



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.529-A, DE 2003

(Do Sr. Wilson Santos)

Modifica o Decreto-Lei nº 2.404, de 1987, e a Lei nº 9.432, de 1997; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela rejeição deste e do de nº 3.915/04, apensado (relator: DEP. EDSON EZEQUIEL).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

ECONOMIA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54 RICD)

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: PL 3.915/04

III - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

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 carregadas 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

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

DECRETO-LEI Nº 2.404, DE 23 DE DEZEMBRO DE 1987

Dispõe sobre o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante, e dá outras providências.

CAPÍTULO I
DO ADICIONAL AO FRETE PARA A RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE - AFRMM

.....

Seção V
Da Destinação do Produto da Arrecadação

Art. 8º O produto da arrecadação do AFRMM será destinado:

I - ao Fundo da Marinha Mercante - FMM:

a) cem por cento do AFRMM gerado por empresa estrangeira de navegação;

** Alínea a com redação dada pela Lei nº 10.206, de 23/03/2001.*

b) cem por cento do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação afretada de registro estrangeiro;

** Alínea b com redação dada pela Lei nº 10.206, de 23/03/2001.*

c) cinqüenta por cento do AFRMM gerado por empresa brasileira de navegação, operando embarcação, própria ou afretada, de registro brasileiro, na navegação de longo curso;

** Alínea c com redação dada pela Lei nº 10.206, de 23/03/2001.*

d) dezessete 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;

** Alínea d acrescida pela Lei nº 10.206, de 23/03/2001.*

II - a empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria ou afretada, de registro brasileiro:

** Inciso II, caput, com redação dada pela Lei nº 10.206, de 23/03/2001.*

a) quatorze por cento do AFRMM que tenha gerado na navegação de longo curso, quando a embarcação não estiver inscrita no REB;

** Alínea a com redação dada pela Lei nº 10.206, de 23/03/2001.*

b) quarenta e sete por cento do AFRMM que tenha gerado na navegação de longo curso, quando a embarcação estiver inscrita no REB;

** Alínea b acrescida pela Lei nº 10.206, de 23/03/2001.*

c) cem por cento do AFRMM que tenha gerado nas navegações de cabotagem, fluvial e lacustre;

** Primitiva alínea b renumerada pela Lei nº 10.206, de 23/03/2001.*

III - a uma conta especial, 36% (trinta e seis por cento) do AFRMM gerado na navegação de longo curso, por empresa brasileira de navegação, operando embarcação, própria ou afretada, de registro brasileiro.

** Inciso III com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.414, de 12/02/1988.*

§ 1º O AFRMM gerado por embarcação de registro estrangeiro, afretado por empresa brasileira de navegação, poderá ter a destinação prevista no item I, alíneas c e d, e nos itens II e III, 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.

** § 1º com redação dada pela Lei nº 10.206, de 23/03/2001.*

§ 2º A destinação de que trata o parágrafo anterior far-se-á por prazo não superior a 36 (trinta e seis) meses, contados na data da assinatura do contrato de construção da embarcação.

§ 3º O afretamento ou subafretamento de espaço, assim como a ocupação de espaços por empresas brasileiras de navegação em embarcações de registro estrangeiro, integradas a acordos de associação homologados pela SUNAMAM, ficam enquadrados nas regras deste artigo, conforme se dispuser em regulamento.

** § 3º com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.414, de 12/02/1988.*

Art. 9º As parcelas recolhidas à conta a que se refere o item III do art. 8º serão aplicadas pelos agentes financeiros em operações de mercado aberto, com títulos públicos federais, e o valor total será 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 embarcações 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.

** Artigo, caput, com redação dada pela Lei nº 10.206, de 23/03/2001.*

§ 1º A participação de órgão ou entidade estatal será calculada com base, exclusivamente, no total de fretes por ele gerado no transporte de carga geral.

§ 2º O produto do rateio a que se refere este artigo será depositado, conforme se dispuser em regulamento, na conta vinculada mencionada no art. 10 e terá a mesma destinação ali determinada.

