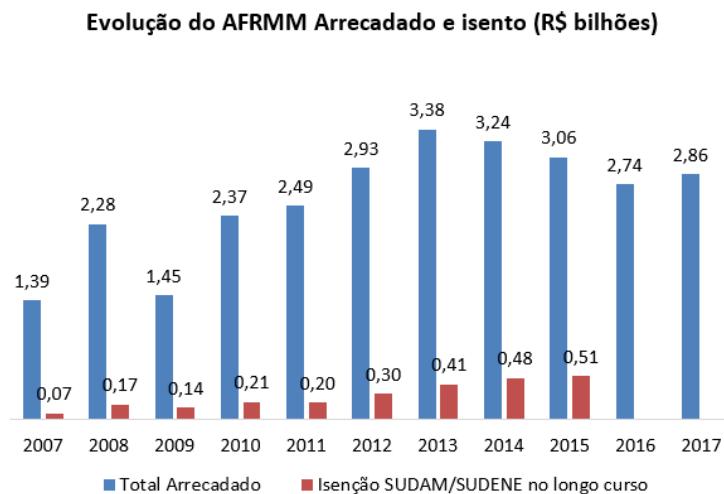
A **estimativa de impacto orçamentário-financeiro** dessa medida nos deixa confiantes de que o reestabelecimento dessa política de isenção é meritório.

As mais importantes fontes de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) são três: o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), os aportes diretos do Tesouro Nacional e o retorno dos financiamentos concedidos aos armadores e estaleiros.

Entre 2007 e 2017 foram arrecadados R\$ 28,2 bilhões. A isenção estimada no caso das regiões Norte e Nordeste foi de cerca de R\$ 2,5 bilhões, ou seja, 9% do montante arrecadado. Em 2015, por exemplo, a arrecadação foi de R\$ 3,1 bilhões e a isenção, foi de pouco mais de R\$ 500 milhões.

Fica claro que a isenção não prejudica a arrecadação e o bom funcionamento do Fundo. Se por um lado as isenções do AFRMM não têm impacto tão significativo nas contas públicas e nem no financiamento da indústria naval, por outro, elas representam a sobrevivência ou não de empresas industriais dependentes de insumos importados de baixo valor agregado.

Figura 2. Evolução do AFRMM Arrecadado e Isento.



Fonte: 2007 a 2012 -Sistema Mercante – Ministério dos Transportes; 2013 e 2014-Demonstrativo de Gastos Tributários -Estimativa Bases Efetivas -Secretaria da Recita Federal; 2015 – Projeção – Secretaria da Receita Federal. 2016 e 2017 – relatório trimestral.

A **compensação** da medida é feita pelo volume de investimentos atraídos pela Região em decorrência da isenção.

O expressivo montante de investimentos realizados pelas empresas isentas da cobrança do AFRMM revela a importância da sua prorrogação. Apenas em 2014, 76 instalações industriais na região da SUDENE declararam um investimento gasto em implementação, diversificação e modernização da ordem de R\$ 4,36 bilhões. No mesmo período, a isenção fiscal do AFRMM para todas as empresas da SUDENE alcançou R\$ 462 milhões, o que representa apenas 10,6% do total de investimentos declarados.

A manutenção da isenção é crucial para a continuidade desses investimentos e para o desenvolvimento da região. Devido ao efeito multiplicador que a aplicação desses recursos tem sobre a economia local, a prorrogação da isenção se justifica não apenas do ponto de vista das empresas e trabalhadores diretos afetados como também pelos benefícios gerados aos diversos agentes e atividades econômicas afetadas indiretamente.

Necessário observar que há peculiaridades que se apresentam às regiões Nordeste e na Amazônia, sendo também específicas necessidades

destas regiões, assim propomos substitutivo para determinar a não incidência do AFRMM abranja também o descarregamento de mercadorias importadas, desde que sejam destinadas aos empreendimentos que se implantarem, modernizarem, ampliarem ou diversificarem nessas regiões.

Ainda no sentido de fomentar o desenvolvimento da marinha mercante e para o setor de navegação nacional, é importante destacar o papel Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – Reporto. Trata-se de regime que permite a aquisição de bens de capital destinados à execução de serviços de carga, descarga, armazenagem e movimentação de mercadorias e produtos; sistemas suplementares de apoio operacional; proteção ambiental; sistemas de segurança e monitoramento de fluxo de pessoas, mercadorias, produtos, veículos e embarcações; dragagem; treinamento e formação de trabalhadores.

Por força da Lei nº 13.169/2015, os benefícios concedidos pelo Reporto são válidos apenas para aquisições e importações realizadas até o final de 2020.

Em que pesem os vultosos investimentos já realizados pela iniciativa privada nas instalações portuárias nacionais, o escoamento da produção nacional exige mais eficiência de toda a estrutura portuária e, para tanto, é imprescindível se manter crescente o nível de investimentos na aquisição de novos equipamentos e tecnologia, assim como na aquisição de peças de reposição para a adequada manutenção dos equipamentos existentes, preservando assim e potencializando a eficiência das operações portuárias nacionais.

Assim, também incluímos no nosso substitutivo, apresentado em anexo, alteração legislativa que visa à prorrogação desse prazo para que, juntamente com a prorrogação proposta pelo autor, as operações marítimas no Brasil possam continuar a se desenvolver e a gerar riquezas para nossa Nação.

Pelo exposto, voto pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei nº 1.765, de 2019, na forma do substitutivo do relator.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado CEZINHA DE MADUREIRA
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.765, DE 2019

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar o prazo de vigência da não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; e a Lei nº 11.033, de 2004

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2027, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, desde que a origem ou destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Parágrafo único. O montante do benefício de que trata o art. 17 da Lei nº 9.432, de 1997, será reduzido em pelo menos 10% ao ano, a partir de 8 de janeiro de 2022.” (NR)

Art. 2º A Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 17-A:

Art. 17-A. Aplica-se, até 8 de janeiro de 2027, a não incidência prevista no art. 17, na navegação de longo curso, sobre as mercadorias destinadas aos empreendimentos que se implantarem, modernizarem, ampliarem ou diversificarem na Região Norte ou Nordeste do País e que sejam considerados de interesse para o desenvolvimento destas regiões, segundo avaliações técnicas específicas das respectivas Superintendências de Desenvolvimento.”

Art. 3º - O art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 - Lei dos Portos, dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2025.” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado CEZINHA DE MADUREIRA

Relator