

Resumo Executivo - [PL nº 1078 de 2021](#)

Autor: Danrlei de Deus Hinterholz - PSD/RS

Apresentação: 25/03/2021

Ementa: Altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que “dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, e dá outras providências”, a fim de disciplinar navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional.

Orientação da FPA: Contrária ao projeto

Situação: [Apensado ao PL 4101/2020](#)

Principais pontos

- Objetiva manter o transporte de cargas e de passageiros realizado pela navegação interior e interior de percurso internacional exclusivamente para as empresas brasileiras de navegação.

Justificativa

- Navegação de cabotagem é o transporte aquaviário feito entre portos do mesmo país.
- No Brasil, o marco regulatório do setor é definido principalmente pela [Lei 9.432, de 1997](#), que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências.
- Nessa lei, merecem destaque os dispositivos que criam reservas de mercado para empresas brasileiras na navegação interior e na cabotagem, os que criam incentivos para as empresas brasileiras de navegação na aquisição de navios fabricados no Brasil e os que criam restrições ao afretamento de embarcações registradas no exterior.
- Assim, atualmente, a navegação de cabotagem brasileira está condicionada à aquisição de embarcações, novas e usadas, pelas Empresas Brasileiras de Navegação. A definição de embarcação brasileira dá-se em função do local de sua fabricação — e não do local de registro — e a operação da marinha mercante é vinculada à construção naval.
- Para incentivar a indústria naval, o setor conta com o Fundo da Marinha Mercante (FMM) que tem como principal fonte de recursos o Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), que incide tanto na cabotagem como na navegação de longo curso. A indústria naval só sobrevive, há décadas, com a ajuda desses recursos.
- Os motivos que levam os países a restringir a cabotagem para as suas embarcações domésticas são a proteção da indústria naval, o desenvolvimento da marinha mercante e a proteção da frota por questões de segurança nacional.
 - Alguns países conseguem manter esse mercado fechado por possuírem custos operacionais competitivos ou por meio de política de subsídios.
 - **Esse não é o caso do Brasil.** Os custos operacionais suportados pelas embarcações brasileiras são bem maiores que os das estrangeiras, principalmente custos trabalhistas e tributários (incluindo o preço do combustível). A indústria de construção naval, mesmo

com todos os incentivos e proteções a ela conferidos, também não é competitiva, avalia o consultor.

- Dessa forma, o PL 1078/2021 é contrário ao interesse do setor produtivo, pois restringe a ampliação do número de embarcações para cabotagem e navegação interior.
- Por outro lado, o PL 4199/2020, do Poder Executivo, foi desenvolvido junto ao setor produtivo, setor de navegação e sociedade. O PL foi aprovado na Câmara dos Deputados em dezembro do ano passado. O senador Nelsinho Trad (PSD-MS) foi designado relator da matéria na Casa.
 - Entre as principais mudanças efetivadas pelo projeto está a liberação progressiva do uso de navios estrangeiros para esse tipo de transporte, sem a necessidade de contratar a construção de embarcações em estaleiros brasileiros. O projeto reduzirá o chamado “custo Brasil”.

Fontes: [BR do Mar pode expandir setor de navegação de cabotagem no Brasil — Senado Notícias](#)