# SENADO FEDERAL

# PROJETO DE LEI DO SENADO
# Nº 34, DE 2014

Reduz a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidentes sobre as receitas decorrentes da prestação de serviços regulares de transporte interestadual e intermunicipal fluvial de passageiros, e altera a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, para facilitar o acesso de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) às pessoas físicas.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Ficam reduzidas a 0 (zero) as alíquotas da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/PASEP) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidentes sobre as receitas decorrentes da prestação de serviços regulares de transporte fluvial interestadual e intermunicipal de passageiros na Amazônia Legal.

**Art. 2º** O art. 26 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:

"Art. 26. .....

I - .....

i) a empresa de navegação ou estaleiro brasileiros, e a pessoa física brasileira, no apoio financeiro à construção, reparo ou produção de embarcações em aço naval, destinadas ao transporte fluvial de passageiros, de elevado interesse social, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado;

.....

§ 2º Para fins do atendimento do disposto na alínea “i” do inciso I deste artigo, considerada atividade prioritária e de relevante interesse social, deverão ser consideradas, no financiamento pelo FMM, as seguintes condições:

I - Prazo de carência de até 5 (cinco) anos;

II - Juros de até 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento) ao ano;

III - Prazo de amortização de 25 (vinte e cinco) anos.

.....” (NR).

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor a partir do primeiro dia do ano subsequente ao de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

A elevada carga tributária dificulta o desenvolvimento do transporte fluvial na Amazônia Legal, impossibilitando a renovação da frota, o que traz insegurança para os passageiros. Para modificar esse quadro, a presente proposta objetiva reduzir a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidentes sobre as receitas auferidas pelas empresas que exploram esse modal de transporte na região amazônica.

Em função da localização de grande parte dos núcleos populacionais no Norte do País, situados nas margens dos rios, o transporte hidroviário assume enorme importância, pois não há outra opção de locomoção. Além do transporte de passageiros, as hidrovias possibilitam o transporte de alimentos e insumos que abastecem as cidades ribeirinhas, por isso a essencialidade do setor para a região.

Deve ficar claro que a modernização da frota não visa somente ao aumento de conforto e à diminuição do tempo de viagem, mas também objetiva o incremento da segurança. Não é novidade o alto índice de acidentes ocorridos nos rios da Amazônia, trazendo dor para as famílias que perdem seus entes queridos. É preocupante a forma como o problema vem sendo tratado, considerando que, até o momento, nenhuma medida eficaz foi adotada pelas autoridades objetivando a alteração dessa situação.

Em função disso, é necessária e urgente a alteração da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, de modo a criar novos incentivos para a modernização da frota. O tipo de embarcação atualmente utilizada – casco de madeira, em sua maioria – representa elevado risco para os usuários, em virtude da falta de manutenção adequada, das características dos rios da região, que dificultam a navegação e aumentam o risco de acidentes, sem contar o desconforto das acomodações, pois grande parte dos passageiros viaja em redes. É fundamental, assim, que sejam criadas linhas de financiamento compatíveis para favorecer o acesso ao recurso pelos pequenos empresários que atuam na região.

A medida proposta vem ao encontro de vários outros incentivos ao setor de transportes no Brasil. Como exemplo, a Lei nº 12.860, de 11 de setembro de 2013, reduziu a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS sobre a receita da prestação de serviços regulares de transporte coletivo municipal rodoviário, metroviário, ferroviário e aquaviário de passageiros. No entanto, as operações interestaduais ou intermunicipais não foram contempladas com a redução da carga tributária, o que está sendo corrigido com o presente projeto.

É imprescindível a imediata redução dos tributos para que os direitos de parcela significativa da população brasileira que depende do transporte fluvial possam ser efetivados em sua plenitude, em especial o direito constitucional de liberdade de locomoção (inciso XV do art. 5º).

Diante da relevância da presente iniciativa, esperamos a acolhida do projeto pelos ilustres Pares.

