

## COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

### REQUERIMENTO Nº DE 2024 (Do Sr. Wellington Roberto)

Requer a realização de audiência pública, na Comissão de Finanças e Tributação para tratar dos impostos incidentes sobre Dragagem Portuária no Brasil.

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal, e dos arts. 24, III, 255 a 258, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requiro a Vossa Excelência que, ouvida a Comissão, seja realizada reunião de audiência pública para tratar dos impostos incidentes sobre Dragagem Portuária no Brasil.

Para tal reunião requiro que sejam convidados representantes do Ministério Público Federal, Receita Federal, Tribunal de Contas da União, Polícia Federal, CGU, CADE e aos CEOs das empresas Jan De Nul, DEME, Van Oord e Boskalis para prestarem os esclarecimentos necessários.

### JUSTIFICAÇÃO

A dragagem mundial é dominada por apenas 4 empresas, conhecidas como *As 4 irmãs*: Jan De Nul; DEME (belgas); e Van Oord e Boskalis (holandesas) e no Brasil não é diferente.

A audiência pública ora proposta têm como ideia principal esclarecer os subsídios e financiamentos de seus países, através de seus



representantes, e suas ações em solo brasileiro sobre a premissa dos impostos e contribuições gerados.

Temos notícias que os seus equipamentos usados são importados e operam com mão-de-obra totalmente estrangeira, pagando menos impostos que as empresas brasileiras, recebendo subsídios e recursos dos seus países de origem e com forte apoio das suas embaixadas. Dificultando a concorrência com empresas brasileiras ferindo os princípios basilares da licitação pública: isonomia e igualdade dentre os licitantes.

Destaque-se que a dragagem é o maior custo de um porto, custo pago pela carga, o que sacrifica muito o Custo Brasil, já que 97% das exportações e importações do Brasil passam pelos portos!

No momento em que se fala em contratos de concessão das dragagens portuárias envolvendo dezenas de bilhões de reais, não se pode contemplar passivamente a atuação fechada de um numero reduzido de empresas 100% estrangeiras, penalizando as empresas brasileiras e prejudicando o interesse público do Brasil.

A prática cogente entre as empresas estrangeiras de dragagem, com operações no Brasil, é o afretamento de dragas de grande porte (do tipo "Hopper") de empresas que pertencem aos seus mesmos grupos econômicos, ou seja, as receitas e os custos circulam entre elas mesmas.

Aparentemente o afretamento é realizado sob valores superfaturados, aumentando os custos operacionais e simula prejuízos, tudo para incidindo diretamente com o não recolhimento dos impostos incidentes sobre o lucro (IRPJ/CSLL). Razão pela qual essas empresas operariam em prejuízo expressivo e constante.

A JAN DE NUL, nos anos de 2021 e 2022, apresentou prejuízos acumulados de 44,5 e 28,6 milhões de reais, respectivamente.

A VAN OORD, nos anos de 2022 e 2023, apresentou 296,8 e 267,0 milhões; e a DRAGABRAS-DEME, nos anos de 2019 e 2020, apresentou 3,9 e 49,0 milhões.

Além disso, como estratégia internacional de negócios, essas empresas adotam outras manobras que igualmente podem caracterizar crime fiscal, especialmente as relacionadas à remessa de numerários para paraísos fiscais, como no caso da JAN DE NUL que possui sede em Grão Ducado de Luxemburgo.



Por outro lado, para manter bons índices econômicos e participar das concorrências de grande porte no Brasil, elas também adotam a manobra de aumentar o capital social da subsidiária brasileira, o que acaba por inflar o Patrimônio Líquido (principal referência para os índices econômicos), independentemente de auferirem lucro ou prejuízos operacionais acumulados.

Diante dessas práticas de mercado, não é possível concorrer sob condições de igualdade com essas empresas estrangeiras, não havendo isonomia dentre os licitantes, prejudicando o regime concorrencial brasileiro no setor portuário, setor-chave para a economia brasileira, onde passam pelos nossos portos, em valor, 97% da corrente de comércio do Brasil (importações + exportações).

As novas concessões de dragagem portuárias e hidroviárias deverão, obrigatoriamente, permitir a isonomia dentre os licitantes, preservando o interesse público, priorizando as empresas brasileiras e o interesse nacional, na forma da lei.

Assim, entendemos que o debate sobre Dragagem Portuária no Brasil, se mostra imprescindível, razão pela qual solicitamos o apoio dos nobres pares para a aprovação do presente Requerimento.

Sala da Comissão, em 10 de julho de 2024.

WELLINGTON ROBERTO

Deputado Federal

PL/PB.

