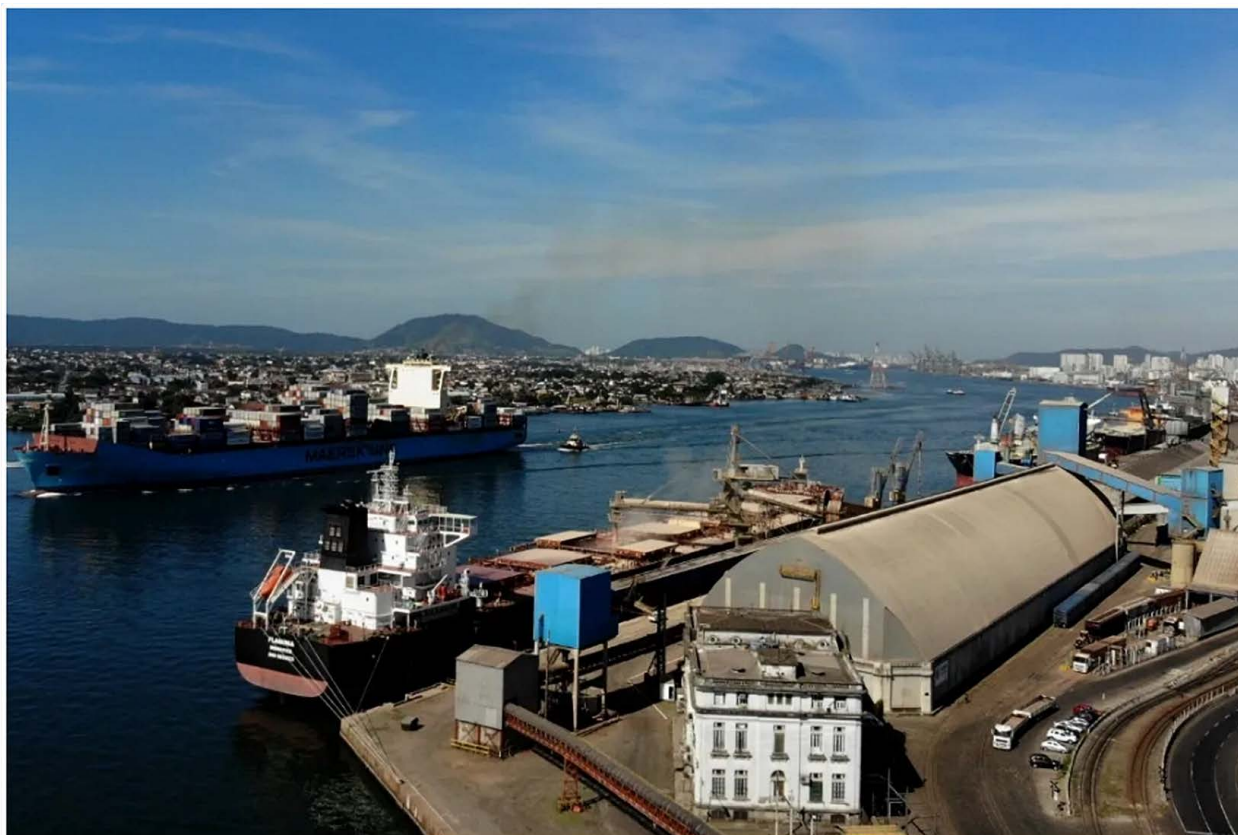


Seis meses após criação de lei, setor portuário aguarda regulamentação do BR do Mar

Apesar da promulgação do texto que visa estimular transporte por cabotagem, houve poucos ganhos



Por: **Fernanda Balbino** - 02/10/22 - 12:29



Espera-se que a publicação das normas seja o ponto de partida para mais cargas na costa brasileira 📷 Foto: Carlos Nogueira/AT/Arquivo

Meio ano após a promulgação da Lei Federal 14.301/22, que criou o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, conhecido como BR do Mar, o setor portuário ainda aguarda a sua regulamentação. Até agora, segundo entidades, os ganhos

toram mínimos. Atualmente, o Governo Federal prepara o  detalhamento das novas regras.

[Clique, assine A Tribuna por apenas R\\$ 1,90 e ganhe centenas de benefícios!](#)

O BR do Mar foi discutido no Projeto de Lei 4.199/20, do Poder Executivo, aprovado pela Câmara em dezembro do ano passado. Trechos vetados pelo presidente da República, Jair Bolsonaro (PL), foram reinseridos e promulgados no dia 25 de março.

O Governo Federal havia vetado alguns dispositivos, entre eles o que mudava a alíquota do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), taxa paga por cada frete feito no Brasil para bancar um fundo para compra e manutenção de navios; e o que previa a recriação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto).

De acordo com o presidente da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Bayard Umbuzeiro Filho, a entidade aguarda a publicação do decreto regulamentador. "Por enquanto, não observamos nenhum aumento significativo de cargas em função da aprovação do projeto".

Segundo Umbuzeiro, o avanço mais sentido foi a perspectiva de utilização do Reporto, que teve sua vigência ampliada para dezembro do ano que vem com a nova lei. O benefício suspende a cobrança do IPI, do PIS, da Cofins e do Imposto de Importação na compra de máquinas, equipamentos e outros bens para os terminais portuários.

"Ainda assim, apenas as empresas que entraram com medida judicial é que conseguiram na prática se valer do benefício em 2022. Pelo menos para 2023 o projeto está contemplado na proposta orçamentária do governo", afirmou o presidente da Abtra.

O presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, enfatiza que o Reporto foi o principal ganho para o setor portuário. O tema foi alvo de intensas negociações com o Governo Federal e o Congresso Nacional desde o ano passado.

"Derrubamos do veto (do presidente Bolsonaro) e (o Reporto) não precisa de regulamentação. A Receita Federal não está autorizando pedidos de Reporto porque o Orçamento de 2022 não contemplou essa renúncia fiscal. Por isso, só estamos ganhando quando a empresa entra na Justiça. Para 2023, não teremos problema", destacou o presidente da ATP.

De acordo com o Ministério da Infraestrutura, no fim de março, com a sanção da Lei 14.301/2022, a pasta iniciou o processo de fundamentação técnica e discussão das definições regulamentares do BR do Mar com todos os órgãos envolvidos e com o setor. "Nota técnica e exposição de motivos do texto proposto estão sendo analisados juridicamente para, posteriormente, serem enviados para a Casa Civil da Presidência da República".

Porém, segundo o Ministério, a lei traz mudanças que não dependem de regulamentação, ou seja, são autoaplicáveis. Entre elas, estão a Empresa Brasileira de Investimento e afretamento a casco nu de uma embarcação.

Também já foi publicada a Portaria 976/2022, que faz parte da regulamentação e liberou as empresas brasileiras de Navegação (EBN) e de Navegação Condicionada (EBN-CON) a quererem ao Ministério da Infraestrutura a habilitação no BR do Mar.

Expectativa

Segundo o Ministério da Infraestrutura, com as novas regras para a cabotagem, será possível ampliar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos três anos, excluindo as que operam no petróleo e derivados. O BR do Mar prevê que as empresas poderão, depois de um prazo de transição, alugar embarcações a casco nu (alterando a bandeira estrangeira do navio para brasileira) sem ter navios brasileiros próprios. A liberação total, no entanto, acontecerá só em quatro anos.

Tudo sobre:

