

AFRMM

Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante

**Efeitos negativos do PLS nº 421/2014 para a
Navegação de Cabotagem e Navegação Interior**

Índice

- Projeto de Lei do Senado nº 421/2014
- O Mecanismo do AFRMM x FMM
 - ✓ Fundo da Marinha Mercante - FMM
 - ✓ Análise da Incidência do AFRMM
 - ✓ Fluxo do AFRMM na EBN
- Situação na Navegação Interior
- Situação na Navegação de Cabotagem
- Movimentação de Cargas na Cabotagem
- Movimentação de Cargas entre Portos S & SE
- Ressarcimento do AFRMM das Operações N & NE
- Ressarcimento AFRMM – Créditos Pendentes
- Conclusão
- Propostas Alternativas / Complementares

Projeto de Lei do Senado nº 421/2014

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 421, DE 18 DE DEZEMBRO 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.

Nova redação da Lei nº 10.893, de 13/07/2004, com alteração proposta no PLS nº 421/2014

Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se as seguintes alíquotas:

I - 25% (vinte e cinco por cento) na navegação de longo curso;

~~II - 10% (dez por cento) na navegação de cabotagem; e~~

~~III - 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de grãos líquidos nas regiões Norte e Nordeste.~~

O Mecanismo do AFRMM x FMM

Siglas utilizadas no texto:

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

EBN – Empresa Brasileira de Navegação

FMM – Fundo da Marinha Mercante

AFRMM – Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante

ANTAQ – Agência reguladora que, entre outras atribuições, é responsável pela concessão de outorga às empresas que se habilitarem a operar na navegação comercial no País.

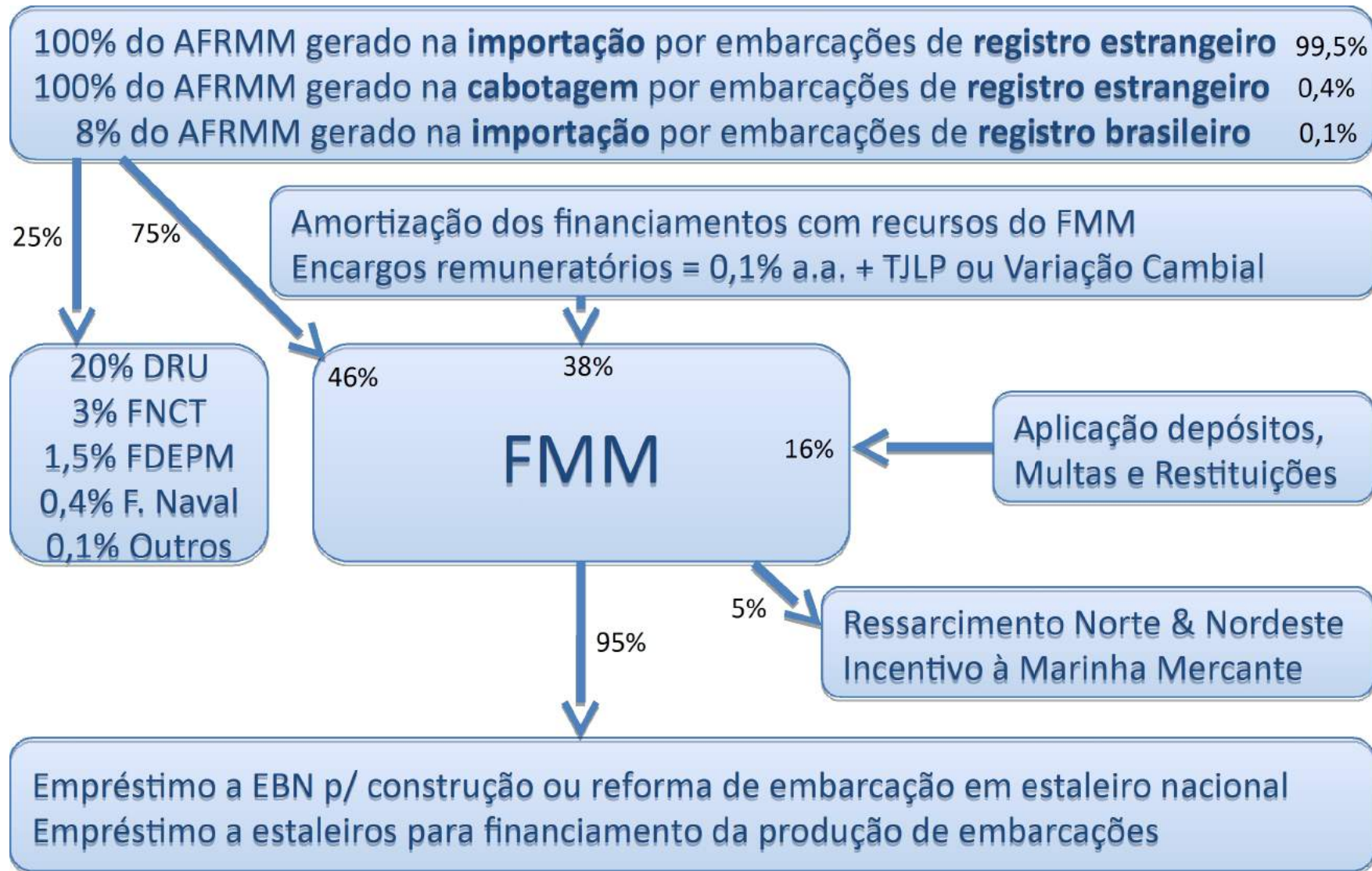
EBN – Empresa com sede no País, constituída conforme estabelecido na legislação brasileira sem restrições de origem do Capital Social, que, tendo cumprida os requisitos necessários, obteve outorga da **ANTAQ** para operar como empresa de navegação nas diferentes modalidades previstas.

FMM – Fundo de natureza contábil, destinado a prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras.

AFRMM – CIDE (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico) que, quando devida, incide sobre o frete do transporte aquaviário e deverá ser recolhida pelo Consignatário da carga, sendo fonte básica do **FMM**.

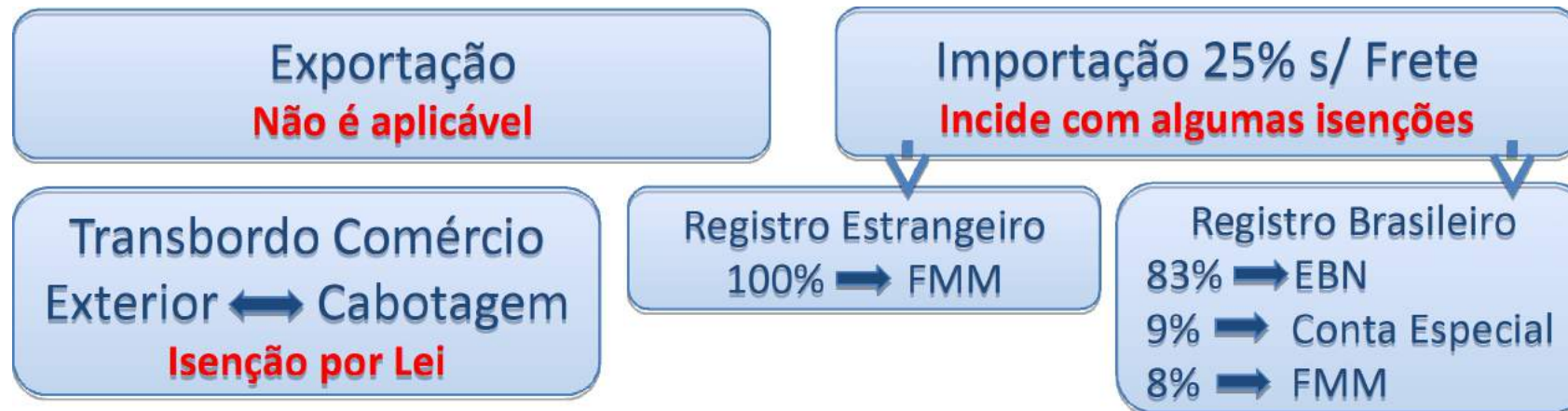
Os 3 painéis a seguir apresentam, respectivamente, um quadro de Usos e Fontes do **FMM**, uma análise da incidência do **AFRMM** para os diferentes segmentos do transporte aquaviário e o fluxo do **AFRMM** dentro da **EBN**. Em seguida, iremos analisar os efeitos do PLS nº 421/2014, para os setores que seriam afetados pelo Projeto de Lei.

Fundo da Marinha Mercante - FMM



Análise da Incidência do AFRMM

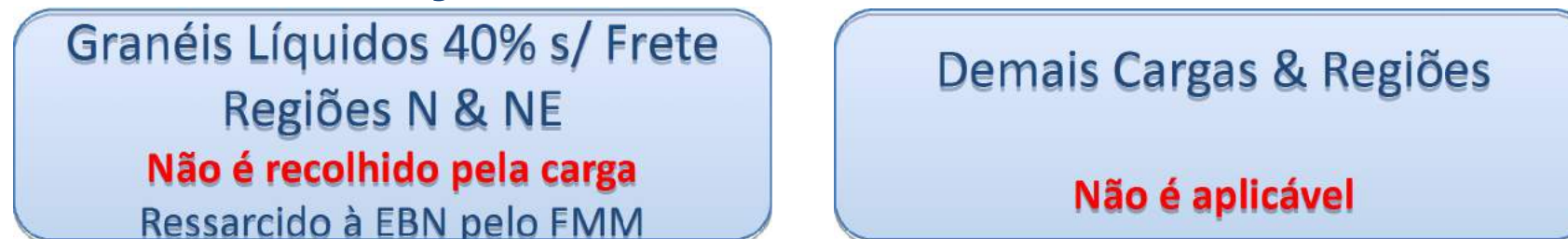
COMÉRCIO EXTERIOR - TRANSPORTE DE LONGO CURSO



NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM 10% S/ FRETE



NAVEGAÇÃO INTERIOR FLUVIAL E LACUSTRE



Fluxo do AFRMM na EBN



Conta Vinculada do AFRMM

- O Art. 17 da Lei nº 10.893/2004, determina que:

Art. 17 O produto da arrecadação do **AFRMM** será destinado:

.....

.

II - a empresa brasileira de navegação, operando embarcação própria ou afretada, de registro brasileiro:

a)

.

b) 83% (oitenta e três por cento) do **AFRMM** que tenha gerado na navegação de longo curso, quando a embarcação estiver inscrita no REB; e

c) **100% (cem por cento) do AFRMM que tenha gerado nas navegações de cabotagem, fluvial e lacustre;**

- Toda **EBN** que opera no transporte de cargas na navegação de longo curso e/ou de cabotagem ou no transporte de graneis líquidos na navegação interior, nas regiões Norte ou Nordeste, mantém uma Conta Vinculada no Banco do Brasil para movimentar os valores correspondentes ao **AFRMM** gerado.

- As principais fontes de recursos depositados na Conta Vinculada da **EBN** são o **AFRMM** gerado conforme Art. 17 da Lei nº 10.893/04 e o ressarcimento dos valores não recolhidos em decorrência da não-incidência do **AFRMM** nas operações **N & NE**.

Situação na Navegação Interior

Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004 (Art. 6º)

Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se as seguintes alíquotas:

.....
III - 40% (quarenta por cento) na **navegação fluvial e lacustre**, quando do transporte de **granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste**.

Lei nº 9.432, de 08 de janeiro de 1997 (Art. 17)

Art. 17 Por um prazo de dez anos, contado a partir da data da vigência desta Lei, **não incidirá** o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja **porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País**.

Lei nº 12.507, de 11 de outubro de 2011 (Art. 3º)

“O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até **8 de janeiro de 2017**, nas navegações de cabotagem, **interior fluvial e lacustre**.”

CONCLUSÃO

Nos últimos 19 anos nenhuma carga transportada na navegação interior fluvial e lacustre teve recolhimento do AFRMM pelo Consignatário da carga.

Situação na Navegação de Cabotagem (I)

Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004 (Art. 6º)

Art. 6º O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se as seguintes alíquotas:

.....
II - 10% (dez por cento) na navegação de **cabotagem**; e

Lei nº 9.432, de 08 de janeiro de 1997 (Art. 17)

Art. 17 Por um prazo de dez anos, contado a partir da data da vigência desta Lei, **não incidirá** o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja **porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País**.

Lei nº 12.507, de 11 de outubro de 2011 (Art. 3º)

“O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até **8 de janeiro de 2017**, nas navegações de **cabotagem**, interior fluvial e lacustre.”

CONCLUSÃO

Nos últimos 19 anos as cargas transportadas na navegação de cabotagem, com porto de origem e /ou destino nas regiões Norte e /ou Nordeste, não tiveram recolhimento do AFRMM pelo Consignatário da carga.

Situação na Navegação de Cabotagem (II)

- A competitividade do transporte marítimo depende fundamentalmente da distância entre os portos de origem e destino da carga e das distâncias e dos acessos entre cada porto e os locais de coleta ou entrega da mercadoria.
- Pelas características do nosso litoral e pela localização dos centros de produção e de consumo do País, pode-se afirmar que a enorme maioria das cargas movimentadas na navegação de cabotagem tem pelo um dos portos de carregamento ou de descarga em uma das regiões que tem o benefício da não-incidência do **AFRMM**.
- De acordo com as estatísticas mantidas pela ANTAQ **50,7%** das cargas transportadas pela na navegação de cabotagem tem seus portos de origem e de destino nas regiões Norte e Nordeste, **17,3%** tem origem nas regiões Norte ou Nordeste e destino nas regiões Sul ou Sudeste, **18,3%** tem origem nas regiões Sul ou Sudeste e destino nas regiões Norte ou Nordeste, o que totaliza **86,3%** das cargas que se beneficiam da não-incidência do AFRMM concedido pelo Art. 17 da Lei nº 9.432/1997, e apenas **13,7%** são movimentadas entre portos localizados apenas nas regiões Sul e Sudeste. *(Ver tabela no próximo slide)*
- Ainda, segundo as estatísticas da ANTAQ, em 2015 foram transportadas entre portos localizados nas regiões Sul e Sudeste 4.721.069 ton, sendo 2.357.621 ton (50%) em contêineres (peso bruto), 2.057.055 ton (43,5%) carga geral solta e 306.393 ton (6,5%) de graneis sólidos. *(Ver tabelas e comentários nos 2 próximos*

Movimentação de Cargas na Cabotagem

Movimentação da Cabotagem por Região de Origem e Destino (%)

	Destino				
Embarque	N	NE	SE	S	Total
N	15,36%	30,95%	3,29%	0,80%	50,39%
NE	3,09%	1,28%	11,60%	1,60%	17,57%
SE	3,26%	6,89%	4,63%	6,18%	20,96%
S	1,60%	6,54%	2,44%	0,50%	11,08%
Total	23,31%	45,66%	21,95%	9,080%	100,00%

Movimentação da Cabotagem entre Portos Sudeste / Sul (%)

	Destino						
Origem	ES	RJ	SP	PR	SC	RS	Total
ES	0,00%	0,32%	1,04%	0,02%	33,39%	0,03%	34,79%
RJ	0,65%	0,00%	1,88%	0,26%	1,20%	0,40%	4,39%
SP	20,98%	5,15%	0,00%	4,23%	7,66%	2,93%	40,94%
PR	0,74%	0,35%	3,49%	0,00%	0,28%	0,18%	5,05%
SC	3,31%	1,15%	1,54%	1,29%	0,00%	0,31%	7,60%
RS	5,08%	0,94%	0,34%	0,28%	0,60%	0,00%	7,24%
Total	30,75%	7,91%	8,30%	6,06%	43,13%	3,85%	100,00%

Fonte: Estatísticas da ANTAQ – Ano 2015

Dados excluindo o transporte de Granéis Líquidos

Movimentação de Cargas entre Portos Sudeste e Sul

Movimentação da Cabotagem entre Portos Sudeste / Sul (ton)

Origem	Destino						Total
	ES	RJ	SP	PR	SC	RS	
ES	0	15.027	49.113	803	1.576.234	1.397	1.642.574
RJ	30.791	0	88.753	12.096	56.838	18.653	207.131
SP	990.270	243.044	0	199.522	361.433	138.317	1.932.586
PR	34.780	16.728	164.991	0	13.077	8.724	238.300
SC	156.090	54.448	72.806	60.675	0	14.608	358.627
RS	239.818	44.191	16.211	13.158	28.473	0	341.851
Total	1.451.749	373.438	391.874	286.254	2.036.055	181.699	4.721.069

Fonte: Estatísticas da ANTAQ – Ano 2015

Dados excluindo o transporte de Granéis Líquidos

- Nessa tabela, a movimentação de contêineres é na quase totalidade transporte de cargas do comércio exterior (“feeder”), com transbordo em Santos (75%), Itapoá (8,5%) e Itaguaí (7,5%) que já gozam de isenção do AFRMM.
- No grupo Carga Geral a quase totalidade da movimentação entre o ES e SC, corresponde a um contrato de transporte de longo prazo, em embarcações especializadas, cuja logística foi concebida com base no transporte marítimo de cabotagem, considerando todos os impostos e encargos (inclusive AFRMM).

