

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2003
(Do Sr. WILSON SANTOS)

Modifica o Decreto-Lei nº 2.404, de
1987, e a Lei nº 9.432, de 1997.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei modifica artigos do Decreto-Lei nº 2.404, de 1987, que "dispõe sobre o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e o Fundo da Marinha Mercante, e dá outras providências", e da Lei nº 9.432, de 1997, que "dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências", para reordenar a repartição e o emprego dos recursos gerados a partir da arrecadação do AFRMM.

Art. 2º O Decreto-Lei nº 2.404, de 1987, passa a vigorar com as seguintes modificações:

"Art. 8º.....

I -

- a) setenta e cinco por cento do AFRMM gerado por empresa estrangeira de navegação; (NR)

- b) setenta e cinco por cento do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação afretada de registro estrangeiro; (NR)
- c) quarenta e cinco por cento do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação, própria ou afretada, de registro brasileiro, na navegação de longo curso; (NR)
- d) quinze por cento do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação, própria ou afretada, na navegação de longo curso, inscrita no Registro Especial Brasileiro - REB de que trata a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; (NR)

II -

- a) trinta por cento do AFRMM que tenha gerado na navegação de longo curso, quando a embarcação não estiver inscrita no REB; (NR)
- b) sessenta por cento do AFRMM que tenha gerado na navegação de longo curso, quando a embarcação estiver inscrita no REB; (NR)
- c)

III - a uma conta especial:

- a) vinte e cinco por cento do AFRMM gerado na navegação de longo curso, por empresa brasileira de navegação, operando embarcação, própria ou afretada, de registro brasileiro; (NR)
- b) vinte e cinco por cento do AFRMM gerado por empresa estrangeira de navegação; (NR)
- c) vinte e cinco por cento do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação afretada de registro estrangeiro. (NR)

§ 1º O AFRMM gerado por embarcação de registro estrangeiro, afretada por empresa brasileira de navegação, poderá ter a destinação prevista no inciso I, alíneas c e d, e nos incisos II e III, alínea a, desde que tal embarcação esteja substituindo outra em construção em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia, de tipo semelhante e porte bruto equivalente àquela afretada. (NR)

....."

"Art. 9º As parcelas recolhidas à conta a que se refere o inciso III do art. 8º serão aplicadas pelos agentes financeiros em operações de mercado aberto, com títulos públicos federais, sendo:

- a) setenta por cento do valor rateado entre as empresas brasileiras de navegação autorizadas a operar, proporcionalmente ao total de fretes por elas gerado nos tráfegos de importação e exportação do comércio exterior brasileiro, obtido quando operando embarcações próprias ou afretadas de registro brasileiro, bem como afretadas de registro estrangeiro, no regime de que tratam os §§ 1º e 3º do art. 8º, incluídas as embarcações fluviais que participarem do transporte de bens para exportação; (NR)
- b) trinta por cento do valor rateado entre as empresas brasileiras de navegação autorizadas a operar, proporcionalmente à tonelagem de embarcações próprias ou afretadas de registro brasileiro empregadas nas navegações de cabotagem, fluvial, lacustre ou de apoio, portuário ou marítimo. (NR)

....."

"Art. 10....."

I -

g) para equalizar valor de frete oferecido por armadores, empresas de navegação ou embarcações estrangeiras, ou por empresa brasileira de navegação operando embarcação afretada de registro estrangeiro. (NR)

.....".

Art. 3º Revoga-se o art. 14 da Lei nº 9.432, de 1997, passando seu art. 10, inciso III, a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 10.....

.....

III - estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, navegação interior de percurso nacional e navegação de apoio marítimo, limitado à tonelagem de porte bruto das embarcações, de tipo semelhante, por ela encomendadas a estaleiro brasileiro instalado no País, com contato de construção em eficácia, adicionado de metade da tonelagem de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o direito ao afretamento de pelo menos uma embarcação de porte equivalente. (NR)"

Art. 4º Esta lei entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A Marinha Mercante brasileira, assim como nossa indústria de construção naval, experimenta uma fase de ostracismo que já se estende por vários anos, período iniciado ainda na década dos oitenta, com a desregulamentação do setor. O modelo de forte proteção à bandeira nacional, até então vigente, deu lugar à política de livre concorrência, apoiada por empresários ligados ao comércio exterior. Foram-se a reserva de carga, os acordos bilaterais, as conferências de frete, o controle sobre as empresas de navegação e sobre a origem de seu capital, entre outras medidas liberalizantes.

