

EMENDA ADITIVA
AO PLS Nº 421, DE 2014
(Do Sr. Davi Alcolumbre – DEM/AP)

Revoga os incisos II e III do art. 6º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, que *dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM*, e dá outras providências, para desonerar a navegação de cabotagem.

Acrescente-se novo art. 2º ao PLS 421/2014 para adicionar § 4º ao art. 6 da Lei nº 10.893/2004, renumerando-se o atual art. 2º para art. 3º, com a seguinte redação:

Art. 2º.....

“Art. 6º

§ 4º Não será devido o AFRMM previsto nos Incisos II e III deste artigo para o transporte efetuado em embarcações de bandeira brasileira pertencentes 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.

.....” (NR)

JUSTIFICATIVA

Conforme mencionou a autora do PLS 421 em sua justificativa, “*A navegação de cabotagem pode suprir com folga a demanda de transporte no sentido norte-sul, que é atualmente atendida por rodovias como a BR-101 e a BR-116. Seu emprego retiraria das estradas milhares de caminhões, que representam um risco para os demais motoristas e passageiros, comprometem a conservação do pavimento e a qualidade de vida de áreas urbanas. Além disso, o frete reduzido beneficiaria produtores e consumidores, viabilizando o barateamento do produto brasileiro, favorecendo o mercado interno e o desenvolvimento econômico*”.

Ocorre, contudo, que, 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”. 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. Möller – Maersk.
- EBN Elcano, propriedade da espanhola Empresa Nacional Elcano.

Assim, hoje, de fato, a navegação de cabotagem 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 navio da cabotagem. 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, a nobre visão que motivou a autora do PLS 421 somente poderá ser realmente alcançada 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/15646.06596-61