

Proposição Recebida via PMCC¹

Proposição: Edição de resolução para restringir a utilização de recursos financeiros das contas vinculadas atreladas ao tributo denominado Adicional sobre o Frete para Renovação da Marinha Mercante (“AFRMM”).

Identificador: 390

Informações sobre o Proponente

Sigla	Nome
Sindiporto	Sindicato Nacional das Empresas de Navegação de Apoio Portuário

Enquadramento da Proposta

- **Segmento:** Indústria
- **Natureza:** Regulatório
- **Complexo Produtivo:** Infraestrutura

Informações sobre a Proposição

Tipo da Informação	Detalhamento
Descrição	<p>Trata-se de REQUERIMENTO DE INVESTIGAÇÃO no âmbito da FRENTE INTENSIVA DE AVALIAÇÃO REGULATÓRIA E CONCORRENCIAL – FIARC. A presente representação tem como objetivo sanar assimetria concorrencial no mercado de navegação de apoio portuário, decorrente da regulação hoje existente no setor. Trata-se de questão relacionada à utilização de recursos financeiros das contas vinculadas atreladas ao tributo denominado Adicional sobre o Frete para Renovação da Marinha Mercante (“AFRMM”). <u>As disposições preliminares do AFRMM estão dispostas no Decreto-Lei nº 2.404/87 e as normas referentes ao tributo em questão, na Lei 10.893/04, no Decreto nº 5.269/04 e no Decreto 5.543/2005.</u></p> <p>O AFRMM é um tributo de natureza parafiscal de Intervenção no Domínio Econômico (“CIDE”). Os recursos arrecadados por meio do AFRMM são a fonte básica do Fundo de Marinha Mercante (“FMM”), que, por sua vez, destina-se a prover o crescimento da marinha mercante brasileira, de Cabotagem, Longo Curso e Interior, e o de desenvolvimento da indústria de construção e reparação naval do Brasil. As disposições preliminares do AFRMM estão dispostas no Decreto-Lei nº 2.404/87 e as normas referentes ao tributo em questão, na Lei 10.893/04, no Decreto nº 5.269/04 e no Decreto 5.543/2005. Os artigos 4º e 5º da Lei 10.893/04 estabelecem que o fato gerador do AFRMM é o início efetivo da operação de descarregamento de navio em porto brasileiro e que a sua incidência se dá sobre o frete. A referida lei dispõe que o AFRMM incide sobre a navegação de longo curso e de cabotagem, e que não incide sobre as navegações fluvial e lacustre (interior), exceto quanto se tratar de transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste. A depender do tipo de navegação do transporte aquaviário, o artigo 6º da Lei 10.893/04 dispõe que são aplicadas as seguintes alíquotas sobre a sua remuneração: (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 interior quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste. A destinação do produto da arrecadação do AFRMM, por sua vez,</p>

é regulamentada no artigo 17 da Lei 10.893/04, o qual dispõe que os valores poderão ser remetidos ao FMM, às Empresas de Navegação de Cabotagem, Longo Curso e Interior ou a uma conta especial, a depender do tipo de navegação a ser realizada, a nacionalidade da empresa de navegação e o registro da embarcação. Frise-se que as Empresas de Navegação de Cabotagem, Longo Curso e Interior diferem das empresas de navegação de apoio portuário, pois estas atuam exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, atendendo a embarcações e instalações portuárias. Ocorre que algumas das Empresas de Navegação de Cabotagem e Longo Curso, além de atuarem no ramo da navegação de transporte aquaviário, também têm em seu grupo econômico empresas que atuam no ramo do mercado de apoio portuário. Os recursos da parcela do produto da arrecadação do AFRMM que cabe ao FMM são destinados a prover o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileira, nos termos do artigo 22 da Lei nº 10.893/04.

As parcelas recolhidas à conta especial são rateadas entre as Empresas de Navegação de Cabotagem, Longo Curso e Interior autorizadas a operar na cabotagem e na navegação interior e lacustre, proporcionalmente ao total de fretes por elas gerado no transporte entre portos brasileiros, de carga de importação e de exportação do comércio exterior, conforme o artigo 18 da Lei 10.893/04.

Não há restrição explícita de uso do recurso oriundo da conta vinculada pode ser utilizado para construção de embarcações atuantes fora dos seguimentos de Cabotagem, Longo Curso e Interior, isto é, por omissão da lei, permite-se a construção de qualquer tipo de embarcação e até mesmo por empresa que não gerou a receita.

Desse modo, os recursos gerados em um mercado (navegação de Cabotagem, Longo Curso e Interior), que deveriam ser reinvestidos para fomento da navegação na qual os recursos foram gerados, podem ser (e estão sendo, já que o BNDES não impõe qualquer restrição) empregados em outros mercados, como, por exemplo, para a construção de rebocadores (embarcação de apoio portuário).

