

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**

**Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do
Agronegócio**

49^a Reunião Ordinária



03/agosto/2016

Índice

- Siglas e Definições
- Projeto de Lei do Senado nº 421/2014
- Conta Vinculada do AFRMM
- Não-incidência c/ Ressarcimento x Isenção do AFRMM
- Situação na Navegação Interior
- Situação na Navegação de Cabotagem
- Movimentação de Cargas na Cabotagem
- Fluxos de Carga na Navegação de Cabotagem
- Conclusão
- Proposta e Alternativa
- Projeto de Lei nº 5758, de 06/07/2016

Siglas e Definições

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

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

AFRMM – Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – 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**.

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.~~

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**.

Não-incidência c/ Ressarcimento x Isenção do AFRMM

- 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, mas não teria alcançado o efeito desejado se as **EBN** não conseguissem repor a perda de receita do **AFRMM** decorrente do benefício concedido.
- A solução veio através do Parágrafo Único do próprio Art. 17 da Lei nº 9.432/1997: “O Fundo da Marinha Mercante ressarcirá as empresas brasileiras de navegação das **parcelas** que deixarão de ser recolhidos em razão da não incidência estabelecida neste artigo.”, cabendo ao Departamento de Marinha Mercante (DMM) administrar o processo.
- As **parcelas** que deixam de ser recolhidas em decorrência da **não-incidência** concedida no Art. 17 da Lei nº 9.432/1997, mas são ressarcidas às **EBN** pelo **FMM**, são exatamente as mesmas que o PLS nº 421/2014, propõe tornar **isentas** do **AFRMM**, sem qualquer previsão para as **EBN** serem compensadas pela perda de receita, o que refletiria no valor do frete.
- 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 responsabilidade pelo ressarcimento do **AFRMM** não recolhido foi transferida do **DMM** para a Secretaria da Receita Federal do Brasil (**SRF**).

Fato

As cargas transportadas na navegação interior e na navegação de cabotagem, com porto de origem ou destino nas regiões Norte e Nordeste do País, não recolhem **AFRMM**, mas a **EBN** é compensada através do ressarcimento pelo **FMM**, enquanto que nas cargas com isenção do **AFRMM** a **EBN** não recebe qualquer compensação, tendo redução real da sua receita.

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**.”

FATO

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

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.”

FATO

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.

Movimentação de Cargas na Cabotagem

Tabela de Origem e Destino (%)

Porto de	Porto de Destino				Total p/
Embarque	N	NE	SE	S	Origem
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 p/ Destino	23,31%	45,66%	21,95%	9,080%	100,00%

Dados excluem o transporte de Granéis Líquidos (Petróleo) que gozam de isenção do AFRMM

Fonte: Estatísticas da ANTAQ – Ano 2015

Fluxos de Carga na Navegação de Cabotagem

- 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 embarque ou de descarga em uma das duas regiões que tem o benefício da não-incidência do **AFRMM**.
- De acordo com as estatísticas da **ANTAQ**, em 2015, **50,7%** das cargas transportadas 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.
- Ainda, segundo as estatísticas da **ANTAQ**, do total transportado entre portos das regiões Sul e Sudeste cerca de **50%** foi de carga “feeder” em contêineres que tem isenção do **AFRMM** por ser carga de comércio exterior, **33,3%** corresponde a um projeto de longo prazo em que o **AFRMM** fez parte da sua viabilidade, o que reduz a menos de **3%** do total as cargas que teriam o benefício da isenção do **AFRMM**.

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 da Casa em desonerar o transporte aquaviário 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** iria resultar em aumento do frete marítimo para compensar a perda da receita gerada através do **ressarcimento**.

Proposta e Alternativa

- Considerando que:
 - a intenção do PLS nº 421/2014, bem como do Relatório aprovado na Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado, foi sempre no sentido de desonerar o transporte aquaviário no País;
 - todas as cargas movimentadas na navegação interior fluvial e lacustre e a enorme maioria das cargas na navegação de cabotagem gozam do benefício na não-incidência do AFRMM;
 - para as cargas com não-incidência do AFRMM está previsto o ressarcimento pelo FMM às EBN dos valores não recolhidos, ao contrário das cargas com isenção, em que as empresas de navegação tem perda real de receita;

recomendamos o arquivamento do PLS nº 421/2014, caso contrário o dispositivo terá efeito oposto ao que se deseja alcançar, já que os fretes teriam que ser majorados para compensar a perda de receita do AFRMM.

- Como alternativa ao arquivamento, o projeto poderá prosseguir através de Substitutivo com a finalidade de prorrogar, por pelo menos mais 5 anos, o dispositivo estabelecido no Art. 17 da Lei nº 9.432/1997, que atualmente tem prazo para vigorar até 08 de janeiro de 2017. (ver PL nº 5758, de 06/07/2016, do Dep. Walter Alves)

Substitutivo

PROJETO DE LEI N.º 5758, DE 2016 (Do Sr. Walter Alves)

Altera a Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para prorrogar até 8 de janeiro de 2022 a não incidência do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para mercadorias cuja origem ou destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei prorroga até 8 de janeiro de 2022 o benefício da não incidência do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Art. 2º O art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 11. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2022, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre.” (NR)

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



ABAC

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS
ARMADORES



Syndarma