Art. 10. O produto da arrecadação do AFRMM destinado à empresa brasileira de navegação será depositado no Banco do Brasil S/A., em conta vinculada em nome da empresa, a qual será movimentada por intermédio do agente financeiro do FMM, nos seguintes casos:

** Artigo, caput, com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.414, de 12/02/1988.*

I - por solicitação da interessada:

** Inciso I com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.414, de 12/02/1988.*

a) para a aquisição de embarcações novas, para uso próprio, construídas em estaleiros brasileiros;

** Alínea a com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.414, de 12/02/1988.*

b) para o reparo de embarcações próprias, quando realizado por empresas brasileiras;

** Alínea b com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.414, de 12/02/1988.*

c) para a manutenção ou modernização de embarcações próprias, inclusive para a aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por empresas brasileiras;

** Alínea c com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.414, de 12/02/1988.*

d) para o pagamento de prestações de principal e encargos de empréstimos concedidos com recursos do FMM;

** Alínea d com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.414, de 12/02/1988.*

e) para pagamento de prestações de principal e encargos de empréstimos concedidos pelo Agente Financeiro, com recursos de outras fontes, que tenham por objeto as modalidades de apoio previstas nos itens 1, 2 e 3 da alínea a do inciso I do art. 16;

** Alínea e acrescida pela Lei nº 10.206, de 23/03/2001.*

f) para pagamento de prestações de principal e encargos de empréstimos obtidos junto à FINAME e ao Programa Amazônia Integrada - PAI, por intermédio de qualquer estabelecimento bancário autorizado a operar com estes recursos e que tenham por objeto as modalidades de apoio previstas nos itens 1, 2 e 3 da alínea a do inciso I do art. 16, desde que a interessada esteja adimplente com as obrigações previstas nas alíneas d e e deste inciso;

** Alínea f acrescida pela Lei nº 10.206, de 23/03/2001.*

II - compulsoriamente, na amortização de dívidas vencidas decorrentes dos empréstimos referidos nas alíneas d e e do inciso anterior.

** Inciso II com redação dada pela Lei nº 10.206, de 23/03/2001.*

Parágrafo único. A conta vinculada não poderá ser utilizada para o pagamento de prestações de principal e encargos dos empréstimos referidos no item II do art. 18; e, no caso da alínea d, do item I, deste artigo, a utilização será limitada a 80% (oitenta por cento) do valor da prestação, quando o pagamento se referir a embarcação empregada na navegação de longo curso.

** Parágrafo único com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.414, de 12/02/1988.*

.....

.....

LEI Nº 9.432, DE 8 DE JANEIRO DE 1997

Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.

.....

CAPÍTULO VI DOS AFRETAMENTOS DE EMBARCAÇÕES

.....

Art. 10. Independe de autorização o afretamento de embarcação:

I - de bandeira brasileira para a navegação de longo curso, interior, interior de percurso internacional, cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo;

II - estrangeira, quando não aplicáveis as disposições do Decreto-lei nº 666, de 2 de julho de 1969, e suas alterações, para a navegação de longo curso ou interior de percurso internacional;

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 ao dobro da tonelagem de porte bruto das embarcações, de tipo semelhante, por ela encomendadas a estaleiro brasileiro instalado no País, com contrato de construção em eficácia, adicionado de metade da tonelagem de porte bruto das embarcações brasileiras de sua propriedade, ressalvado o direito ao afretamento de pelos menos uma embarcação de porte equivalente.

CAPÍTULO VII DO APOIO AO DESENVOLVIMENTO DA MARINHA MERCANTE (ARTIGOS 11 A 14)

Art. 11. É instituído o Registro Especial Brasileiro - REB, no qual poderão ser registradas embarcações brasileiras, operadas por empresas de navegação.

§ 1º O financiamento oficial à empresa brasileira de navegação, para construção, conversão, modernização e reparação de embarcação pré-registrada no REB, contará com taxa de juros semelhante à da embarcação para exportação, a ser equalizada pelo Fundo da Marinha Mercante.

.....

