

Brasília, 22 de dezembro de 2016.

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Submetemos à consideração de Vossa Excelência proposta de Medida Provisória com o objetivo de alterar o prazo previsto no art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para que a vigência da não incidência do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias transportadas pelas navegações de cabotagem e interior cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País seja renovada até 8 de janeiro de 2019.
2. O benefício foi instituído originalmente pela Lei nº 9.432/1997 em seu artigo 17, com vigência de 10 anos para todas as modalidades de navegações (longo curso, cabotagem e navegação interior). Em 2007, a Lei nº 11.482 prorrogou a vigência da não incidência até 08/01/2012 apenas para as navegações de cabotagem e interior. Em 2011, a Lei nº 12.507 conferiu nova vigência até 08/01/2017 apenas para as navegações de cabotagem e interior.
3. Como o AFRMM incide sobre o valor do frete, a não incidência deste sobre o transporte por cabotagem e interior com origem ou destino no N e NE resulta na redução do custo logístico para escoamento das matérias primas e produtos originados e/ou destinados àquelas regiões.
4. Os principais objetivos da renovação da não incidência do AFRMM ora propostos são:
 - A. Contribuição para o desenvolvimento econômico das regiões Norte e Nordeste e redução das desigualdades regionais, pela redução dos custos logísticos para o escoamento da produção interna de bens e da matéria prima extraída da região;
 - B. Redução da carga tributária sobre o frete aquaviário de forma a manter a atratividade ao usuário para escoamento de cargas pela cabotagem e navegação de interior, sejam elas originadas do Norte e Nordeste para o Sul e Sudeste ou vice e versa;
 - C. Evitar a migração de carga do modal aquaviário para o modal rodoviário e manter a oferta dos serviços pelas empresas brasileiras de navegação; e
 - D. Reduzir a demanda de transporte de cargas pelo modal rodoviário e, por conseguinte, o custo da União com manutenção das vias e indenizações por acidentes.
5. A não incidência do AFRMM na cabotagem e interior com origem ou destino no Norte e Nordeste beneficia uma variedade ampla de setores que atualmente utilizam o transporte por cabotagem e navegação interior para o transporte de mercadorias produzidas nas regiões Norte e Nordeste para as regiões Sul e Sudeste bem como para o transporte de insumos e produtos adquiridos por empresas e pessoas destas regiões das regiões sul e sudeste.
6. Na navegação de cabotagem, as principais cargas transportadas são alumínio e insumos do alumínio (19%), hidróxido de sódio (6%), Arroz (5%), Madeiras (5%), máquinas e aparelhos (5%), papéis (4%), polímeros e acetal (3%), sal (2%), monitores e projetores (2%), carnes (2%), produtos laminados (2%). Diversos outros produtos transportados, como ladrilhos, motocicletas e bicicletas, cervejas, trigo, farinhas de trigo, grãos e cereais, cimentos, minérios de ferro, participam com 1% do total transportado pela cabotagem com origem ou destino nas regiões Norte e Nordeste.
7. O setor de Alumínio participa com 19% do total transportado pela cabotagem será o principal

afetado pela não renovação do prazo de vigência da não incidência do AFRMM, já que o custo do frete será majorado em 10% (alíquota do tributo na cabotagem). Este setor transporta a bauxita a granel embarcada em Trombetas/PA, com destino às plantas de produção de Alumina em São Luís/MA, Vila do Conde/PA e no porto de Juriti/PA. A incidência do AFRMM significaria uma elevação no custo da principal matéria prima da indústria do alumínio de 2,5% a 3,0%, impactando no preço final do produto em um mercado (exportação) que é extremamente competitivo, segundo a Associação Brasileira de Alumínio-ABAL. Além da bauxita, alumina e alumínio primário, outros produtos que utilizam alumínio, como fios e arames, cabos nus e revestidos utilizados na indústria de eletricidade serão afetados pelo aumento do custo da tributação do AFRMM no frete na produção de alumínio e derivados.

8. O Hidróxido de Sódio (6%) corresponde às cargas de Soda Cáustica carregadas principalmente em Maceió/AL e Aratu/BA, com principal destino a Santos/SP, mas também Rio de Janeiro, Paranaguá e Imbituba. A Soda Cáustica é matéria prima básica para diversas indústrias e é o principal granel líquido movimentado na cabotagem, sempre em navios químicos especializados e lotes pequenos, muitas vezes com mais de 1 porto/terminal em cada ponta e por esses motivos o frete marítimo é relativamente mais alto do que no granel sólido.

9. O transporte de madeira, que representa 5% do total transportado pela cabotagem, é a matéria prima da produção de celulose destinada à exportação. O transporte de toras de eucalipto entre o final de Caravelas no Sul, na Bahia, para Portocel, no Espírito Santo, é realizado em comboios oceânicos que operam continuamente (mais de uma viagem por dia).

10. O tráfego de cargas de madeira deverá ser um dos principais afetados pelo término da não incidência do AFRMM no N e NE, já que o aumento do custo do modal aquaviário poderá migrar para o transporte rodoviário em grande escala entre as florestas no sul da Bahia e a planta em Aracruz. A solução rodoviária para transporte de madeira em grande escala é o uso dos "treminhões" que são caminhões carregando duas ou três carrocerias. Tal solução oferece grande risco de acidentes e compromete a segurança os usuários e das mercadorias transportadas na BR 101, que é o principal eixo entre o sul e o nordeste e tem tráfego intenso.

