



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 421, DE 2014

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.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Ficam revogados os incisos II e III do art. 6º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro do ano subsequente.

JUSTIFICAÇÃO

O transporte aquaviário de mercadorias é superior ao rodoviário e ao ferroviário em praticamente qualquer critério de comparação: custo, impacto sobre o meio ambiente, risco de acidentes, etc.

O Brasil dispõe de ampla rede hidroviária, composta não apenas por rios navegáveis, mas principalmente pelo Oceano Atlântico, que permite o acesso a dezenas de portos, situados de norte a sul do País, especialmente quando se considera que o Rio Amazonas apresenta condições análogas de navegabilidade até Manaus.

Enquanto a navegabilidade dos rios depende de uma série de obras, como aprofundamento do leito, derrocamento e sinalização, o mesmo não ocorre com o Oceano, que é navegável independentemente de qualquer intervenção humana e não apresenta qualquer limitação de capacidade. As obras necessárias dizem respeito ao acesso aos portos, que servem tanto a navegação de longo curso quanto a cabotagem.

Apesar de todos esses fatores favoráveis, a navegação de cabotagem é praticamente inexplorada no Brasil, devido a obstáculos burocráticos e tributários. Um dos obstáculos mais graves e menos justificáveis é a cobrança do Adicional sobre o Frete

para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), contribuição de intervenção no domínio econômico voltada para o fomento à indústria naval.

O AFRMM é cobrado sobre a remuneração do transporte aquaviário da carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro, com alíquotas de 25% (vinte e cinco por cento) na navegação de longo curso; 10% (dez por cento) na navegação de cabotagem; e 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

A cobrança de 10% sobre a o frete da navegação de cabotagem é particularmente perversa porque cria uma assimetria tributária em favor dos modos rodoviário e ferroviário de transporte de mercadorias. Trata-se de um caso único de emprego de incentivo fiscal para fomento de atividades mais caras, perigosas e impactantes do meio ambiente!

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.

Destaque-se que, ao contrário de outras obras de infraestrutura, como a duplicação de rodovias e a construção de ferrovias, o emprego da navegação de cabotagem é possível sem praticamente qualquer investimento novo, pois faz uso de uma hidrovia pronta e de capacidade ilimitada, que é o Oceano Atlântico.

A presente proposição tem por objetivo singelo retirar um dos obstáculos que impedem o pleno uso da navegação de cabotagem, que é a cobrança do AFRMM. Para tanto, revoga o dispositivo que prevê essa cobrança.

Contamos com o apoio de nossos Pares para essa proposta, que dinamizará a economia nacional, barateará os produtos locais e economizará preciosos recursos do erário.

Sala das Sessões,

Senadora **KÁTIA ABREU**

(À Comissão de Assuntos Econômicos; em decisão terminativa.)

Publicado no **DSF**, de 19/12/2014