

COMISSÃO DE AGRICULTURA, PECUÁRIA, ABASTECIMENTO E DESENVOLVIMENTO RURAL

PROJETO DE LEI Nº 7.980, DE 2010

Dispõe sobre o Programa de Financiamento da Ampliação e Modernização da Frota Pesqueira Nacional – Profrota Pesqueira, e dá outras providências.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado BETO FARO

I – RELATÓRIO

A proposição em tela, de autoria do Poder Executivo, sugere mudanças nas regras de funcionamento do Programa de Financiamento da Ampliação e Modernização da Frota Pesqueira Nacional - Profrota Pesqueira-, instituído pela Lei nº 10.849, de 2004.

A Exposição de Motivos que acompanha a propositura esclarece que as alterações pretendidas se devem à necessidade de ajustes no programa em função de mudanças ocorridas no cenário econômico, e de circunstâncias práticas relacionadas ao seu entorno técnico e institucional.

Na direção acima, entre outras disciplinas, o Projeto de Lei prevê:

1. a exclusão da possibilidade de financiamento, pelo programa, da equipagem das embarcações pesqueiras (Art. 1º);
2. a especificação dos beneficiários do Profrota (Art. 3º);
3. a ampliação, de 50%, para 80% do valor da embarcação, dos limites de financiamento para a modalidade de aquisição de embarcações (Art. 4º);
4. a supressão, do texto da Lei, das metas fixadas para o Profrota, remetendo-as para Regulamento, conforme estipulado no Art. 8º, III, do PL.

O PL propõe, também, a transferência, para Regulamento, da competência para a definição de alguns outros itens das bases operacionais do Programa, e finaliza sugerindo a revogação da Lei nº 10.849, de 2004.

Nesta Comissão, não foram apresentadas Emendas ao projeto.

É o Relatório.

II – VOTO

O envio, a esta Casa, do Projeto de Lei nº 7.980, de 2010, expressou (e expressa) o interesse do Poder Executivo em “resgatar” o Programa Profrota Pesqueira instituído pela Lei nº 10.849, de 2004. Quando criado esse programa figurou na lista dos projetos eleitos pelo governo Lula, como estratégicos para o país.

O Profrota foi concebido pela então Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca da Presidência da República para se transformar em um dos vetores das transformações estruturais pensadas para a atividade pesqueira nacional.

O alvo de última instância do Programa seria a constituição de uma frota nacional apta para a exploração da atividade pesqueira ao longo da nossa Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e em águas internacionais. Alcançadas as suas metas, perderia sentido a continuidade do concurso, pelo país, do duvidoso expediente de arrendamento de embarcações estrangeiras.

Várias outras dimensões compunham o desenho multifuncional do Profrota, a saber: (i) desdobramentos na afirmação da soberania do país sobre as suas águas territoriais; (ii) o aumento da produção nacional de pescado nos limites previstos pelos protocolos internacionais dos quais o Brasil é signatário; (iii) reflexos positivos sobre a balança comercial do pescado e na oferta interna desses produtos de alto valor nutricional.

Cumpre destacar, ainda, que ao incentivar as empresas para as pescarias em alto mar, o programa aliviaria a concorrência na atividade da pesca nas áreas costeiras do país, em benefício dos pescadores artesanais e dos requisitos da sustentabilidade da atividade.

Por fim, após décadas de inatividade, com o Profrota, a indústria naval voltaria a produzir embarcações apropriadas para pescarias em alto mar, em padrões de eficiência econômica e ambiental, e assim gerando efeitos virtuosos, para trás e para frente, na cadeia desse segmento industrial.

Contudo, problemas na organização do setor e na gestão do programa impediram a sua “decolagem”.

No contexto acima, a proposição é bastante oportuna, pois oferece uma nova oportunidade ao país de preencher essa lacuna para o desenvolvimento sustentável e soberano do setor pesqueiro nacional. Os enunciados do Projeto situam-no como via de remoção dos entraves postos aos processos de financiamento sob o amparo do Profrota.

Nesses termos, avaliamos positivamente a maior parte dos dispositivos previstos no PL nº 7.980, de 2010, a exemplo: (i) da transferência, para o Regulamento, das responsabilidades pela definição das metas e de alguns procedimentos operacionais do Programa; (ii) da atualização de aspectos pontuais da Lei nº 10.849, de 2004 tendo em vista a compatibilização com diplomas legais posteriores; e (iii) do estabelecimento, no texto da Lei, dos beneficiários do instrumento.

Todavia, no mérito, dois dispositivos do Projeto deveriam ser reconsiderados à medida que em desacordo com aspectos da concepção original do Programa que lhe projetaram a amplitude econômica sistêmica e o ineditismo no conjunto da política setorial.

Mencionamos os efeitos combinados do Art. 1º, e Art. 4º, §2º, do PL. Na prática, a interação desses dispositivos inviabilizaria a demanda por financiamentos para a **construção de embarcações**, modalidade de valor político e econômico que entendemos como irrenunciáveis para o Programa.