Art. 14. Será destinado ao Fundo da Marinha Mercante - FMM 100% (cem por cento) do produto da arrecadação do AFRMM recolhido por empresa brasileira de navegação, operando embarcação estrangeira afretada a casco nu.

Parágrafo único. O AFRMM terá, por um período máximo de trinta e seis meses, contado da data da assinatura do contrato de construção ou reparo, a mesma destinação do produzido por embarcação de registro brasileiro, quando gerado por embarcação estrangeira

afretada a casco nu em substituição a embarcação de tipo e porte semelhante em construção ou reparo em estaleiro brasileiro.

CAPÍTULO VIII DAS INFRAÇÕES E SANÇÕES

Art. 15. A inobservância do disposto nesta Lei sujeita o infrator às seguintes sanções:

I - multa, no valor de até R\$ 10,00 (dez reais) por tonelada de arqueação bruta da embarcação;

II - suspensão da autorização para operar por prazo de até seis meses.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 3.915, DE 2004

(Do Sr. Francisco Turra)

Extingue o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-2529/2003.

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º É revogado o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM.

Art. 2º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se o Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, o Decreto-Lei nº 2.414, de 12 de fevereiro de 1988 e a Lei nº 10.206, de 23 de março de 2001.

JUSTIFICAÇÃO

O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM foi instituído em 1958, como uma contribuição de intervenção no domínio

econômico, no intuito de possibilitar o crescimento da frota mercante e da indústria de construção naval brasileira.

Embora presente há tanto tempo em nosso ordenamento jurídico, a política de incentivo setorial baseada na cobrança do AFRMM não logrou atingir as expectativas, em termos de produtividade e auto-suficiência dos setores apoiados. Ao contrário. Com exceção de um período de aproximadamente dez anos, entre as décadas de 1970 e de 1980, o desempenho e a magnitude da marinha mercante e da indústria de construção naval nacionais podem ser considerados bastante insatisfatórios.

Esquecendo-se das distorções que o encarecimento das atividades de transporte aquaviário provocam nos diversos setores de nossa economia e dos resultados decepcionantes de uma política setorial levada à exaustão, o poder público federal insiste na manutenção da cobrança do AFRMM, como se pôde perceber recentemente com a edição da Medida Provisória nº 177, de 2004. O mais grave é que o faz sem exigir dos setores apoiados metas de produtividade nem estabelecer um horizonte para o término dos incentivos.

Não nos parece razoável que a sociedade tenha que arcar, indefinidamente, com o ônus de apoiar um segmento econômico específico, cujos problemas, assim julgamos, mais derivam da inabilidade dos agentes privados de se adaptarem a um ambiente competitivo do que de uma incapacidade inata do setor de sobreviver sem apoio financeiro estatal, apoio que, diga-se, em boa medida é a fundo perdido.

Apresentamos este projeto de lei para que o País tenha a chance de discutir se realmente quer continuar com tal política assistencialista, se quer continuar a pagar 25% a mais nos fretes de importação e 10% a mais nos fretes de cabotagem, custos que comprometem a competitividade do produto brasileiro.

Temos certo que as numerosas e crescentes isenções concedidas na cobrança do AFRMM são um claro prenúncio da falência desse mecanismo de apoio. Falta a decisão final. É preciso toma-la sem demora, antes que mais dinheiro da economia seja extraído para um sistema de apoio estatal ineficiente e anacrônico. Tomemos como exemplo a extinção do Adicional de Tarifa Portuária -

ATP, pela Lei nº 9.309, de 1996, e tenhamos coragem, também agora, de pôr termo a encargos que só aumentam o chamado "custo Brasil".

Assim sendo, conto com o apoio dos nobres Pares a este projeto de lei.

Sala das Sessões, em 07 de julho de 2004.

Deputado Francisco Turra

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI
--

DECRETO-LEI Nº 2.404, DE 23 DE DEZEMBRO DE 1987

Dispõe sobre o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante, e dá outras Providências.

