



BR do Mar (Cabotagem)

Nota técnica sobre texto base, emendas e destaques apreciados pela Câmara dos Deputados e emendas apresentadas no Senado quando da chegada do PL 4199/2020

NOTA TÉCNICA BR DO MAR (PL 4199/2020)

Parecer da Frente Parlamentar pelo Livre Mercado:
Favorável, com ressalvas.

Referências

- Lei 9.432/97: dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário;
- Portaria Nº 530/19: Traz normas para alterações em contratos de arrendamento portuário;
- O PL altera as Leis nº 5.474, de 1968; a Lei nº 9.432, de 1997; a Lei nº 10.233, de 2001, e a Lei nº 10.893, de 2004;
- Lei nº 11.033/2004: trata do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO.

Principais pontos

- Estabelece diretrizes e critérios para a configuração de interesse público, para fins de concessão de autorização de afretamento de embarcações estrangeiras por empresas brasileiras de navegação
- Consolida a cabotagem como alternativa viável para a cadeia de suprimentos interligando as principais cidades do litoral onde se concentram os polos industriais e os grandes centros consumidores
- Consolida a cabotagem como alternativa logística com melhor eficiência ambiental e econômica
- Equilibra os dispêndios excessivos da União e dos Estados, Distrito Federal e Municípios em projetos de infraestrutura rodoviária e ferroviária
- Adequa o setor aos parâmetros da OCDE

Análise técnica

Cabotagem é a navegação entre portos marítimos, sem perder a costa de vista, ou seja, é a navegação entre portos ou pontos do território brasileiro utilizando via marítima ou fluvial. O modelo tem crescido mais de 10% ao ano no Brasil, quando considerada a carga transportada em contêineres. O Programa de Incentivo à Cabotagem é parte de esforço para a reconfiguração da matriz logística do país que passa pela integração modal. Os resultados esperados são, aumentar a oferta da cabotagem, incentivar a concorrência, criar novas rotas e reduzir custos.

Para isso, o PL 4199 age em 4 pontos: frota, indústria naval, custos e portos e, pela complexidade da matéria, o antecederam decretos e portarias que buscaram garantir a continuidade da prestação de serviços e equilíbrio financeiro para a possibilidade de implementação do proposto pela lei.

Em seu corpo, o projeto traz alterações para facilitar o fretamento de material estrangeiro temporário, incentivo tributário à construção de material próprio no Brasil e direcionamento de fundos já existentes para a profissionalização de trabalhadores do ramo.

Quanto aos portos permitirá a concessão de autorização de uso temporário de área portuária, dentro dos portos organizados, para consolidação de operações especiais que tenham como escopo a criação de serviços regulares para o transporte de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira. Autorização de contratos temporários e com maior adequação às peculiaridades desse tipo de negócio e dos referentes à atividade, como o de manutenção quando em atracamento.

A previsão do governo é que, com a aprovação do projeto de lei seja possível ampliar o volume de contêineres transportados por ano de 1,2 milhão de TEUs (unidade equivalente a 20 pés), em 2019, para 2 milhões de TEUs, em 2022; também ampliar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos três anos (excluídas embarcações dedicadas ao transporte de petróleo e derivados).

Além desses benefícios, o previsto na lei converge à adequação do país aos parâmetros da OCDE no que tange à: estabilidade regulatória; incentivo ao investimento privado; VII - promoção da livre concorrência.

Conclusão

A variação no modal de transporte brasileiro é premente diante do atraso em que põe o país diante das outras nações no Comércio Exterior mas também pelos malefícios que traz à população quando se transforma em gasto público em infraestrutura e não uso do potencial comercial de um país continente. Os quatro eixos temáticos nos quais o PL trabalha abrangem a complexidade da matéria de forma que haja perenidade no investimento e na conssecução dos objetivos.

A Frente Parlamentar pelo Livre Mercado posiciona-se pela aprovação do projeto por identificar no estímulo ao transporte por cabotagem incentivo à concorrência e possibilidade de diminuição de custos à exportação brasileira, o que faz o ambiente para investimentos no Brasil mais atrativo. O PL é parte das mudanças necessárias à diminuição do gargalo ao escoamento de produtos que aumenta o “custo Brasil”. Além do impacto geral, é possível identificar a criação e Revitalização de portos no interior do Brasil, geração de empregos e renda.

