

## **PARECER Nº       , DE 2010**

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 238, de 2006, do Senador César Borges, que *altera o art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, para prorrogar, por mais dez anos, a não incidência do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) sobre as mercadorias cuja origem ou destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.*

**RELATORA: Senadora SERYS SLHESSARENKO**

### **I – RELATÓRIO**

De autoria do Senador César Borges, o projeto em pauta pretende alterar o art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que “dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências”, com a finalidade de prorrogar, por mais dez anos, a isenção do pagamento do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) sobre as mercadorias cuja origem ou destino final seja porto localizado nas regiões Norte ou Nordeste do País.

Sustenta a proposição o argumento de que as condições que justificaram a isenção concedida em 1997, relacionadas com padrões de desenvolvimento econômico inferior ao das demais regiões, ainda remanescem. Nesse sentido, ao destacar que o fim da isenção poderia comprometer a competitividade de setores industriais das duas regiões beneficiadas, o autor considera que o AFRMM representa um mecanismo concentrador de riqueza, uma vez que arrecada recursos de regiões pobres para destiná-los a estados mais ricos, nos quais se concentra a indústria naval.

Inicialmente distribuído às Comissões de Assuntos Econômicos (CAE) e de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR), cabendo à última a decisão terminativa, o PLS nº 238, de 2006, por força

da aprovação do Requerimento nº 1.093, de 2009, do Senador Romero Jucá, foi adicionalmente submetido à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI).

Na CAE, a proposição recebeu parecer pela aprovação, com emenda de autoria do Senador Renato Casagrande, que destina a isenção proposta não mais apenas às regiões Norte e Nordeste, mas aos portos localizados nas áreas de atuação das Superintendências de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e do Nordeste (SUDENE), sob o argumento de que, na jurisdição desses organismos, concentram-se as áreas do País onde se observam baixas condições de desenvolvimento.

Cumpra agora colher a manifestação desta Comissão para, em sequência, de forma terminativa, submeter-se o projeto à deliberação da CDR.

## **II – ANÁLISE**

A proposição é constitucional, uma vez que o art. 22, XI, da Carta Política atribui à União competência privativa para legislar sobre transporte, não havendo nos termos do art. 61 do texto constitucional, restrição à iniciativa parlamentar.

Quanto à juridicidade, contudo, impõe-se algum reparo. Nos termos do art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, denominada Lei de Responsabilidade Fiscal, a “concessão ou ampliação de incentivo ou benefício de natureza tributária da qual decorra renúncia de receita” está condicionada ao atendimento do disposto na lei de diretrizes orçamentárias e, adicionalmente, a uma das seguintes condições: (1) demonstração de que a renúncia foi considerada na receita da lei orçamentária e não afetará as metas fiscais do respectivo exercício ou (2) adoção de medidas de compensação por meio de correspondente aumento de receita. Como se nota, a proposição em pauta desatende o mencionado comando normativo.

No mérito, outras razões contrárias se impõem. De plano, importa observar que alguns dos pressupostos da iniciativa já não subsistem. O próprio prazo de vigência do benefício da não incidência do AFRMM nas regiões Norte e Nordeste, que, nos termos da Lei nº 9.432, de 1997, seria extinto em 9 de janeiro de 2007, foi prorrogado até 2012 por força da edição da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, decorrente da conversão da Medida Provisória nº 340, de 29 de dezembro de 2006.

No mesmo sentido, qual seja o da perda dos fundamentos que sustentam a proposição em pauta, já não se configura o aspecto de “mecanismo de concentração de riqueza”, que o autor do projeto atribuiu ao AFRMM, que retiraria recursos dos estados mais pobres em favor dos mais ricos. Na verdade, nos últimos anos, o Fundo da Marinha Mercante (FMM), para o qual convergem os recursos do AFRMM, tem financiado inúmeros projetos navais nas regiões Norte e Nordeste, a exemplo dos estaleiros instalados ou em processo de instalação, como o Atlântico Sul, no Complexo Industrial Portuário de Suape, no Estado de Pernambuco; o Rio Negro, em Manaus; o Rio Maguari, em Belém; o Inace, em Fortaleza; e o Wilson Sons, em Salvador; sem falar no recentemente anunciado Eisa Alagoas, a ser instalado a partir de 2010 no litoral sul daquele Estado.

Outra questão de mérito a recomendar a reavaliação do projeto se refere a seus efeitos econômicos. Se, no passado recente, as demandas por financiamentos com recursos do FMM se mostravam inferiores ao montante disponível, levando a que a parcela não utilizada fosse restituída ao Tesouro Nacional, hoje as circunstâncias são outras. Desde o controle eletrônico da arrecadação até o estímulo aos investimentos por meio da redução das taxas de juros e da ampliação dos prazos de carência e amortização, várias medidas de fomento ao setor naval vêm sendo adotadas pelo governo federal. Alavancadas pelo fortalecimento do comércio exterior e, especialmente, pela ampliação e crescente nacionalização das frotas vinculadas à Petrobras, essas medidas não apenas vêm resultando em volumosa demanda dos recursos do FMM como também têm levado o governo a prover fontes suplementares de financiamentos destinados à expansão e à modernização da Marinha Mercante.

Desse modo, a decisão de renunciar ainda mais à arrecadação do AFRMM, longe de favorecer a desejável redução das desigualdades regionais, como alega pretender a iniciativa em pauta, poderia operar em sentido oposto.

Todos somos testemunhas do notável desenvolvimento que a indústria naval vem experimentando nos últimos anos, após longo período de ostracismo. Esse crescimento, ao contrário de concentrar-se nas regiões mais ricas, espalha-se pelo Brasil, atraindo importantes e duradouros investimentos exatamente para as regiões Norte e Nordeste. Não parece recomendável, portanto, especialmente nesse momento de elevada demanda por financiamentos, retirar do orçamento público recursos exclusivamente destinados a investimentos no setor naval.

### **III – VOTO**

Em razão do exposto, voto pela REJEIÇÃO do PLS nº 238, de 2006, bem como da Emenda nº 01 da CAE.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora