

A IMPORTÂNCIA DO FMM PARA A NAVEGAÇÃO INTERIOR E O AGRONEGÓCIO

Eng. Naval Fabio Vasconcellos

27/06/2019

A IMPORTÂNCIA DO FMM PARA A NAVEGAÇÃO INTERIOR E O AGRONEGÓCIO

SINCONAPA

SINDICATO DA INDÚSTRIA
DA CONSTRUÇÃO NAVAL
DO ESTADO DO PARÁ



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO
Nº 423, DE 2014

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).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A importação de embarcações para o transporte de mercadorias ou para o transporte de pessoas e de mercadorias, de motores para propulsão de embarcações, de máquinas de leme para embarcações e de hélices para embarcações e suas pás, respectivamente identificados pelos códigos NCM 8901.90.00, 8904.00.00, 8408.10, 8479.89.92 e 8487.10.00 é isenta dos seguintes tributos:

I – Imposto de Importação;

II – Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidente na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços (PIS/PASEP - Importação);

III – Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior – (COFINS-Importação).

Art. 2º O art. 14 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte alteração:

*Art. 14

VIII - de adubos (fertilizantes) classificados no capítulo 31 da Tipi.
* (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

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).

- **Imposto Importação**
- **PIS / COFINS**
- **IPI não incide**
- **ICM – Estados**
- **Novos e usados!**

Justificativas

1. “A estagnação da navegação de cabotagem no

Brasil é lamentável e causa graves prejuízos



A IMPORTÂNCIA DO FMM PARA A NAVEGAÇÃO INTERIOR E O AGRONEGÓCIO

SINCONAPA

SINDICATO DA INDÚSTRIA
DA CONSTRUÇÃO NAVAL
DO ESTADO DO PARÁ



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).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A importação de embarcações para o transporte de mercadorias ou para o transporte de pessoas e de mercadorias, de motores para propulsão de embarcações, de máquinas de leme para embarcações e de hélices para embarcações e suas pás, respectivamente identificados pelos códigos NCM 8901.90.00, 8904.00.00, 8408.10, 8479.89.92 e 8487.10.00 é isenta dos seguintes tributos:

I – Imposto de Importação;

II – Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidente na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços (PIS/PASEP - Importação);

III – Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior – (COFINS-Importação).

Art. 2º O art. 14 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte alteração:

*Art. 14

VIII - de adubos (fertilizantes) classificados no capítulo 31 da Tipi.

* (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Justificativas

2. “Igualmente importante, o art. 2º da proposição cria hipótese de isenção do Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para os adubos (fertilizantes)..... ☹️

1. Combustíveis – 18%
2. Contêineres – 17%
3. Fertilizantes – 13,5%

**Arco Norte – comboios fluviais para o agronegócio:
2013-2018 – aprox. R\$ 2 bilhões – FMM – 500 embarcações. Project Finance tradings e logística
Apoio portuário – importações e exportações**

Futuro: BR163, Ferrogrão, Pedral Lourenço

.....Tamanha transferência de recursos da agricultura para a indústria de construção naval não se justifica, haja vista os elevados preços que continuam a ser praticados por aquela indústria.” ☹️

A IMPORTÂNCIA DO FMM PARA A NAVEGAÇÃO INTERIOR E O AGRONEGÓCIO

SINCONAPA

SINDICATO DA INDÚSTRIA
DA CONSTRUÇÃO NAVAL
DO ESTADO DO PARÁ

2013-2018

- 450 barcaças
- 15 empurradores de grande porte
- 10 empurradores de pequeno porte
- 185.000 t de aço
- 3.500 t de solda
- 700.000 l de tinta
- 1.800 guinchos de atracação
- 450 conjuntos de tampas
- 50 MCPs
- 50 GGs
- 50 propulsores azimutais
- Demais materiais e equipamentos
- Serviços locais
- 1.500 empregos diretos – consumo local
- 6.000 empregos indiretos
- R\$ 2 bilhões



A IMPORTÂNCIA DO FMM PARA A NAVEGAÇÃO INTERIOR E O AGRONEGÓCIO

SINCONAPA

SINDICATO DA INDÚSTRIA
DA CONSTRUÇÃO NAVAL
DO ESTADO DO PARÁ



	Bacia Amazônica	Bacia Mississippi-Missouri
Área (km2)	3.840.000 (Brasil)	2.980.000
Principal rio (km)	Amazonas: 3.165 (Brasil)	Mississippi: 3.734
Principal porto escoamento	Vila do Conde-PA	New Orleans-LA
Canal Panamá (nM)	2.800	1.900
Rotterdam (nM)	5.700	5.900
Shangai (nM)	11.000	10.000
Suez (nM)	6.700	7.600
Exportacao de grãos (% exportação nacional)	13% (Barcarena-Santarem-Itacoatiara)	52 %
Exportação grãos (Mt)	aprox 14 Mt	aprox. 60 Mt
Barcaças cobertas	aprox. 1000	aprox. 18.000

