

Senhor Presidente do Senado Federal,

Comunico a Vossa Excelência que, nos termos do parágrafo 1º do artigo 66 da Constituição Federal, decidi vetar parcialmente o Projeto de Lei de Conversão nº 13, de 1994, que "Dispõe sobre a assunção da dívida da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro - LLOYDBRÁS junto ao Kreditanstalt für Wiederaufbau e ao Fundo de Marinha Mercante - FMM e dá outras providências para a recuperação do Lloyd Brasileiro".

A Medida Provisória adotada objetivou estabelecer condições que favorecessem o processo de privatização da LLOYDBRÁS, aliviando o passivo exigível da empresa de débitos decorrentes de operação de crédito externo e de empréstimo junto ao Fundo da Marinha Mercante - FMM, de exigibilidade impostergável.

O Projeto de Lei de Conversão, sobre onerar o Tesouro Nacional com novos e vultosos encargos - inclusive decorrentes de operação bancária - exclui a LLOYDBRÁS do Programa Nacional de Desestatização, impondo à União o ônus de continuar sustentando empresa que, fosse do setor privado, já não subsistiria.

Os dispositivos acrescidos ao texto da Medida Provisória (arts. 3º, 5º, 6º, 7º e 8º) são, a meu ver, manifestamente contrários ao interesse público e de constitucionalidade quando nada discutível.

Os Ministérios da Fazenda e dos Transportes, ouvidos, entenderam por bem sugerir vetos que incidem sobre os seguintes dispositivos:

**Art. 3º**

"Art. 3º Fica a União autorizada a assumir a dívida da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro - LLOYDBRÁS, junto ao Banco Real, no valor de US\$ 3,830,000.00 (três milhões e oitocentos e trinta mil dólares americanos)."

**Razões do veto**

"A assunção da dívida de US\$ 3,830,000.00 (três milhões e oitocentos e trinta mil dólares americanos) junto ao Banco Real imporia novos ônus para a União.

XI - recuperação da credibilidade da Companhia junto aos seus clientes e fornecedores;

XII - provisão de adequados recursos para pagamento do empréstimo referido no art. 6º supra e para pagamento da dívida de valor equivalente a US\$ 8,500,000.00 (oito milhões e quinhentos mil dólares) à Marinha do Brasil, contraída em 3 de junho de 1991, acrescida dos juros devidos desde àquela época, computados pela LIBOR mais dois por cento ao ano, em vinte e duas parcelas."

#### Razões do veto

"O prazo de 15 dias estipulado para o contrato de co-gestão, na hipótese da realização do aporte, seria insuficiente, uma vez que tal instrumento contratual careceria de apreciação das áreas competentes deste Ministério. Deve ser levado em conta, também, o fato de que o veto aos demais artigos referidos inviabiliza algumas das diretivas constantes deste dispositivo.

O art. 7º elenca uma série de medidas em mais uma tentativa de se buscar a recuperação da LLOYDBRÁS, que, infelizmente, não encontra respaldo na realidade, face à profunda deterioração administrativa, econômica e financeira que a aflige. A par disso, não tem razão de ser, face aos vetos propostos aos arts. 3º, 5º e 6º."

#### Art. 8º

"Art. 8º Sai, até ulterior deliberação, do Programa Nacional de Privatização, a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro - LLOYDBRÁS."

#### Razões do veto

"A retirada da LLOYDBRÁS do Programa Nacional de Desestatização-PND pode culminar em medida altamente onerosa para a União, uma vez que a falta de capacidade da empresa para enfrentar a concorrência na área da Marinha Mercante poderá ocasionar, periodicamente, a necessidade de aporte de recursos do Tesouro Nacional. A inclusão da entidade no PND caracteriza, portanto, o esforço do Governo Federal em alavancar a saúde financeira da estatal.

O artigo 8º investe, frontalmente, contra uma das principais finalidades desse Programa, que é, precisamente, a de livrar o Estado dessas empresas que só sobrevivem em função do erário público, melhor dizendo, do dinheiro dos contribuintes."

Estas, Senhor Presidente, as razões que me levaram a vetar em parte o projeto em causa, as quais ora submeto à elevada apreciação dos Senhores Membros do Congresso Nacional.

Brasília, 6 de julho de 1994.

O art. 3º estatui tratamento privilegiado em relação a operação bancária no mercado interno, sem qualquer justificativa e sem que se prevejam adequados fundos."