Tendo que enfrentar a disputa acirrada por fretes desencadeada pela abertura de mercado, em cenário internacional com oferta excessiva de embarcações e cada vez mais propenso à atuação de supertransportadores, nossa Marinha Mercante esvaziou-se, gerando enorme desemprego e deixando o País à mercê de despesas com o pagamento de fretes que hoje alcançam seis bilhões de dólares anuais.

Tal situação pode e deve ser revertida. Nosso objetivo não é restituir antigas medidas, adotadas em contexto muito diverso do atual, mas criar condições para que as empresas brasileiras de navegação possam competir em um mercado no qual prevalecem bandeiras de conveniência e bandeiras de alguma forma protegidas ou subsidiadas por seus países.

As alterações que introduzimos no Decreto-Lei nº 2.404/87, que trata do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante e do Fundo de Marinha Mercante, visam a possibilitar o emprego, pela empresa brasileira de

navegação, de recursos obtidos por intermédio da arrecadação do AFRMM na equalização dos valores de frete praticados por empresas estrangeiras ou por empresas brasileiras que estejam afretando embarcação de registro estrangeiro. Trata-se, pois, de usar parcela desses montantes para subsidiar a operação das empresas nacionais, permitindo que as mesmas possam concorrer em melhores condições com empresas estrangeiras, que convivem com custos muito inferiores aos nossos e economia de escala bastante superior.

Bom que se observe que não propomos aumento nas alíquotas de arrecadação do AFRMM, mas tão-somente uma redistribuição de seus recursos. Em vez de dirigir todo o dinheiro recolhido na cobrança do AFRMM de empresas estrangeiras de navegação e de empresas brasileiras que estejam a afretar embarcação de outra nacionalidade para o Fundo de Marinha Mercante, sugerimos que parte dessa verba seja endereçada à conta vinculada existente em nome de cada empresa brasileira de navegação. Uma vez ampliados os recursos alocados nessas contas, abrimos a possibilidade de que seus titulares - empresas brasileiras de navegação - possam movimentá-las para compensar os custos a que estão sujeitas por operar no País, favorecendo a oferta de fretes mais competitivos.

É fácil notar que não falta dinheiro para as finalidades atribuídas ao FMM. Cerca de um bilhão e trezentos milhões encontravam-se, há pouco tempo, no caixa do Fundo. A dificuldade está em encontrar quem apresente projetos viáveis e garantias suficientes para fazer uso dos recursos. Sem que algum mecanismo de apoio seja criado para facilitar a operação das empresas brasileiras de navegação, as verbas carreadas para o FMM continuarão, em grande medida, ali estagnadas, até que sejam transferidas para o Tesouro Nacional. Melhor, portanto, que porção dessa soma seja colocada à disposição das empresas para que, reforçadas, sejam capazes de contratar a construção e o reparo de mais embarcações, com o apoio do FMM.

Em relação à Lei nº 9.432/97, que trata da ordenação do transporte aquaviário, propomos a revogação do art. 14, cuja redação não está

em sintonia com o prescrito no Decreto-Lei nº 2.404/87 e suas alterações. Quanto à alteração promovida no inciso III do art. 10 do referido diploma legal, nossa intenção foi diminuir a prática do afretamento a casco nu nas navegações de cabotagem, fluvial e de apoio, obrigando quem se disponha a operar nesse setor a recorrer ao afretamento de embarcação brasileira ou à construção de novas embarcações em estaleiro brasileiro.

Postas as razões que nos levaram a apresentar este projeto de lei, gostaríamos de contar com o apoio do Pares para a aprovação das medidas aqui mencionadas.

Sala das Sessões, em 11 de novembro de 2003.

Deputado WILSON SANTOS