A IMPORTÂNCIA DO FMM PARA A NAVEGAÇÃO INTERIOR E O AGRONEGÓCIO

SINCONAPA

SINDICATO DA INDÚSTRIA
DA CONSTRUÇÃO NAVAL
DO ESTADO DO PARÁ

Potencial minimo para 10 anos

- 2000 barcas
- 80 empurradores de grande porte
- 40 empurradores de pequeno porte
- 850.000 t de aço
- 17.000 t de solda
- 3.000.000 l de tinta
- 8.000 guinchos de atracação
- 2000 conjuntos de tampas
- 240 MCPs
- 240 GGs
- 240 propulsores azimutais
- Demais materiais e equipamentos – locais, nacionais,
importados
- Serviços locais
- 3.000 empregos diretos – consumo local
- 12.000 empregos indiretos
- R\$ 10 bilhões
- Reparos navais

CP:

- *BR-163 - Asfaltamento*
- *Manutenção e dragagem – Rio
Madeira*

MP:

- *BR-163 - Concessão*
- *Calado Vila do Conde – 20m*
- *Pedral Lourenço*
- *Pedral Marabá*
- *Hidrovia Capim*
- *Concessões Hidroviárias*

LP:

- *Ferrogrão*

OUTROS MERCADOS:

- *Distribuição GNL*
- *Balsas Ro-Ro – Carga Geral*
- *Balsas mineraleiras*
- *Balsas-tanque*

A IMPORTÂNCIA DO FMM PARA A NAVEGAÇÃO INTERIOR E O AGRONEGÓCIO

SINCONAPA

SINDICATO DA INDÚSTRIA
DA CONSTRUÇÃO NAVAL
DO ESTADO DO PARÁ



TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

TC 020.958/2015-3

GRUPO I – CLASSE II – Plenário

TC 020.958/2015-3

Natureza: Solicitação do Congresso Nacional

Órgão: Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC).

Interessado: Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural da Câmara dos Deputados.

Representação legal: não há.

SUMÁRIO: SOLICITAÇÃO DO CONGRESSO NACIONAL. EXAME DA LEGALIDADE DA ARRECADAÇÃO DO ADICIONAL AO FRETE PARA RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE (AFRMM) E SUA APLICAÇÃO POR MEIO DO FUNDO DA MARINHA MERCANTE (FMM) NOS ÚLTIMOS DEZ ANOS. ATENDIMENTO. INFORMAÇÃO AOS INTERESSADOS.

RELATÓRIO

Adoto como relatório a ulterior instrução produzida no âmbito da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária, Hidrica e Ferroviária (SeinfraHidroFerrovia), acostada à peça 47, que contou com a anuência do escalão dirigente da unidade técnica (peças 48 e 49):

“INTRODUÇÃO

1. Trata-se de Solicitação do Congresso Nacional (SCN), já admitida pelo Ministro Relator (peça 8), formalizada por meio do Ofício 611/2015-CAPADR, de 19/3/2015, da Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural da Câmara dos Deputados, a qual encaminhou a Proposta de Fiscalização e Controle (PFC) 39/2015, de autoria do Deputado Federal Sérgio Souza, aprovada pelo Plenário daquela Comissão (peça 1).

HISTÓRICO

2. A referida PFC solicita que o Tribunal realize fiscalização para verificar, nos últimos 10 anos, se a arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e sua aplicação por meio do Fundo da Marinha Mercante (FMM) atendem o objetivo da legislação pertinente, face à falta de transparência de como os recursos são arrecadados e aplicados (peça 1, p. 2).

3. Mais especificamente, a PFC 39/2015 requer que sejam verificados (peça 1, p. 9):

a) O volume de recursos arrecadados com o AFRMM nos últimos 10 anos;

b) A destinação e principais beneficiários dos recursos;

c) Os setores onerados com o AFRMM; e

d) O cumprimento da legislação pelos órgãos envolvidos.

4. Após a análise inicial da unidade técnica (peças 6 e 7), o Ministro Relator (peça 8) conheceu da solicitação e autorizou a realização da diligência proposta (peça 9).

5. Após o exame da resposta à diligência e análise da legislação referente ao tema, a Secretaria, em 29/3/2016, entendeu necessário pedir prorrogação por 90 dias no prazo para atendimento da presente Solicitação do Congresso Nacional, nos termos do art. 15, § 2º, da Resolução-TCU 215/2008, em virtude da necessidade de aprofundar as informações já obtidas (peças

Sumário: Solicitação do Congresso Nacional. Exame da legalidade da arrecadação do adicional ao frete para renovação da marinha mercante (AFRMM) e sua aplicação por meio do Fundo da Marinha Mercante (FMM) nos últimos dez anos.

