

## PORTO &amp; MAR

## Comissão do Senado aprova BR do Mar

Texto, que também propõe a retomada do regime de isenção tributária Reporto, ainda terá de passar outros três órgãos da Casa

## PALAVRA DO EDITOR

Incentivar a navegação de cabotagem é estratégico para melhorar a logística do Brasil, reduzir seu custo de transporte e, por consequência, ampliar a competitividade de sua produção.

## DA REDAÇÃO

O Projeto de Lei nº 4.199, que institui o programa BR do Mar e prevê incentivos à cabotagem, foi aprovado pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado. Agora, o texto será examinado por mais três comissões: de Agricultura e Reforma Agrária (CRA), de Constituição e Justiça (CCJ) e de Serviços de Infraestrutura (CI).

O relator do projeto, senador Nelson Trad (PSD-MS), recomendou a aprovação do texto original com 13 emendas por ele apresentadas, além de 24 das 44 emendas oferecidas por outros senadores, acolhidas total ou parcialmente. O parlamentar destacou o incremento à oferta e à qualidade do transporte por cabotagem, o incentivo à competitividade na prestação desse serviço, a ampliação da frota, o estímulo ao desenvolvimento da indústria naval nacional e a otimização no uso de recursos gerados pelo Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

A CAE também aprovou a prorrogação do prazo do Regime Tributário para In-



Operação de contêineres no Porto de Santos: BR do Mar prevê incentivos à navegação de cabotagem

centivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) até 31 de dezembro de 2023, após diversos pedidos do setor. A retomada do programa integra o texto do projeto de lei. Segundo o relator, a ausência desse benefício, vigente entre 2004 e 2020, trouxe prejuízos à logística e à indústria do País, que está em um momento crucial de investimentos.

De acordo com Trad, perdas deverão ser amargadas pelos operadores logísticos e pelos usuários dos portos e do sistema de transporte ferroviário, sem esquecer dos reflexos negativos sobre o agronegócio, na hipótese de o Reporto não ser prorrogado.

O BR do Mar também prevê a criação da Empresa Brasileira de Investimento na Navegação (EBN-i), que vai constituir frota e fretar as embarcações para as empresas brasileiras de navegação (EBN) operarem, dispensando a necessidade de investir em frota própria.

Ainda nesta perspectiva, o programa modifica a destinação de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) — financiado, especialmente, pela arrecadação do AFRMM, ampliando as hipóteses de uso pelo setor, com a inclusão, por exemplo, de manutenções preventivas nas embarcações.

“Aumenta-se a possibilidade das EBNs afretarem embarcações sem a obriga-

toriedade de possuírem embarcações próprias, como exigido pela legislação vigente. Esta mudança, no entanto, vem acompanhada de incentivos para que as EBNs mantenham e aumentem a frota própria, o que contribui para importante aspecto da navegação de cabotagem, que é a disponibilidade do serviço”, explicou o senador no parecer.

O relator ainda recomendou a tramitação autônoma do Projeto de Lei nº 422/2014, da senadora Kátia Abreu, que propõe a modernização do controle de tráfego marítimo na área dos portos, por meio da alteração de uma série de dispositivos que interferem nos serviços de praticagem.

## Relator aproveita 37 emendas parlamentares

■ O projeto BR do Mar recebeu 13 emendas do relator e outras 24 de outros parlamentares. Para o senador Nelson Trad (PSD-MS), o relatório vai garantir a redução do Custo Brasil. E, agora, será necessária uma “defesa intransigente em plenário”.

Entre as emendas acolhidas pelo relator, estão as apresentadas pelos senadores Plínio Valério (PSDB-AM) e Eduardo Braga (MDB-AM), que visam reduzir custos de operação sem comprometer os incentivos fundamentais à Marinha Mercante. Ambos defenderam a redução da alíquota do Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) de 10% para 8% na navegação de cabotagem, mantendo em 40% na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de graneis líquidos na região Norte e Nordeste.

“É importante ressaltar que as reduções das alíquotas do AFRMM não ferem a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) (...) uma vez que estamos tratando de modalidades de navegação distintas. Ademais, ao mantermos a alíquota de 40% para o transporte de graneis líquidos na navegação fluvial e lacustre, e propormos a alíquota de 8% para o transporte das demais car-

gas (inclusive graneis sólidos), estamos elevando a arrecadação de tributos e, portanto, não há qualquer renúncia de receita nesse ponto que possa ser enquadrada entre as hipóteses previstas na LRF”, apontou Trad.

Outra alteração foi amparada em emenda de autoria do senador Lucas Barreto (PSD-AP). Para eliminar eventual insegurança jurídica, ficou estabelecido que as embarcações estrangeiras poderão usufruir das mesmas condições comerciais para a prestação dos serviços de apoio portuário.

O relator acolheu parcialmente emenda da senadora Kátia Abreu (PP-TO). A ideia era eliminar a exigência de um número máximo de viagens permitidas nos afretamentos a tempo, caracterizados pela disponibilidade, por tempo determinado, de um navio completamente equipado e em condição de navegabilidade pelo armador. Para Trad, a medida, tal como formulada, abriria o setor de cabotagem brasileira para navios estrangeiros.

A saída encontrada foi admitir um número ilimitado de viagens, desde que a autorização para o afretamento vinculasse uma embarcação específica.