Principais Emendas

Diminuição da alíquota do AFRRM e TUN, principais tributos abordados pelo Projeto de Lei, é objeto da maioria das emendas, esta Frente posiciona-se **contrariamente à permanência destes tributos** na lei. Em não sendo aprovada sua eliminação, a diminuição das alíquotas de 40% para 10% do produto desembarcado deve ser aprovada. A alíquota do AFRRM é alta e nunca houve uma avaliação do impacto do FMM utilizado com este recurso. A redução para 10% ou eventualmente sua eliminação completa reduz custo de transporte por via aquaviária.

- **Emenda 23** pretende restringir a contratação multimodal da mesma empresa transportadora, intromissão abusiva na liberdade de mercado e ponto inibidor do investimento. Esta Frente posiciona-se de maneira **contrária**.

FOI FEITO DESTAQUE À Emenda, quanto a isso reforça-se que sua aprovação impede o exercício da multimodalidade, isto é, de haver apenas um responsável pelo deslocamento da carga, da origem ao destino, o que pode comprometer uma redução de custo de transação.

- **Emenda 31** diminui a exigência de reserva de 2/3 de tripulação a brasileiros. Dita exigência não tem racionalidade econômica e produz possível gargalo logístico à execução do programa, esta Frente posiciona-se **favorável**.
- **Emenda 60** tem por objetivo a não determinação do prazo temporário para contratação tendo em vista a natureza própria de alguns serviços prestados na cabotagem. Esta Frente posiciona-se **favorável**.
- **Emenda 82** aumenta o rol de isenções do AFRMM e inclui defensivos e fertilizantes e seus insumos. Medida que aumenta os benefícios para os produtores internacionais, que já dominam 90% desse mercado no Brasil. Não há justificativa financeira comprovada. Pelo contrário, há inadequação e violação do art. 113 dos ADCT da CF-88 e da Lei Complementar nº 101, de 2000, Lei de Responsabilidade Fiscal. Esta Frente posiciona-se **contrária**.

FOI FEITO DESTAQUE À EMENDA, sobre isso reforça-se que quanto mais isenções, mais se cabe avaliar se não se deve eliminar o tributo de vez para todos.

- **Emendas 86 e 87** pretendem determinar qual deve ser a aplicação dos Fundos arrecadadores da verba do AFRRM. A proposta engessa o uso da verba. Esta Frente posiciona-se **contrária**.

- **Emenda 88** Reserva ocupação mínima na cabotagem e no porto para produtos de primeira necessidade. Difícil definir o que são “produtos de primeira necessidade”. Se não houver um conjunto suficiente desses produtos, gerará ociosidade nos navios e nos portos. Esta Frente posiciona-se **contrária**.

- FOI FEITO DESTAQUE À EMENDA.

- **Emenda 89** retira o dispositivo da lei que define que o Ministério da Infraestrutura estabelecerá os tipos de cargas que poderão ser transportadas para efeito de aplicação do afretamento a tempo favorável. Medida que travaria a logística e estabeleceria abuso regulatório. Esta Frente posiciona-se **contrária**.
- **Emenda 98** uniformiza a alíquota do AFRMM, que passa a ser de 10% sobre o frete em todos os tipos de navegação. Dá-se ao Executivo poder para alterar tal alíquota em função do tipo de carga, de navegação e do fluxo de caixa do FMM. Aumento de poder regulatório e burocracia ao processo comercial. Esta Frente posiciona-se **contrária**.
- **Emenda 111** inclui artigo com o objetivo de prorrogar até 2027 o benefício de isenção de AFRMM sobre as mercadorias cuja origem ou cujo destino final seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País. Não há comprovação da racionalidade econômica da medida. Esta Frente posiciona-se **contrária**.

- FOI FEITO DESTAQUE À EMENDA.

- **Emenda 113** tem por objetivo aumentar o número de cargos comissionados na ANTAQ como forma de adequar a estrutura da agência ao aumento de demanda resultado da aprovação da lei. Não houve posicionamento da Frente.
- **Emenda 114** pretende suprimir os dois dispositivos incluídos no PLV que permitem que o produto da arrecadação do AFRMM seja usado de forma além dos gastos com compra e manutenção das embarcações brasileiras. Esta Frente posicionou-se **contrária** à manutenção do AFRMM e não pretende discutir ou dar posicionamento sobre sua utilização.

