

# Resumo Executivo - [PL nº 4199 de 2020](#)

**Autor:** Câmara dos Deputados

**Apresentação:** 14/12/2020

**Ementa:** Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar); altera as Leis nºs 5.474, de 18 de julho de 1968, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, e 11.033, de 21 de dezembro de 2004; e revoga o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892, e o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940, e dispositivos da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001 e das Leis nºs 6.458, de 1º de novembro de 1977, 11.434, de 28 de dezembro de 2006, 11.483, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, 12.599, de 23 de março de 2012, 12.815, de 5 de junho de 2013 e 13.848, de 25 de junho de 2019.

**Orientação da FPA:** Favorável ao projeto

| <b>Comissão</b>  | <b>Parecer</b>  | <b>FPA</b>                      |
|--|---|---------------------------------|
| <b>CAE - Comissão de Assuntos Econômicos</b>           | Voto favorável ao Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, na forma das treze emendas que apresenta; pelo acolhimento das Emendas nºs 9, 10, 12, 13, 14, 17, 25, 26, 28, 31, 32, 34, 37 e 40; pelo acolhimento parcial das Emenda nºs 1, 2, 3, 4, 21, 22, 24, 27, 42 e 43; contrário às demais emendas; pela prejudicialidade do Projeto de Lei do Senado nº 421, de 2014, do Projeto de Lei do Senado nº 423, de 2014, do Projeto de Lei nº 2.948, de 2019 e do Projeto de Lei nº 3.129, de 2020; e, ainda, pela tramitação autônoma do Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 422, de 2014. <a href="#">Relatório Legislativo</a> | Favorável ao parecer do relator |
| <b>CRA - Comissão de Agricultura e Reforma Agrária</b> | -   | -                               |

## Principais pontos

- Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), objetivando melhorar a qualidade e incentivar a concorrência na prestação do serviço de transporte de cabotagem, ampliar a frota para a navegação de cabotagem, estimular o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem, incentivar a formação de marítimos nacionais, incentivar os investimentos decorrentes de operações de cabotagem em instalações portuárias e otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da

Marinha Mercante (AFRMM).N

- Em relação ao relatório do Senador Nelsinho Trad na CAE, não houve grandes alterações no texto, notadamente no que diz respeito aos interesses do setor agropecuário.

## **Justificativa**

- A navegação de cabotagem é aquela realizada entre portos marítimos, sem perder a costa de vista. O sistema foi muito usado para o transporte de cargas no Brasil na década de 1930, antes do desenvolvimento de ferrovias e estradas.
- Com o relatório aprovado na CAE, os pontos de destaque passam a ser os seguintes:
  - Permanece a incidência do AFRMM sobre o transporte de granéis sólidos;
  - Mantém o regime de escala de rodízio única de práticos;
  - Elimina a criação de novas diretorias no âmbito da ANTAQ;
  - Permite a utilização dos recursos do REPORTO para obras, melhorias e reparos de embarcações e infraestrutura portuária/aquaviária;
  - Permanece a redução do número de marítimos obrigatórios para 1/3.

## **Saiba Mais**

### **Tripulação (Composição do Quadro de Marítimos)**

- Modifica a exigência mínima de tripulantes brasileiros nas embarcações afretadas, de 2/3 para 1/3, entre os quais o comandante e o chefe de máquinas, para as embarcações habilitadas no programa BR do Mar, sendo exigido já no início das operações das embarcações.
- Positivo para o setor, dado que assegura a utilização de mão de obra brasileira, sem, contudo, onerar demasiadamente os empreendedores, que possuirão maior flexibilidade de contratação em regimes jurídicos trabalhistas mais brandos que o brasileiro.