O Art. 1º, do PL, exclui a possibilidade de financiamento da “equipagem” das embarcações construídas. Ou seja, os financiamentos alcançariam apenas a construção dos ‘cascos’ dos barcos. A rigor, nem os motores poderiam ser financiados, quanto mais

os sofisticados e onerosos equipamentos de navegação, localização de cardumes e de pesca, indispensáveis para as pescarias em alto mar.

De outra parte, o Art. 4º, §2º, sugere a ampliação dos limites de financiamento da aquisição de barcos (modalidade que obviamente já inclui os equipamentos), de 50%, para 80% do valor do projeto, com prazo de amortização idêntico ao da construção.

Resta claro, portanto, que a procura por financiamentos para a construção de embarcações constituiria ato de absoluta irracionalidade econômica por qualquer agente do setor, que preferiria financiar a compra de embarcações importadas.

Ou seja, deixaríamos de alavancar um segmento industrial de grande relevância, desenvolvendo expertise tecnológica, renda e emprego no Brasil para, em contrapartida, subvencionarmos, com recursos do Tesouro, a compra de barcos no estrangeiro, provavelmente já operando no Brasil sob o regime de arrendamento, e, no geral, já em desuso nos países de origem por obsolescência tecnológica e ineficiência ambiental!

Está claro que a proposta refletiu equívoco de formulação, vez que em conflito com a diretriz política posta em prática pelo governo Lula pela redinamização da indústria naval do país, como um todo. Esse empreendimento foi altamente bem sucedido tendo contribuído para o crescimento da economia; para o enfrentamento da crise econômica global; e para os níveis sem precedentes na geração de emprego no Brasil.

Com esse convencimento, preferimos recomendar a manutenção dos textos dos dispositivos correspondentes da Lei nº 10.849, de 2004, por meio dos quais a construção foi definida como a modalidade carro-chefe do Profrota, sem prejuízo da possibilidade de financiamento da aquisição de embarcações.

Também não percebemos razões técnicas para a revogação da Lei nº 10.849, de 2004. Primeiro, porque a maior parte do texto dessa Lei foi reescrita no PL. Segundo, porque não parece ter sentido, a substituição da Lei que criou o Profrota, por outra ratificando o mesmo Profrota.

Com as ressalvas acima, convalidamos a maior parte do texto do PL, e julgamos a conveniência da inclusão de outros dispositivos cujos efeitos entendemos como de utilidade para a recuperação do Profrota. São os seguintes:

- 1) a inclusão dos recursos do FAT entre as fontes passíveis de financiamento do Programa;
- 2) a ampliação, de 90%, para 100% do valor do projeto nos financiamentos de construção para beneficiários de micro, pequeno e médio portes;
- 3) a autorização para o financiamento adicional de até 10% do valor do projeto, a título de capital de giro, para as finalidades da primeira armação da embarcação, especificamente para beneficiários de micro e pequeno portes, na modalidade de construção;
- 4) a fixação dos encargos financeiros em níveis compatíveis com a realidade do setor, de até 9%; até 7%; e até 4% ao ano, respectivamente, para beneficiários de grande e médio portes, e micro e pequenas empresas. Atualmente essas taxas, alcançam 12%; 10% e 7% aa, são tidas como proibitivas pelos agentes do setor. Vale ressaltar que essas taxas resultariam em impacto desprezível para o Tesouro à medida que a taxa de referência para as equalizações de taxas do Programa é a TJLP, cuja variação anual, atualmente, é de 6% aa;
- 5) a obrigatoriedade da aceitação, pelos agentes financeiros, entre as garantias reais aos financiamentos, da própria embarcação objeto do financiamento, o que não é admitido, atualmente;
- 6) a autorização para que o Regulamento da Lei discipline os casos omissos, na Lei, considerados indispensáveis para a plena operacionalização do Programa.

Afora os dispositivos acima, diretamente associados à implementação do Profrota Pesqueira, estamos sugerindo o acolhimento de forte reivindicação do segmento da pesca artesanal, ao propormos a autorização para o Poder Executivo definir condições para a liquidação ou a repactuação das dívidas relativas às operações de crédito firmadas sob o amparo do **Pronaf Pesca**.

Diante do exposto, votamos favoravelmente ao Projeto de Lei nº 7.980, de 2010, na forma do **Substitutivo**, anexo, cujo texto conta com a chancela do Ministério da Pesca e Aquicultura.

Sala da Comissão, em de abril de 2011.