11. Na navegação interior fluvial e lacustre na região Norte do país (Amazônia) são transportados principalmente petróleo, gases e derivados de petróleo, alcoóis acíclicos e etílico, lenha e carvão vegetal, base de asfalto e misturas betuminosas, cimentos hidráulicos, adubos e fertilizantes, coques e semicoques de hulha, entre outras cargas diversas. O impacto da incidência do AFRMM na navegação interior será para as cargas transportadas em granel líquido transportados na região Amazônica, cuja incidência do AFRMM representará aumento de 40% sobre o valor do frete pago pelo consignatário da mercadoria (principalmente petróleo e seus derivados). Vale destacar que as demais cargas na navegação interior não serão afetadas pela não renovação do prazo de vigência do art. 11 da Lei nº 11.482. Isto porque o parágrafo único, do art. 4º, da Lei nº 10.893, de 2004 estabelece que não há incidência do AFRMM sobre estas cargas gerais.

12. O retorno da cobrança desse tributo significará aumento do preço do serviço ofertado pela EBN e, por conseguinte, poderá levar a migração de cargas para o transporte rodoviário e à redução da atratividade do transporte aquaviário. Portanto, do ponto de vista dos usuários do transporte aquaviário, o efeito da prorrogação do incentivo é o não aumento do custo do transporte com origem ou destino a essas duas regiões e a manutenção da solução de escoamento da produção pelo modal aquaviário.

13. O retorno da incidência representará para o usuário do serviço um aumento de tributos no montante estimado de R\$ 298 milhões/ano, com base em 2015.

14. Para as empresas brasileiras de navegação transportadoras dos produtos, o retorno da cobrança do AFRMM não significará aumento de receitas não está sendo alterada a partilha de recursos do AFRMM destinada pela Lei. Isto porque a Lei 10.893 determina que a União, faça o ressarcimento às empresas brasileiras de navegação do valor da arrecadação do AFRMM a elas destinado pela Lei 10.893/2004, mas que deixou de ingressar pela não incidência (art. 52 da Lei nº 10.893, de 2004).

15. Para a União, o retorno da cobrança do AFRMM na cabotagem e navegação interior não gerará receita primária adicional para a União, uma vez que Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, destina o produto da arrecadação do AFRMM gerado na cabotagem e navegação interior para as empresas brasileiras de navegação que realizaram esses transportes.

16. Em resumo, o retorno do pagamento do AFRMM na navegação de cabotagem e interior nas regiões Norte e Nordeste aumenta o custo do transporte dos usuários em cerca de R\$298 milhões por ano, este recurso será diretamente direcionado às empresas de navegação que transportaram de modo que não será aumentada a receita primária da União.

17. Por outro lado, os recursos arrecadados passarão diretamente as contas das empresas brasileiras de navegação e será eliminada a despesa da União com o ressarcimento que decorre da não incidência.

18. Importante considerar que o valor do ressarcimento está considerado no fluxo de caixa do FMM pela vigência da não incidência, não havendo, portanto aumento do impacto em relação à situação atual. Tal despesa já está considerada no fluxo de caixa do Fundo da Marinha Mercante – FMM até 2019, não existindo, portanto, impacto financeiro para o FMM ou comprometimento das demais obrigações do FMM em razão da aprovação dessa medida.

19. Importante ressaltar que o FMM tem fonte de recursos para fazer face ao ressarcimento que advém do recolhimento do AFRMM de cabotagem no sul sudeste, e, mormente no transporte no longo curso nos produtos importados, já que o AFRMM não incide sobre a exportação.

20. Diante do exposto, entendemos ser necessário propiciar a continuidade do benefício para evitar mais ônus tributário pela incidência do AFRMM nos transportes de cargas de diversos setores econômicos do Norte e Nordeste em prol do maior equilíbrio das desigualdades regionais. Do ponto de vista de logística e transporte a renovação contribuirá para manter no transporte aquaviário cargas que atualmente estão utilizando este modal e evitar a migração para o modal rodoviário, o que contribuiria ainda mais para o desequilíbrio da matriz de transporte do país, concentrada no modal rodoviário, que oferece elevados custos de manutenção e acidentes para a União. Outro aspecto relevante para o transporte aquaviário e que a redução de demanda para empresas brasileiras de navegação que operam nessas regiões enfraquece as empresas de navegação e compromete o fortalecimento da marinha mercante brasileira e com reflexos no setor de construção naval e sua cadeia produtiva.

21. Em relação à urgência e relevância da medida, caracteriza-se como urgente e relevante pela proximidade do esgotamento do prazo de vigência desse benefício, em 8/1/2017.

22. A edição da Medida Provisória é a ação imediata necessária para garantir a manutenção da não incidência, evitar o aumento do valor do frete do transporte aquaviário nas regiões Norte e Nordeste, migração de parcela das cargas para o modal rodoviário, redução de demanda para empresas brasileiras de navegação que operam nessas regiões com impacto financeiro à marinha mercante brasileira, reflexos ao setor da construção naval e, principalmente, aumento da carga tributária para o usuário do serviço.

23. Nesse sentido, entende-se que se encontram atendidos os pressupostos de urgência e relevância para que, nos termos do art. 62 da Constituição Federal, a medida seja assegurada por Medida Provisória.

24. Diante do exposto, submeto à consideração de Vossa Excelência, a proposta de Medida Provisória com o objetivo de alterar o prazo previsto no art. 11 da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, para que a vigência da não incidência do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM sobre as mercadorias transportadas pelas navegações de cabotagem e interior cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do país seja renovada até 8 de janeiro de 2019.

Respeitosamente,

Fernando Fortes Melro Filho, Henrique de Campos Meirelles