Sala das Sessões,

Senador **ALFREDO NASCIMENTO**

*LEGISLAÇÃO CITADA*

**LEI Nº 10.893, DE 13 DE JULHO DE 2004.**

Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

Art. 26. Os recursos do FMM serão aplicados:

I - em apoio financeiro reembolsável mediante concessão de empréstimo:

a) prioritariamente, a empresa brasileira de navegação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado:

1. para a construção de embarcação em estaleiro brasileiro; e

2. para jumborização, conversão, modernização ou reparação de embarcação própria, inclusive para a aquisição e instalação de equipamentos necessários, quando realizadas por estaleiro brasileiro;

b) a empresa brasileira de navegação, a estaleiro e outras empresas ou entidades brasileiras, inclusive as representativas de classe dos setores de Marinha Mercante e de construção naval, para projetos de pesquisa e desenvolvimento científico ou tecnológico e formação e aperfeiçoamento de recursos humanos voltados para os setores da Marinha Mercante, construção ou reparo naval, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

c) a estaleiro brasileiro para financiamento à produção de embarcação:

1. destinada a empresa brasileira de navegação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

2. destinada à exportação, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

d) à Marinha do Brasil, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado, para construção e reparos, em estaleiros brasileiros, de embarcações auxiliares, hidrográficas, oceanográficas, e de embarcações a serem empregadas na proteção do tráfego marítimo nacional;

e) às entidades públicas, instituições de pesquisa e a outros órgãos, inclusive os representativos de classe dos setores de Marinha Mercante e de construção naval, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado, para a construção de embarcações auxiliares, hidrográficas e oceanográficas, em estaleiros brasileiros;

f) às empresas brasileiras, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado, para construção, jumborização, conversão, modernização ou reparação, quando realizadas por estaleiro brasileiro, de qualquer tipo de embarcação própria, de aplicação comercial, industrial ou extrativista, no interesse do desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval;

g) aos estaleiros brasileiros, para financiamento de reparo de embarcações, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

h) aos estaleiros, arsenais e bases navais brasileiros, para expansão e modernização de suas instalações ou para construção de novas instalações, até 90% (noventa por cento) do valor do projeto aprovado;

i) a empresa de navegação ou estaleiro brasileiros, no apoio financeiro à construção ou produção de embarcações destinadas ao transporte fluvial de passageiros de elevado interesse social, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado;

j) a empresa de navegação ou estaleiro brasileiros no apoio financeiro à construção ou produção de embarcações destinadas à pesca, até 100% (cem por cento) do valor do projeto aprovado; e

l) para outras aplicações em investimentos, no interesse da Marinha Mercante e da indústria de construção naval brasileiras;

II - no pagamento ao agente financeiro:

a) de valor correspondente à diferença apurada entre o custo de captação de recursos para o agente financeiro e o custo do financiamento contratado com o

beneficiário, sempre que o agente financeiro for o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES;

b) das comissões devidas pela concessão de financiamentos realizados com recursos do FMM e de outras fontes, a título de administração ou risco das operações contratadas até a publicação desta Lei; e

c) de juros equivalentes à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia - SELIC, para títulos federais, incidentes sobre os adiantamentos de recursos realizados pelo agente financeiro com recursos de outras fontes, destinados ao pagamento das comissões de risco devidas em operações de repasse de recursos do FMM;

III - no financiamento da diferença entre o custo interno efetivo de construção de embarcações e o valor das operações contratadas, com recursos do FMM e de outras fontes, limitada a 10% (dez por cento) do valor do contrato de construção de embarcação destinada ao mercado interno;

IV - em crédito reserva, até o limite de 20% (vinte por cento) do valor do contrato de financiamento concedido com recursos do FMM e de outras fontes à produção de embarcação destinada à exportação, visando a assegurar o término da obra, no caso de descumprimento da correspondente obrigação de fazer por parte do estaleiro;

V - em programas especiais direcionados à pesca artesanal ou ao transporte de passageiros, considerados atividades prioritárias e de relevante interesse social, com redução de encargos financeiros referentes a juros e atualização monetária, conforme dispuser o Conselho Monetário Nacional, por proposta do Ministro de Estado dos Transportes; e

VI - em despesas relativas à arrecadação, gestão e utilização dos recursos do FMM.

Parágrafo único. As comissões de que trata a alínea b do inciso II deste artigo continuarão a ser reguladas pelas regras do Conselho Monetário Nacional vigentes na data da publicação desta Lei, e poderão ser pagas ao agente financeiro, mediante retenção nas prestações recebidas dos mutuários.

*(Às Comissões de Serviços de Infraestrutura; e de Assuntos Econômicos, cabendo à última a decisão terminativa.)*

Publicado no **DSF**, de 14/2/2014.