¹ Programa de Melhoria Contínua da Competitividade (Portaria SEPEC/ME nº 12.302/2019)

<p>Problema:</p>	<p>As Empresas de Navegação de Cabotagem, Longo Curso e Interior geram os recursos das contas vinculadas do AFRMM nos seus respectivos mercados. E, como tais Empresas de Navegação de Cabotagem, Longo Curso e Interior integram grupos societários que também atuam no mercado de apoio portuário, elas utilizam tais recursos para a construção de embarcações de apoio marítimo e portuário. Basta, portanto, solicitar o valor ao BNDES, que, por sua vez, não faz qualquer juízo de distinção, com base numa perspectiva de ordem econômica, para liberar o numerário. <u>Assevere-se que os recursos disponibilizados às Empresas de Navegação de Cabotagem, Longo Curso e Interior em suas contas vinculadas não constituem operação de financiamento, isto é, são recursos que não precisam ser reembolsados. Trata-se, portanto, de subsídio integral, já que não há qualquer contração de dívida ou pagamento de juros. Já as empresas de apoio portuário possuem acesso aos recursos do FMM apenas a título de empréstimo, exigindo-se, portanto, o seu pagamento com juros, garantias reais e demais encargos financeiros - diferentemente dos recursos das contas vinculadas, que não passam de uma fonte de financiamento sem custos para as Empresas de Navegação de Cabotagem, Longo Curso e Interior.</u> Essa gritante distorção concorrencial acarreta, evidentemente, enormes dificuldades nos mercados de apoio portuário, na medida em que tais recursos representam uma inequívoca vantagem competitiva para as empresas que deles se beneficiam, em detrimento das empresas de outros setores que não possuem acesso a tais recursos, notadamente as do segmento de serviços de reboque e apoio portuário. Conclui-se, portanto, que, embora os recursos oriundos do AFRMM sejam arrecadados em virtude da atuação da indústria naval nos seguimentos de Cabotagem, Longo Curso e Interior, tais recursos vêm servindo para subsidiar a construção de qualquer tipo de embarcação, inclusive aquelas de apoio portuário. <u>A profusão de benefícios às Empresas de Navegação de Cabotagem, Longo Curso e Interior com recursos originados do AFRMM não constitui mero risco ou possibilidade. Veja-se, a título de exemplo, que, apenas entre os anos de 2014 e 2016, as 3 maiores Empresas de Navegação de Cabotagem, Longo Curso e Interior com acesso aos recursos das contas vinculadas receberam cerca de 263 milhões de reais para construção, modernização e reparo de embarcações. Ademais, o montante recebido em conjunto pelas duas principais empresas de navegação de cabotagem - Aliança/Hamburg Sud e Mercosul Line/Grupo Maersk - entre 2015 e 2018 teria sido de R\$ 182 milhões. Considerando-se que um rebocador custa aproximadamente R\$ 24 milhões, tal montante teria sido suficiente para a construção de 7 rebocadores novos, o que representaria 6% (seis por cento) dos rebocadores de apoio portuário construídos nos estaleiros brasileiros na última década.</u> É indiscutível, portanto, que a liberação indiscriminada dos recursos das contas vinculadas do AFRMM é extremamente nociva e representa um enorme risco à livre concorrência. Afinal, tal situação cria dificuldades operacionais e exclusão do mercado, bem como elevação das barreiras à entrada de novos competidores, no segmento de apoio portuário, que vem sendo paulatinamente dominado pelas Empresas de Navegação de Cabotagem e Longo Curso que possuem acesso às contas vinculadas.</p>
------------------	--

Objetivo	<p>Tanto o Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante(CDFMM) como o BNDES têm capacidade de fazer cessar a assimetria concorrencial. Para tanto, basta que exerçam as competências que lhes são atribuídas pelos Decretos nº 5.269/2004 e nº 5.543/2005 em observância ao princípio da livre concorrência. Ou seja, caberia edição de resolução que viesse a restringir a distribuição de recursos das contas vinculadas a projetos destinados ao mesmo segmento de cabotagem, longo curso e navegação interior de hidrocarbonetos, geradores de recursos para a conta vinculada. Portanto, a atuação da SEAE perante CDFMM seria para que fosse regulada a destinação dos recursos financeiros das contas vinculadas, nos termos da competência que lhe é atribuída pelo artigo 2º, XI do Decreto nº 5.269/2004. Deve a SEAE atuar para que o CDFMM delibere sobre os critérios de liberação dos recursos de modo a respeitar o princípio da livre concorrência. Já a interação com o BNDES viria no sentido de sensibilizar o órgão das sensibilidades concorrenciais envolvidas, de modo que o agente financeiro do FMM não libere os recursos das contas vinculadas para projetos envolvendo atividade empresária de segmentos de mercado diversos daquele que gerou os recursos, reduzindo, assim, a assimetria concorrencial hoje existente.</p>
-----------------	---