



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 22.09.2015	proposição Medida Provisória nº 692, de 22/09/2015
--------------------	---

Autor SENADOR ALVARO DIAS (PSDB-PR)	nº do prontuário
--	------------------

1. ☐ Supressiva	2. ☐ substitutiva	3. ☐ modificativa	4. ☒ aditiva	5. ☐ Substitutivo global
--	--	--	--	---

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Art. 1º Acrescente-se à Medida Provisória nº 692, de 22 de setembro de 2015, onde couber, o seguinte artigo:

Art. .. A Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 14.

.....
.....

VIII – de adubos ou fertilizantes e suas matérias-primas;” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Instituído pelo art. 1º do Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987, destina-se a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileira e constitui fonte básica do Fundo da Marinha Mercante - FMM.



SF/15699.31479-11

O vínculo com a indústria naval está assentado na Lei no 10.893, de 2004, que dispõe atualmente sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM e o FMM.

De acordo com o Decreto nº 8.257/2014, a administração das atividades relativas à cobrança, fiscalização, arrecadação, restituição e concessão de incentivos do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante – AFRMM compete à Secretaria da Receita Federal.

Segundo dados do Portal Orçamentário Siga Brasil do Senado Federal, a arrecadação do AFRMM de 2005 até 2014 foi de:

Receita Prevista e Arrecadada da fonte 135 - Cota-parte Adic. Frete Renov. Marinha Mercante		
Ano	Receita prevista (R\$)	Receita arrecadada líquida (R\$)
2005	960.354.241	787.273.276
2006	1.217.524.231	728.061.435
2007	934.328.595	1.104.744.505
2008	1.074.243.279	1.844.720.050
2009	1.625.700.912	1.209.761.746
2010	1.324.944.754	1.880.773.562
2011	1.864.049.360	1.966.392.808
2012	2.187.592.704	2.308.694.238
2013	2.547.742.922	2.700.787.687
2014	3.137.071.474	2.562.360.163

O AFRMM é cobrado sobre a remuneração do transporte aquaviário da carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro, com alíquotas de 25% (vinte e cinco por cento) na navegação de longo curso; 10% (dez por cento) na navegação de cabotagem; e 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste.

Uma das atividades que mais é afetada pela incidência do AFRMM é a importação de adubos. Insumo indispensável tecnicamente e que tem um peso significativo nos custos de produção da agricultura brasileira.

De acordo com dados da Associação dos Misturadores de Adubos do Brasil, o Brasil importou em 2014 80% dos fertilizantes que utilizou.

A incidência de 25% do AFRMM sobre o valor do frete do transporte dos fertilizantes importados arrecadou, em 2014, R\$ 474,00 milhões. Arrecadação que se repete todos os anos e que funciona como uma ferramenta de transferência de renda dos agricultores para os estaleiros e empresas de navegação. Fica a pergunta: Porque os agricultores devem ir aos bancos buscar financiamento e os estaleiros e empresas de navegação contam com empréstimos generosos oriundos de um Fundo cuja capitalização eleva o custo da produção agrícola no Brasil?

Os recursos arrecadados pelo AFRMM, em sua maior parte, são utilizados para a aquisição de embarcações novas, para uso próprio, construídas em estaleiros brasileiros e para a jumborização (aumento da embarcação), conversão, modernização, ou reparação de embarcação própria, inclusive para aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro. Não há, portanto, que se falar em renúncia de receita, visto que o perfil do adicional está mais próximo de um instrumento de transferência de renda do que de tributo propriamente dito.

Os Estados de Mato Grosso, Rio Grande do Sul, Paraná, São Paulo e Minas Gerais concentram o maior consumo de adubos no Brasil. As culturas que mais consomem fertilizantes em percentual aproximado são: soja (33%), milho (15%), cana (15%) café (6%) e algodão (5%).

Os agricultores já sofrem com problemas logísticos de toda ordem, e não é correto jogar em seus ombros o financiamento da indústria naval brasileira. Até porque, não é o agricultor que forma seus preços, o preço de dos principais grãos é estabelecido pela Bolsa, em Chicago – EUA. Para ser competitivo e ter margem de renda, o agricultor brasileiro precisa administrar o custo de produção.

Não bastasse a absurda transferência de renda que o AFRMM por si só patrocina, a situação atual é agravada pelo estratosférico aumento do dólar, e



considerando que aproximadamente 80% dos adubos e suas matérias primas são importadas, atuar para reduzir o impacto nos custos de produção do setor mais competitivo do Brasil é obrigação que se impõe aos administradores públicos.

Sala da Comissão, de setembro de 2015.

Senador **ALVARO DIAS**
PSDB/PR



SF/15699.31479-11