CAPÍTULO I
DO ADICIONAL AO FRETE PARA A RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE -
AFRMM

Disposições Preliminares

Art. 1º O Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM destina-se a atender aos encargos da intervenção da União nas atividades de navegação mercante nos termos deste Decreto-Lei.

Parágrafo único. A intervenção de que trata este artigo consiste no apoio ao desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras.

** Parágrafo único com redação dada pelo Decreto-Lei nº 2.414 de 12/02/1988.*

DECRETO-LEI Nº 2.414, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1988
(Revogado pela Medida Provisória nº 177, de 25 de março 2004)

Altera o Decreto-lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, que dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante e o Fundo da Marinha Mercante.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 55, item II, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º As disposições adiante indicadas do Decreto-lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 1º.....

.....
Parágrafo único. A intervenção de que trata este artigo consiste no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras."

"Art. 3º

.....
Parágrafo único. Para os efeitos deste decreto-lei, entende-se:

- a) por navegação de cabotagem aquela realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente a via marítima ou a via marítima e as interiores; e
- b) por navegação de longo curso aquela realizada entre portos brasileiros e portos estrangeiros, sejam marítimos, fluviais ou lacustres."

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 177, DE 25 DE MARÇO 2004

Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º Esta Medida Provisória estabelece normas sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM.

.....

Art. 42. O Poder Executivo regulamentará o disposto nesta Medida Provisória.

Art. 43. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 44. Ficam revogados o Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, exceto os arts. 1º e 7º; o Decreto-Lei nº 2.414, de 12 de fevereiro de 1988; a Lei nº 10.206, de 23 de março de 2001; e os arts. 7º e 9º da Lei nº 9.365, de 16 de dezembro de 1996.

Brasília, 25 de março de 2004; 183º da Independência e 116º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Antonio Palocci Filho

Alfredo Nascimento

Luiz Fernando Furlan

José Dirceu de Oliveira e Silva

LEI Nº 10.206, DE 23 DE MARÇO DE 2001

(Revogada pela Medida Provisória nº 177, de 25 de março 2004)

Altera a legislação referente ao Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e ao Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências.

Faço saber que o Presidente da República adotou a Medida Provisória nº 2.084-72, de 2001, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Jader Barbalho, Presidente, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Os arts. 2º, 3º, 4º, 5º, 6º, 8º, 9º, 10, 16, 22, 23, 24, 25 e o parágrafo único do art. 29 do Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, alterado pelo Decreto-Lei nº 2.414, de 12 de fevereiro de 1988, pela Lei nº 7.742, de 20 de março de 1989, e pela Lei nº 8.032, de 12 de abril de 1990, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 2º O AFRMM incide sobre o frete cobrado pelas empresas brasileiras e estrangeiras de navegação que operem em porto brasileiro, de acordo com o conhecimento de embarque e o manifesto de carga, pelo transporte de carga de qualquer natureza, e constitui fonte básica do Fundo da Marinha Mercante.

.....

.....

LEI Nº 9.309, DE 2 DE OUTUBRO DE 1996

Revoga a Lei nº 7.700, de 21 de dezembro de 1988, que Cria o Adicional de Tarifa Portuária - ATP, e dá outras providências.

Art. 1º É extinto o Adicional de Tarifa Portuária - ATP.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se a Lei nº 7.700, de 21 de dezembro de 1988, o art. 52 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e demais disposições em contrário.

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

I – RELATÓRIO

Trata-se de projeto de lei que 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 a Lei nº 9.432, de 1997, que versa sobre a ordenação do transporte aquaviário, para reordenar a repartição e o emprego dos recursos gerados a partir da arrecadação do AFRMM.

Justifica o ilustre Autor que os recursos obtidos por intermédio da arrecadação do AFRMM “devem ser utilizados 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”.

Na legislatura anterior, foram apensados à proposição o PL nº 3.915, de 2004, o PL nº 5.423, de 2005, e o PL nº 7.450, de 2006, por tratarem de matéria correlata à do projeto em tela, tendo sido todas as proposições arquivadas ao final da última legislatura. Na atual, a proposição principal foi desarquivada, ocorrendo, contudo, a desapensação do PL nº 5.423, de 2005, e do PL nº 7.450, de 2006, por terem sido prejudicados e arquivados.