### **2. Afretamento de Embarcações**

- A empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar embarcações de sua subsidiária integral estrangeira ou de subsidiária integral de outra Empresa Brasileira de Navegação para operar a navegação de cabotagem.
- Possibilidade de afretamento de embarcação estrangeira quando verificada a indisponibilidade de embarcação brasileira.
- Haverá flexibilização do mercado em 2024, culminando na abertura total para os afretamentos a casco nu a partir de 2027, de forma a garantir os investimentos já realizados no país pelas EBN's.
- Manteve-se o direito da Empresa Brasileira de Investimento na Navegação (EBN-i) de afretar embarcações estrangeiras durante a construção de embarcação em estaleiro brasileiro.
- Positivo para o setor, dado que assegura a utilização de mão de obra brasileira, sem, contudo, onerar demasiadamente os empreendedores, que possuirão maior flexibilidade de contratação

em regimes jurídicos trabalhistas mais brandos que o brasileiro.

### **3. Prorrogação dos Incentivos Fiscais do REPORTO**

- Prorroga o prazo dos benefícios conferidos pelo Reporto, que se encerrou no fim de 2020, para 31 de dezembro de 2023.
- Positivo para o setor, dado permitirá aos operadores de terminais portuários aprimorarem os investimentos em maquinários e infraestruturas, de modo a assegurar incrementos em termos de serviços, capacidade e modicidade de preços, elemento necessário para fazer frente ao aumento de demanda propiciado pela própria BR do Mar.

### **4. AFRMM**

- O AFRMM será calculado sobre a remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se as alíquotas de: I - 8% (oito por cento) na navegação de longo curso; II - 8% (oito por cento) na navegação de cabotagem; e III - 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de granéis líquidos nas regiões Norte e Nordeste; IV - 8% (oito por cento) na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de passageiros e das demais cargas nas regiões Norte e Nordeste, incluindo granéis sólidos.
- O Poder Executivo poderá estabelecer descontos às alíquotas, desde que não diferenciados de acordo com o tipo de carga, levando em consideração apenas o fluxo de caixa do FMM.
- O acesso aos recursos da arrecadação do AFRMM deve ser franqueado a todos os beneficiários, sem estabelecer rubrica para atividades específicas.
- Inclusão da manutenção das embarcações entre as possibilidades de financiamento com os recursos do Fundo da Marinha Mercante. Permite que as empresas tenham acesso aos recursos do fundo para entre outros fins, promover as manutenções necessárias, inclusive as preventivas. Permite que as empresas brasileiras de navegação possam definir como e onde empregar esses recursos, seja por meio de um estaleiro, seja por meio de uma empresa brasileira especializada na atividade.
- Possibilidade de uso dos recursos do FMM nas obras de infraestrutura portuária e aquaviária.
- Parcialmente negativo para o setor, dado que, malgrado se flexibilize as alternativas de utilização dos recursos do FMM para projetos de reparo de embarcações, infraestrutura aquaviária e afins, o tributo passa a ser cobrado também pelo transporte de granéis sólidos, o que pode impactar negativamente o transporte de cargas do agronegócio por vias hidroviárias, cabotagem e longo curso.

### **5. Escala Única de Praticagem**

- Reitera o regime de escala única dos práticos.
- Prejudicial ao setor, uma vez que se impede o incremento da transparência rapidez e eficiência na prestação do serviço de praticagem. Atualmente, as embarcações e usuários dos serviços de navegação ficam vinculados ao regime de escala (oferta) determinado pela categoria. Se

trata de mais um impedimento à competitividade no mercado de praticagem.

### **6. Novas Diretorias ANTAQ**

- Elimina a criação de novas diretorias no âmbito da Antaq, que aumentaria de 3 (três) para 5 (cinco) o número de diretores da agência. Neutra para o setor, porém, o aumento do número de diretorias permitiria que a Antaq se equiparasse às demais agências reguladoras dos setores de transportes.

### **7. Taxa de Utilização do Mercante (TUM)**

- Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, será alterada para determinar a isenção do pagamento da Taxa de Utilização do Mercante (TUM) quando as cargas forem transportadas nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, cuja origem ou destino final seja porto localizado nas regiões Norte e Nordeste.
- Positivo para o setor, vezes que os valores arrecadados com a Taxa, para além de irrisórios, incrementavam a burocracia dos empreendedores que realizam o transporte aquático de cargas.