Interessado: Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural da Câmara dos Deputados.

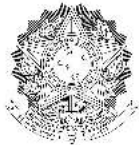
116. Com relação aos setores econômicos onerados com a cobrança do AFRMM, o levantamento dos dados realizado pelo Serpro (tabela 4), para o ano de 2015, mostra que o setor de combustíveis é o que mais contribui no recolhimento do AFRMM (18%), seguido de cargas diversas transportadas por contêineres (17%) e adubos e fertilizantes (13,7%).

134. Dentro do escopo considerado para esta fiscalização, não foram detectados indícios de que os recursos do fundo tenham sido aplicados em desacordo com o que preconiza a Lei 10.893/2004, em seu artigo 26.

A IMPORTÂNCIA DO FMM PARA A NAVEGAÇÃO INTERIOR E O AGRONEGÓCIO

SINCONAPA

SINDICATO DA INDÚSTRIA
DA CONSTRUÇÃO NAVAL
DO ESTADO DO PARÁ



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI
Nº 2948, DE 2019

Altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, para eliminar restrições ao afretamento e à aquisição de embarcações para uso na navegação brasileira.

AUTORIA: Senador Alvaro Dias (PODE/PR)



Página da matéria

Altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, para eliminar restrições ao afretamento e à aquisição de embarcações para uso na navegação brasileira

Art. 1º Esta Lei elimina restrições ao afretamento e à aquisição de embarcações para uso na navegação brasileira.

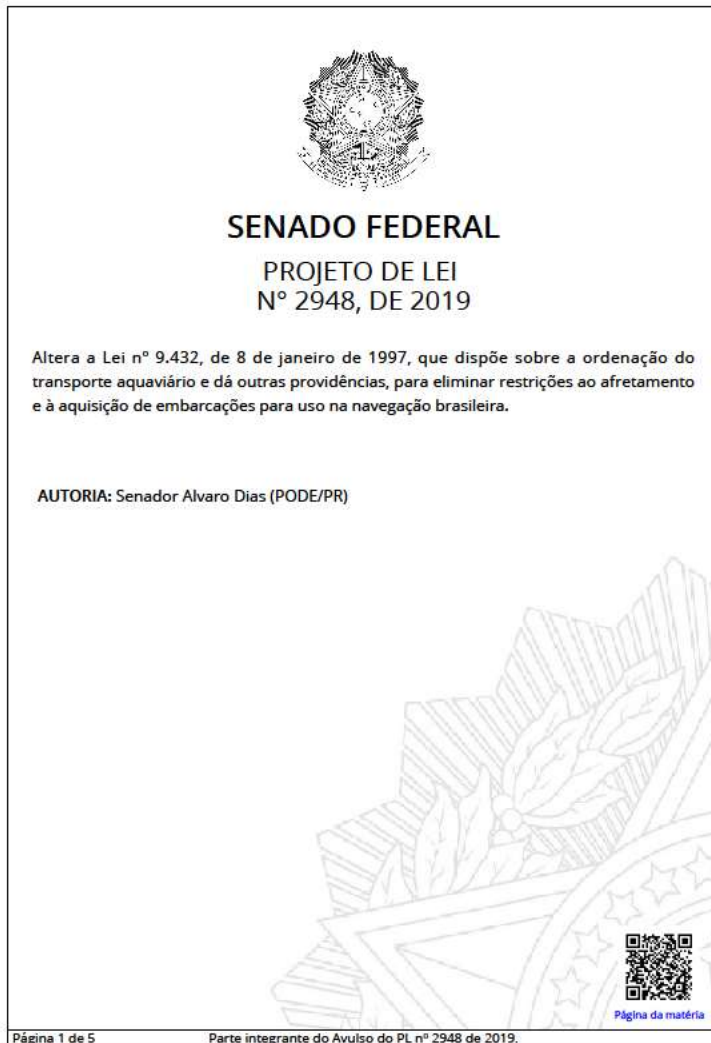
Justificativas

1. O incentivo ao transporte aquaviário, que tem menor custo logístico menor do que o transporte por rodovias ou por ferrovias, permitirá o aumento da participação da navegação de cabotagem na matriz de transportes brasileira, o que renderá ao nosso país diversas vantagens econômicas e sociais. 😊

A IMPORTÂNCIA DO FMM PARA A NAVEGAÇÃO INTERIOR E O AGRONEGÓCIO

SINCONAPA

SINDICATO DA INDÚSTRIA
DA CONSTRUÇÃO NAVAL
DO ESTADO DO PARÁ



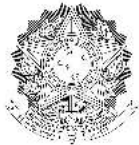
Justificativas

2. As restrições impostas ao afretamento e à aquisição de navios estrangeiros constituem verdadeira barreira à expansão e à renovação da frota nacional, o que dificulta o crescimento do transporte aquaviário no Brasil, a pretexto de proteger a indústria naval do país. ☹️
3. As políticas de proteção da marinha mercante e da construção naval, não foram capazes de desenvolver esses setores, mas terminaram por prejudicar o desenvolvimento do transporte aquaviário. O alto custo de aquisição de embarcações construídas no Brasil, associada à incapacidade de atendimento da demanda por parte dos estaleiros nacionais, mantêm quase estagnada o tamanho da frota nacional de transporte. ☹️

