

**EMENDA ADITIVA
AO PLS Nº 423, DE 2014
(Do Sr. Davi Alcolumbre – DEM/AP)**

Isenta de tributos a importação de embarcações, máquinas para leme de embarcações e hélices de embarcações e suas pás, bem como altera a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, para isentar os adubos (fertilizantes) do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Acrescente-se ao art. 1º do PLS 423/2014, os §§ 1º e § 2º, com as seguintes redações:

Art. 1º

.....
§ 1º As isenções previstas neste artigo destinam-se exclusivamente a empresa brasileira cujo controle efetivo esteja em caráter permanente sob a titularidade direta ou indireta de pessoas físicas domiciliadas e residentes no País ou de entidades de direito público interno, entendendo-se por controle efetivo da empresa a titularidade da maioria de seu capital votante e o exercício, de fato e de direito, do poder decisório para gerir suas atividades e aplicar integralmente no país os lucros e dividendos.

§ 2º Para serem beneficiadas pelas isenções previstas neste artigo, as embarcações deverão ser registradas na Bandeira Brasileira e nela deverão permanecer por um período mínimo de cinco anos a partir da isenção usufruída.

JUSTIFICATIVA

Com o advento da Emenda Constitucional nº 7/95 e da Lei nº 9.432/97, foi estabelecida a abertura do capital das empresas brasileiras de navegação ao capital estrangeiro sem qualquer restrição. Isto representou o golpe fatal na Marinha Mercante Brasileira, marcando o seu desaparecimento.

Segundo o estudo “EVOLUÇÃO E PERSPECTIVAS DE DESENVOLVIMENTO DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA”, realizado em 2008 pela Consultoria Legislativa do Senado, “o Brasil é praticamente o único país que aceita a presença de capital estrangeiro majoritário nas empresas de navegação”.

SF/15456.05042-00

A título de ilustração, vale lembrar que nas empresas de aviação a participação de capital estrangeiro não pode exceder a 20% e, nas de comunicação, 30%.

A partir de então, as Empresas Brasileiras de Navegação (EBN) passaram à propriedade das megatransportadoras estrangeiras:

- EBN Aliança, propriedade da alemã Hamburg-Süd.
- EBN Libra, propriedade da chilena Companhia Sudamericana de Vapores – CSAV.
- EBN Flumar, propriedade do grupo norueguês Odfjell Tankers A/S.
- EBN Mercosul Line, propriedade do grupo dinamarquês A. P. Møller – Maersk.
- EBN Elcano, propriedade da espanhola Empresa Nacional Elcano.

Assim, de fato, hoje, a navegação brasileira já tem sido feita, de forma majoritária, por navios estrangeiros afretados. Os fretes acompanham o mercado internacional, há pouca geração de empregos, os estaleiros nacionais estão voltados para o “off-shore” ou encomendas da Petrobrás e são remetidos para o exterior volumosos numerários referentes aos afretamentos. O déficit anual de fretes com o exterior é crescente e se aproxima de US\$ 20 bilhões.

Desta forma, não haveria qualquer sentido em estabelecer a isenção em qualquer embarcação. Seria uma renúncia fiscal em favor dos estrangeiros.

Guardadas as devidas proporções, seria a repetição do enorme erro representado na questão do tratamento de reciprocidade previsto no Acordo Sobre Transporte Marítimo entre o Brasil e a Alemanha (Decreto nº 88.947/83), no que diz respeito à Taxa de Utilização de Faróis (DL nº 1.023/69), que representa uma quantia paga ao Estado para manutenção da sinalização náutica. Por esse Acordo, os navios brasileiros ou afretados por empresas brasileiras que vão à Alemanha, cujo número, hoje, é zero, são dispensados do pagamento desta taxa.

Da mesma forma, as centenas de navios alemães ou afretados por empresas alemãs que escalam os portos do Brasil, por reciprocidade, também são dispensados desse pagamento. Considerando que, em média, esta taxa é de US\$5.000,00 por escala, não fica difícil imaginar o volume de recursos que deixa de ser arrecadado pelo Estado Brasileiro para reforçar, entre outros, os lucros das empresas de navegação estrangeiras.

Como fica claro, o objetivo de fomentar a renovação da frota mercante por meio da isenção dos principais tributos federais incidentes sobre a importação de navios e suas principais partes somente poderá ser alcançado se a isenção for prevista unicamente para as embarcações de bandeira brasileira.

Sala da Sessão, de fevereiro de 2015.

DAVI ALCOLUMBRE
Senador – DEM/AP

SF/15456.05042-00