Já o PL nº 3.915, de 2004, de autoria do ilustre Deputado Francisco Turra, que permanece apensado, propõe a revogação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM.

Para justificar essa iniciativa, o nobre Autor menciona o desempenho insatisfatório da marinha mercante e da indústria de construção naval nacionais que, em parte, é explicado pelos “resultados decepcionantes de uma política setorial levada à exaustão”, baseada na cobrança do AFRMM.

As proposições estão sujeitas à apreciação por esta Comissão, pela Comissão de Finanças e Tributação e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Cabe à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio proferir parecer sobre o mérito econômico da matéria em tela.

Nesse sentido, vale ressaltar que a iniciativa do ilustre Autor tem o louvável objetivo de criar condições para que empresas brasileiras de navegação possam competir no mercado de embarcações, o que permitiria tanto a geração de empregos como a diminuição de importantes despesas com o pagamento de fretes.

Não obstante, precedendo a apreciação do citado projeto por esta Comissão, foi apresentada, no Plenário desta Casa, a Medida Provisória nº 177, de 25 de março de 2004, convertida na Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que dispõe, à semelhança da proposição em comento, sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e o Fundo da Marinha Mercante (FMM).

Com efeito, a referida Lei nº 10.893, de 2004, buscou consolidar as disposições legais referentes ao ARFMM e ao FMM, bem como estabeleceu modificações na legislação que rege o assunto, dando mais profundidade às matérias constantes do projeto de lei em exame.

Ademais, os arts. 8º, 9º e 10 do Decreto-Lei nº 2.404, de 1987, exatamente o que o art. 2º da proposição principal pretende alterar, restaram revogados pela Lei nº 10.893, de 2004, que, além disso, também trata dos temas abordados no art. 3º do projeto de lei em epígrafe.

Similarmente, a aprovação da Medidas Provisória nº 428, de 12 de maio de 2008, convertida na Lei nº 11.174, de 2008, que suspende a exigência de tributos específicos para as aquisições de óleo combustível destinados à navegação de cabotagem e de apoio portuário e marítimo, bem como estabelece incentivos tributários específicos à indústria de construção, conservação, modernização, conversão e reparo de embarcações; da Medida Provisória nº 429, de 12 de maio de 2008, convertida na Lei nº 11.786, de 2008, que autoriza a União a participar em Fundo de Garantia para a Construção Naval - FGCN para a formação de seu patrimônio e estabelece sua disciplina; da Medida Provisória nº 462, de 14 de maio de 2009, convertida na Lei nº 12.058, de 2009, que altera vários artigos da Lei nº 11.786, de 2008, no sentido de reforçar o apoio financeiro ao setor naval em face das dificuldades financeiras emergenciais advindas da crise econômica mundial, provocou em conjunto o atendimento mais completo e circunstanciado dos objetivos pretendidos inicialmente pelos autores dos projetos em análise.

Nesse sentido, a despeito do seu inegável mérito econômico, entendemos que, em virtude da aprovação de medidas legislativas posteriores à sua apresentação e que cumprem seus objetivos, os mesmos perderam a oportunidade, razão pela qual **votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.529, de 2003, e do seu apensado, o Projeto de Lei nº 3.915, de 2004.**

Sala da Comissão, em 8 de março de 2009.

Deputado EDSON EZEQUIEL

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 2.529/2003 e o PL 3.915/2004, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Edson Ezequiel.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Dr. Ubiali - Presidente, Evandro Milhomen e Jurandil Juarez - Vice-Presidentes, Edson Ezequiel, Fernando de Fabinho, Jairo Carneiro, Miguel Corrêa, Renato Molling, Aelton Freitas, Albano Franco, Edmilson Valentim, Guilherme Campos, José Carlos Machado, Moreira Mendes e Simão Sessim.

Sala da Comissão, em 24 de março de 2010.

Deputado DR. UBIALI

Presidente

FIM DO DOCUMENTO