Ressarcimento do AFRMM das Operações N & NE

- Quando o Art. 17 da Lei nº 9.432/1997 concedeu o benefício da **não-incidência** do **AFRMM** para as regiões Norte e Nordeste do País, o Legislador entendeu que o efeito desejado não seria alcançado se as **EBN** não conseguissem repor a perda de receita decorrente do não recolhimento do **AFRMM** gerado nos transportes realizados de/para/entre portos dessas duas regiões, pois teria como consequência um aumento de frete equivalente à perda de receita do **AFRMM**.
- A solução encontrada veio através do Parágrafo Único do Art. 17 da Lei nº 9.432/1997: “O Fundo da Marinha Mercante ressarcirá as empresas brasileiras de navegação das parcelas previstas no art. 8º, incisos II e III, do Decreto-lei nº 2.404/1987, republicado de acordo com o Decreto-lei nº 2.414, de 12 de fevereiro de 1988, que deixarão de ser recolhidos em razão da não incidência estabelecida neste artigo.”, cabendo ao Departamento de Marinha Mercante (DMM/MT) administrar o processo.
- Em decorrência do disposto no Art. 52-A, da Lei nº 10.893/2004, incluído através do Art. 2º, da Lei nº 12.599/2012, a partir do Decreto nº 8.257, de 29 de maio de 2014, a responsabilidade pelo ressarcimento do **AFRMM** não recolhido foi transferida para a Secretaria da Receita Federal do Brasil (SRF).

Resumo

As cargas transportadas pela navegação interior e pela navegação de cabotagem com porto de origem ou destino nas regiões Norte e Nordeste do País não recolhem **AFRMM**, mas as **EBN** são compensadas através do ressarcimento, enquanto que nas cargas com **insenção** do **AFRMM** a **EBN** não recebe qualquer compensação, tendo redução real da sua receita.

Conclusão

- As justificativas apresentadas na proposta da Senadora Kátia Abreu, no encaminhamento do PLS nº 421/2014, bem como no Relatório do Senador Ricardo Ferraço, ao propor a aprovação desse PLS na Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) do Senado, demonstram claramente a intenção de desonerar o transporte de cabotagem no País, conforme se depreende dos textos a seguir:
 - ✓ *“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.” (SF/14480.05198-14)*
 - ✓ *“Esse adicional, que em tese deveria fortalecer a estrutura de navegação de cabotagem, na prática são recursos drenados da competitividade da economia brasileira para o caixa único do Tesouro Nacional” — disse Ricardo Ferraço (PSDB-ES), relator da matéria na CI. (Portal do Senado Federal)*
- Conforme ficou demonstrado, a **ISENÇÃO** do **AFRMM** na navegação de cabotagem e interior fluvial e lacustre não traz benefícios para os usuários desses modais de transporte, pois, desde 1997, está em vigor o dispositivo que estabelece a **NÃO INCIDÊNCIA** do **AFRMM**, com compensação às empresas de navegação, pelo FMM, dos valores não recolhidos, evitando o repasse ao frete a perda de receita.
- A transformação da **NÃO-INCIDÊNCIA** em **ISENÇÃO** resulta em aumento do frete marítimo para compensar a perda da receita gerada através do **Ressarcimento**.

Propostas Alternativas / Complementares

- Aprovar Projeto de Lei ou Medida Provisória com a finalidade de prorrogar, por pelo menos mais 5 anos, o dispositivo estabelecido no Art. 17 da Lei nº 9.432/1997, bem como o ressarcimento dos valores de AFRMM não recolhidos, conforme previsto no Art. 52-A da Lei 10.893/2004, pois a última prorrogação (2ª), através do Art. 3º, da Lei nº 12.507/2012, estabeleceu o novo prazo até 08 de janeiro de 2017, garantindo a continuidade do processo atual;
- Assegurar que o ressarcimento dos valores não recolhidos em virtude da não-incidência do **AFRMM**, até 29/05/2014, bem como o pagamento do Incentivo à Marinha Mercante, gerado até 31/12/2011, de responsabilidade do DMM/MT (“legado”) seja feito de forma regular, sem atrasos, com liquidação até final de 2017;
- Criar fonte de recursos alternativa para pagamento dos valores acima, através de ampliação dos recursos destinados à Conta Especial do **AFRMM**, com finalidade específica, até a liquidação integral do “legado”;
- Agilizar o processo de ressarcimento do **AFRMM** pela SRF, inicialmente apresentado às **EBNs** como solução para os constantes atrasos do DMM / MT, mas que encontra-se travado há quase 2 anos, por dificuldades internas e exigências adicionais da SRF;
- Isentar do pagamento da Taxa de Utilização do Mercante (TUM) as cargas de cabotagem que estejam contempladas com a não-incidência do **AFRMM**.



ABAC

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS
ARMADORES



Syndarma