Deputado Beto Faro

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 7.980, DE 2010

Altera os Arts 2º, 3º, e 4º, e suprime o Art. 5º, da Lei nº 10.849, de 23 de março de 2004, que *Cria o Programa Nacional de Financiamento da Ampliação e Modernização da Frota Pesqueira Nacional - Profrota Pesqueira*; e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O Art. 2º, da Lei nº 10.849, de 23 de março de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º

Parágrafo único. São beneficiárias do Programa Profrota Pesqueira as pessoas físicas e jurídicas, inclusive cooperativas e associações, devidamente inscritas no Registro Geral da Atividade Pesqueira - RGP nas categorias de Armador de Pesca, Pescador Profissional, Indústria ou Empresa Pesqueira, classificadas por porte, conforme critérios a serem definidos em Regulamento.”

Art. 2º O Art. 3º, da Lei nº 10.849, de 23 de março de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º O Profrota Pesqueira será financiado com recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador – FAT, instituído pela Lei nº 7.998, de 11 de janeiro de 1990; do

Fundo da Marinha Mercante - FMM, previsto na Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, e dos Fundos Constitucionais de Financiamento do Norte (FNO) e do Nordeste (FNE), instituídos pela Lei nº 7.827, de 27 de setembro de 1989, podendo ser realizado em bases e condições diferenciadas das vigentes para os respectivos Fundos.

Parágrafo único. O regulamento desta Lei especificará:

I - as metas globais do programa com cronogramas anuais, por fonte de financiamento, tendo em vista os objetivos da sustentabilidade ambiental da atividade;

II – a complementação das bases e condições de financiamento estabelecidas nesta Lei com a garantia de tratamento diferenciado ou favorecido pelo porte do beneficiário e aspectos ambientais, com incentivos adicionais para as cooperativas e associações de mini e pequeno porte;

III - as especificações das embarcações, por espécie pesqueira a serem objeto dos financiamentos;

IV - critérios e requisitos para aprovação dos projetos de financiamentos;

V - os limites financeiros anuais para a concessão de financiamentos ao amparo do Programa; e

VI – os critérios e demais definições não previstas nesta Lei, indispensáveis para a viabilização e a plena operacionalização do Profrota Pesqueira .”

Art. 3º O art. 4º, da Lei nº 10.849, de 23 de março de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º Para fins do disposto no caput do art. 2º, desta Lei, os financiamentos observarão os seguintes parâmetros:

I - limite dos financiamentos para as modalidades de construção, substituição, modernização e conversão: até 100% (cem por cento), do valor do projeto aprovado para beneficiários de micro, pequeno e médio portes; e de até 90% para os demais;

II – encargos financeiros, incluindo taxas e remunerações de qualquer natureza: juros de até 9% (nove por cento) ao ano, para beneficiários de grande porte; de até 7% (sete por cento) ao ano, para beneficiários de médio porte; e de até 4% (quatro por cento) ao ano, para micro e pequenas empresas e para cooperativas e associações de mini e pequeno porte;

III – garantias: alienação fiduciária; arrendamento mercantil da embarcação financiada; a embarcação objeto do financiamento; recursos do Fundo de Garantia para a Construção Naval – FGCN, consoante o disposto no Art. 4º, §2º, II, da Lei nº 11.786, de 25 de setembro de 2006, com a redação dada pela Lei nº 12.058, de 2009; ou outras garantias, nas formas e condições estabelecidas em regulamento.

IV - prazos de amortização, em parcelas anuais, iguais e sucessivas:

a) modalidades de construção e substituição: até 20 (vinte) anos, incluídos até 4 (quatro) anos de carência;

b) modalidade de modernização: até 10 (dez) anos, incluídos até 3 (três) anos de carência;

c) modalidade de conversão: até 16 (quinze) anos, incluídos até 4 (quatro) anos de carência.

§ 1º. Nas aquisições de barcos para a pesca oceânica, será observado o seguinte:

I - o limite de financiamento será de 50% (cinquenta por cento) do valor do barco;

II - o prazo de financiamento será de até 20 (vinte) anos, sendo 2 (dois) anos de carência e até 18 (dezoito) anos para a amortização

§ 2º. Os financiamentos de aquisição e instalação de equipamentos contarão com até 5 (cinco) anos para amortização e até 3 (três) anos de carência, incluído o prazo de entrega; e para reparo de embarcações os prazos de amortização serão de até 3 (três) anos, com até 2 (dois) anos de carência, incluído o prazo de entrega.

§ 3º. Nos financiamentos de construção, para beneficiários de micro e pequeno portes, admite-se o financiamento do valor adicional correspondente a até 10% (dez por cento) a título de capital de giro para as finalidades da primeira armação do barco.

Art. 4º. Fica suprimido o Art. 5º, da Lei nº 10.849, de 23 de março de 2004.

Art. 5º. Fica o Poder Executivo autorizado a definir, no prazo de 180 (cento e oitenta dias), contados a partir da data da publicação desta Lei, as condições para a repactuação ou liquidação de operações de crédito contratadas com as fontes dos recursos do Pronaf Pesca.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Sala da Comissão, em de abril de 2011.

Deputado Beto Faro