

PARECER Nº , DE 2016

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 421, de 2014, da Senadora Kátia Abreu, que *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.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

O PLS nº 421, de 2014, altera a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, para revogar os incisos II e III do seu art. 6º.

O inciso II do art. 6º, revogado pelo projeto, estabelece a alíquota de 10% (dez por cento) para o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) na navegação de cabotagem. O inciso III do mesmo artigo, também revogado, estabelece a alíquota de 40% (quarenta por cento) de AFRMM na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

A cláusula de vigência define que a lei entrará em vigor na data da publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro subsequente.

A justificação destaca a qualidade superior do transporte aquaviário, em diversos critérios de comparação, em relação à modalidade de transporte ferroviário. A proposição tem como objetivo retirar a assimetria tributária em prejuízo do modo hidroviário, criada pelo adicional de frete.

O projeto tramita em caráter terminativo na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), tendo sido enviado por requerimento do Senador Douglas Cintra para audiência da Comissão de Serviços de Infraestrutura.

II – ANÁLISE

A matéria diz respeito à navegação lacustre, fluvial e marítima, cuja competência legislativa é privativa da União (art. 22, X, da Constituição Federal), não havendo reserva de iniciativa em favor do Presidente da República.

A competência desta Comissão de Serviços de Infraestrutura para opinar sobre a matéria de transportes de terra, mar e ar decorre do art. 104, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal.

Conforme destaca o autor, a cobrança de AFRMM sobre a navegação de cabotagem é particularmente perversa por introduzir uma assimetria em prejuízo do modo aquaviário no transporte de mercadorias. Observa-se que o AFRMM impôs um entrave para a navegação de cabotagem, com uma alíquota de 10% sobre o frete, sem que tenha efetividade em retorno para o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval.

Além de ser bastante discutível que caiba aos pequenos e grandes usuários da navegação de cabotagem financiar a indústria naval, observa-se que, apesar de se configurar em impacto considerável contra a cabotagem, o resultado obtido com sua cobrança é comparativamente inexpressivo sobre o total gerado para o Fundo da Marinha Mercante. O total

arrecadado entre 2013 e 2014 com AFRMM sobre a cabotagem corresponde a apenas 1% em relação ao que é arrecadado com o mesmo tributo sobre a navegação de longo curso.

Outra hipótese de incidência a ser revogada é a cobrança do adicional que incide sobre a navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste, e que resulta em um fator encarecedor aplicado de forma regionalizada, em prejuízo das regiões menos desenvolvidas do país. O projeto em análise retira tal incidência, o que se coaduna com o princípio constitucional de redução das desigualdades regionais.

Desde a edição da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, está em vigor isenção fiscal para mercadorias transportadas com destino ou origem nas regiões Norte e Nordeste, pela navegação de cabotagem, fluvial ou lacustre. Essa isenção foi prorrogada até 8 de janeiro de 2017, pela Lei nº 12.507, de 2011, dessa forma não haverá impacto na arrecadação presente da AFRMM, apenas garantindo-se que o adicional deixe de existir a partir de 2017.

Ademais, acrescenta-se que o sistema de arrecadação e aplicação de recursos atualmente em vigor gera perdas econômicas e grande burocracia. O único motivo justificável para que os recursos arrecadados sejam submetidos ao controle do Poder Público é a garantia de que a aquisição ou modernização da frota seja realizada em estaleiros brasileiros. Como os estaleiros brasileiros já são protegidos por barreiras fiscais e administrativas que estabelecem impostos para a importação de navios, os quais representam cerca de 41% sobre o valor da embarcação, é provável que, mesmo havendo liberdade de escolha, não haja direcionamento de recursos para estaleiros estrangeiros.

A proposição, portanto, é de inegável mérito ao extinguir a incidência de AFRMM nas situações acima descritas, e retirando gargalos para o desenvolvimento do transporte aquaviário.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela **aprovação** do PLS nº 421, de 2014.

Sala da Comissão, 13 de abril de 2016.

Sen. Garibaldi Alves Filho, Presidente

Sen. Ricardo Ferraço, Relator