- **Emenda 115** propõe que o afretamento para operações especiais deve ser restrito para esse tipo de operação e não poderá bloquear outros tipos de afretamento. O texto da emenda propõe novas formas de limitação ao afretamento especial, mas o texto da lei já traz delimitação o suficiente. Esta Frente posiciona-se **contrária**.
- **Emenda 116** propõe limitação à contratação a casco nu e estabelecimento de empresa de navegação. A possibilidade aberta pelo artigo gera polêmica por permitir a volatilidade ao permitir que a frota vá embora quando de variação brusca de mercado. No entanto, já vivemos esse tipo de proteção e não colaborou para o problema maior: não desenvolvemos uma indústria naval, mesmo com muitos incentivos. Não houve posicionamento da Frente.
- **Emenda 117** visa suprimir o art. 12 do PL 4199/20 para restabelecer a vigência da legislação trabalhista nacional nas contratações realizadas por embarcações que atuem no transporte por cabotagem no país. Há posicionamento da Consultoria Legislativa da Câmara sobre a instabilidade jurídica do artigo. Ainda que facilite a liberalização do mercado é possível que não se sustente juridicamente, portanto exige discussão em outro diploma. A FPLM reforça, contudo, a necessidade de diminuir a reserva para nacionais de 2/3 para 1/3, também tratada na justificativa. Esta Frente posiciona-se **contrária**.
- **Emendas 118 e 119** reduz a alíquota do AFRMM que será aplicada à remuneração do transporte aquaviário, aplicando-se a alíquota de 8% (oito por cento) indistintamente. Não houve posicionamento da Frente.

- **Emendas 121 e 122** traz a mesma matéria que a emenda 117 , propõe também o vínculo a estrangeiros na mesma situação, caso distinto e que , pelas especificidades da atividade e pelos tratados internacionais pode ser feito. A justificativa apela ao Código de Bustamante, contudo, no Tratado em tela há proteção à nacionalidade de origem das corporações e das fundações será determinada pela lei do Estado que as autorize ou as aprove. Também determina que a nacionalidade de origem das associações será a do país em que se constituam, e nele devem ser registradas ou inscritas. Não distorce ou vai contra compromisso internacional brasileiro nem legislação interna a possibilidade aos empregados estrangeiros bem como tem aproveitamento significativo ao objetivo do Programa de aumentar o transporte aquaviário. Esta Frente posiciona-se **contrária**.
- **Emenda 124** propõe aumento do prazo de isenção para produtos das regiões norte e nordeste transportados na modalidade cabotagem. Não há prova do aproveitamento financeiro dessa isenção, por isso, como posicionamentos anteriores, FP pelo Livre Mercado coloca-se contrária a tal isenção. Esta Frente posiciona-se **contrária**.

Principais destaques

- 14 - destaque à emenda 88 que institui a preferência das mercadorias de primeira necessidade no transporte por cabotagem. Posicionamento da FPLM: **CONTRÁRIO**

Obs: a aprovação da Emenda 88 é frontalmente contrária ao propósito modernizador e integrador do Programa que pretende facilitar o comércio nas mais diversas regiões do Brasil. Além disso, o uso de termo genérico “mercadorias de primeira necessidade” abre precedentes de burocratização e posterior regulamentação que atrasam a aplicação e os consequentes benefícios do Programa em tela.

- **19** destaque à emenda 114 que pede que se suprimam as alíneas i e j do inciso I do art.19 da lei nº10.893, de 2004, acrescentadas pelo art.21 do substitutivo ao PL 4.199/2020 que aumenta o rol de uso do Fundo da Marinha Mercante. Não há posicionamento da Frente.
- **24** supressões do art. 22 do substitutivo que inclui no rol de beneficiários do reporto descritos na lei as empresas de dragagem. Não há posicionamento da Frente.
- **33** votações separada para suprimir o artigo 24 do substitutivo global, que veda a possibilidade de contratação do transporte terrestre, seja no trajeto até o porto ou do porto até o cliente final, por armadores marítimos, empresas de cabotagem, empresas brasileiras de navegação e outras empresas, que pertençam ao mesmo grupo econômico daquele.

Posicionamento da FPLM: **FAVORÁVEL**

Obs: A vedação proposta pelo artigo é extremamente danosa ao desenvolvimento do comércio e transporte multimodal, objetivo do Programa e gargalo no Brasil que leva ao malfadado “custo Brasil”. Além da excessiva intromissão do Estado em matéria comercial, vedada pela Carta Maior