#### **Art. 5º**

"Art. 5º As dívidas da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro junto ao Banco do Brasil e junto ao Banco Central do Brasil ficam equacionadas, respectivamente, na seguinte forma:

I - Fica a União autorizada a assumir a dívida da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro - LLOYDBRÁS, junto ao Banco do Brasil, no valor de US\$ 76,003,000.00 (setenta e seis milhões e três mil dólares americanos);

II - O valor equivalente a US\$ 17,800,000.00 (dezessete milhões e oitocentos mil dólares americanos) passa a US\$ 11,042,000.00 (onze milhões e quarenta e dois mil dólares americanos) a ser pago ao Banco Central do Brasil com carência, para o principal e juros, de cinco semestres, à taxa de juros da LIBOR mais dois por cento ao ano, em vinte e nove parcelas semestrais."

#### **Razões do veto**

"Da mesma forma, manifestamo-nos contrários à assunção da dívida de US\$ 76,003,000.00 (setenta e seis milhões e três mil dólares americanos) da LLOYDBRÁS, junto ao Banco do Brasil S.A., uma vez que, mesmo privatizada a estatal, poderia a Instituição Financeira continuar sendo sua credora. Outrossim, a operação já está sendo objeto de renegociação entre as partes.

No caso da dívida de US\$ 17,800,000.00 (dezessete milhões e oitocentos mil dólares americanos) junto ao Banco Central, a LLOYDBRÁS poderá renegociar o seu projeto diretamente com aquela Autarquia, registrando-se inoportuna, no presente momento, a assunção da dívida pela União.

A assunção, pela União, da dívida de US\$ 76,003,000.00 da LLOYDBRÁS junto ao Banco do Brasil, viria onerar ainda mais o Tesouro Nacional, em detrimento dos programas sociais em áreas em que a ação do Estado se faz premente, como é o caso da saúde e educação. Já a redução do débito da LLOYDBRÁS junto ao Banco Central de US\$ 17,800,000.00 para US\$ 11,042,000.00 com carência, para o principal e juros, de cinco semestres, à taxa de juros da LIBOR mais 2% ao ano, em 29 parcelas semestrais, afigura-se privilégio de constitucionalidade duvidosa e, com certeza, contrário ao interesse público."

#### **Art. 6º**

"Art. 6º Será feito aporte imediato de recursos do Tesouro Nacional, como empréstimo a ser ressarcido com carência de cinco semestres sobre o principal e juros, à taxa da LIBOR mais dois por cento ao ano, no valor equivalente a US\$ 33,500,000.00 (trinta e três milhões e quinhentos mil dólares) à Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, a ser ressarcido à União em vinte e nove parcelas semestrais.

Parágrafo único. O governo federal utilizará no cumprimento deste artigo a instituição do crédito que julgar adequada para realização da operação financeira."

### **Razões do veto**

"Relativamente ao aporte de recursos da ordem de US\$ 33,500,000.00 (trinta e três milhões e quinhentos mil dólares americanos), deve-se atentar para a realidade vivida pelo setor público, cuja indisponibilidade de recursos inviabiliza a implementação da medida. Por outro lado, qualquer medida da natureza exigiria abertura de crédito adicional ao Orçamento Geral da União, o que requer tempo, tornando-se impraticável o aporte imediato. Vale acrescentar que os recursos orçamentários têm-se destinado, prioritariamente, a áreas em que a atuação do Estado se mostra indispensável (saúde, educação, saneamento, etc.).

O art. 6º é de flagrante inconstitucionalidade ao determinar aporte de recursos do Tesouro Nacional, no montante de US\$ 33,500,000.00, em favor da LLOYDBRÁS, a título de empréstimo, sem atentar para a indisponibilidade de recursos orçamentários para viabilizar sua implementação."

### **Art. 7º**

"Art. 7º Dentro de quinze dias da promulgação desta Lei, estabelecer-se-á contrato de co-gestão para o Lloyd Brasileiro, que terá as seguintes diretivas como balizamento principal:

- I - prioridades para as atividades de granel e carga geral;
- II - recuperação dos três navios graneleiros recentemente recebidos para a entrada no tráfego;
- III - desenvolvimento paulatino das atividades de carga geral, com vista a ampliar a inserção da Companhia nos principais tráfegos, podendo associar-se a outros armadores;
- IV - revitalização da rede de agentes e das condições de relacionamento comercial;
- V - redução dos custos operacionais e administrativos;
- VI - readequação da estrutura da empresa à sua nova realidade;
- VII - adequação dos efetivos de pessoal às reais necessidades da Companhia; sendo que o quadro de mar poderá ter até 1,5 vezes o número de tripulantes dos navios em tráfego, incluindo-se, aí, a cota para se ter pessoal de férias; sendo que o quadro de terra poderá ter cerca de vinte e cinco por cento do pessoal de mar;
- VIII - redução dos custos administrativos;
- IX - alienação de navios com recuperação inviável;
- X - avaliação da participação Societária na CNA - Companhia de Navegação da Amazônia e na LOLISA - Lloyd-Libra Navegação - LloydBratti e RENAVE;