A IMPORTÂNCIA DO FMM PARA A NAVEGAÇÃO INTERIOR E O AGRONEGÓCIO

SINCONAPA

SINDICATO DA INDÚSTRIA
DA CONSTRUÇÃO NAVAL
DO ESTADO DO PARÁ



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI
Nº 2948, DE 2019

Altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, para eliminar restrições ao afretamento e à aquisição de embarcações para uso na navegação brasileira.

AUTORIA: Senador Alvaro Dias (PODE/PR)



Página da matéria

Justificativas

- Esta proposição tem por objetivo possibilitar o incremento da frota de embarcações que operam na navegação brasileira, particularmente na cabotagem, por meio da facilitação do afretamento e da importação de navios novos e usados. 😞

A IMPORTÂNCIA DO FMM PARA A NAVEGAÇÃO INTERIOR E O AGRONEGÓCIO

SINCONAPA

SINDICATO DA INDÚSTRIA
DA CONSTRUÇÃO NAVAL
DO ESTADO DO PARÁ

1. Diagnóstico correto

- Transporte aquaviário pouco utilizado
- Cabotagem incipiente na matriz de transportes
- Necessidade de aumento da participação do aquaviário na matriz

2. Remédio errado

- Abertura de afretamento
- Abertura de importações
 - Novas e usadas
 - Não discrimina tipo de navegação
- Eliminação do FMM

**Vamos importar
caminhões e vagões sem
construir e melhorar
rodovias e ferrovias?**

3. Consequências

- Não resolve o problema
- Mata a indústria naval existente

A IMPORTÂNCIA DO FMM PARA A NAVEGAÇÃO INTERIOR E O AGRONEGÓCIO

SINCONAPA

SINDICATO DA INDÚSTRIA
DA CONSTRUÇÃO NAVAL
DO ESTADO DO PARÁ

Diferentes modalidades

- Navegação – ANTAQ
- Embarcações
- Estaleiros

Modalidade de navegação	Tipo de embarcação	Porte do estaleiro	Onde se localizam
Longo curso / Transoceânica	Navios de grande porte	Grandes estaleiros	RJ, PE, BA, RS
Cabotagem costeira	Navios de médio e grande porte		
Cabotagem fluvial	Balsas, empurradores e navios de pequeno e médio portes	Estaleiros pequenos e médios	AM, PA, CE, RJ, SP, SC, RS
Apoio portuário	Rebocadores oceânicos e portuários		
Apoio offshore	Embarcações de apoio à plataformas de petróleo		

A IMPORTÂNCIA DO FMM PARA A NAVEGAÇÃO INTERIOR E O AGRONEGÓCIO

SINCONAPA

SINDICATO DA INDÚSTRIA
DA CONSTRUÇÃO NAVAL
DO ESTADO DO PARÁ



REMÉDIO CORRETO

Achados de auditoria:

1. Não existe política pública específica de fomento à navegação de cabotagem
2. Os sistemas de informação governamentais não proveem informações suficientes que permitam o monitoramento das ações de fomento à navegação de cabotagem de contêiner
3. As estratégias previstas na PNT e a atuação dos órgãos setoriais não solucionam a falta de isonomia dos preços de combustível entre a navegação de cabotagem e a de longo curso
4. Não há fomento à competição entre armadores na navegação de cabotagem de contêiner
5. A atuação dos órgãos e entes públicos não promove a operacionalização do transporte multimodal de cargas na cabotagem

A IMPORTÂNCIA DO FMM PARA A NAVEGAÇÃO INTERIOR E O AGRONEGÓCIO

SINCONAPA

SINDICATO DA INDÚSTRIA
DA CONSTRUÇÃO NAVAL
DO ESTADO DO PARÁ



ACHADOS DE AUDITORIA (adicionais)

6. Infraestrutura e legislação portuária
7. Legislação / custos trabalhistas
8. Praticagem
9. Avaliação da reserva de mercado

Capex do navio:

Apenas 4% do custo da cabotagem!

A IMPORTÂNCIA DO FMM PARA A NAVEGAÇÃO INTERIOR E O AGRONEGÓCIO

SINCONAPA

SINDICATO DA INDÚSTRIA
DA CONSTRUÇÃO NAVAL
DO ESTADO DO PARÁ

Obrigado

fabio@riomaguari.com.br

(91) 98114-2112