

Conheça a Lei BR do Mar: AFRMM em 8% Vetado e Redução de Custos na Importação

Saiba o que a Lei BR do Mar pode representar para os custos com frete no Brasil e sua relação com a Cabotagem e saiba como obter reduções de custos efetivas e a curto prazo em suas operações de importação.

Autor: Cícero Costa Júnior

Recentemente, no dia 07 de janeiro de 2022, foi sancionada a Lei BR do Mar que prevê incentivos à Cabotagem no Brasil. Também devemos lembrar que seu Projeto de Lei previa a redução da AFRMM para 8%, o que animou muitos importadores.

No entanto, o trecho que previa a redução da taxa foi vetado pelo Presidente da República, conforme veremos.

Entretanto, a Lei BR do Mar da forma como foi sancionada já tem o poder de propiciar um ambiente que gerará redução de custos com frete e permitirá maior competitividade entre os intervenientes do Comércio Exterior brasileiro.

Além disso, podemos adotar outras estratégias para reduzir ainda mais os custos e compensar o veto à redução da AFRMM.

Uma dessas reduções é a utilização de Benefícios Fiscais à Importação, como o concedido pelo Estado de Alagoas que possibilita a redução de até 90% dos custos referentes ao ICMS-Importação, o que gera competitividade para suas mercadorias e aumento da margem de lucro, conforme veremos.

Mas aqui na XPOENTS temos falado muito sobre os custos incidentes nas operações de importação, daí a necessidade de tratar novamente sobre esse assunto para falarmos sobre a Lei BR do Mar.

Mas antes devemos falar sobre a Cabotagem, para compreendermos plenamente os incentivos da Lei BR do Mar.

O que é Cabotagem? Cabotagem vs. Navegação de Longo Curso

O termo Cabotagem refere-se ao movimento de cargas entre os portos de um mesmo país, sendo a movimentação de cargas nacionais ao longo da costa marítima entre os portos locais, podendo ocorrer pelo mar, por lagos e por rios.

Há ainda a possibilidade de cabotagem internacional, quando as cargas navegam por portos de diferentes países próximos uns dos outros, como Brasil e Uruguai.

Sendo um importante modal para o abastecimento de regiões e escoamento de produtos pelo país.



O termo é derivado do sobrenome de Sebastião Caboto, que foi um navegador de Veneza do século XVI e que explorou o Rio Prata.

Esse transporte foi muito utilizado na década 30 no transporte de carga a granel, sendo muito utilizado quando as malhas ferroviárias e rodoviárias apresentavam condições precárias para o transporte e não consigam atender às demandas do setor agrícola e da indústria crescente no período de industrialização brasileira pós crise de 1929, com a quebra da Bolsa de Valores Norte-americana.

Além desse fator, no final da década de 1990 com o [aumento dos pedágios e a privatização de estradas](#) contribuíram ainda mais para o aumento do frete rodoviário, o que incentivou mais o transporte por cabotagem.

Vale destacar que o transporte por cabotagem possibilita a redução do consumo de combustível em até 8 vezes para mover a mesma quantidade de carga que outros modais de transporte.

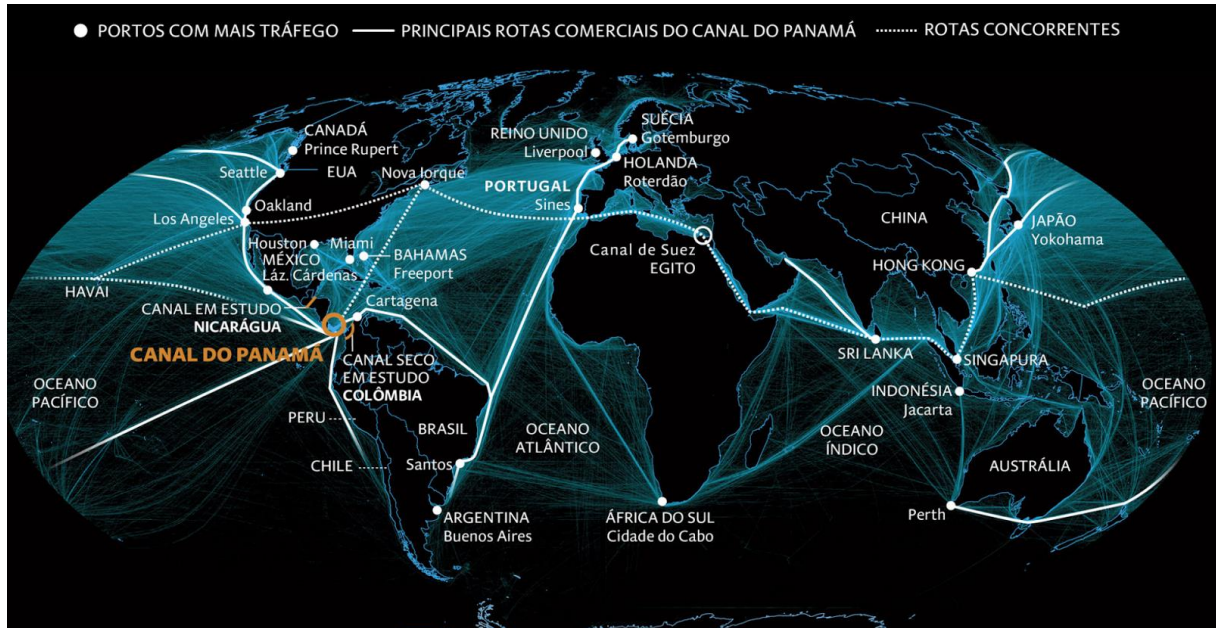
Além dessa vantagem, o Brasil é um país favorecido pela navegação, visto que são cerca de oito mil quilômetros de costa, sendo mais de 40 mil quilômetros de vias potencialmente navegáveis.

Destaca-se ainda que existem 34 portos de porte considerável, sendo oito na região Sul, 5 na norte, 10 na Sudeste e 11 na Região Nordeste.

Entre as vantagens da cabotagem podemos destacar a redução de custos com frete e seguros, mais segurança da carga, baixa ocorrência de acidentes, menor risco com avarias e sinistros do produtos, baixo impacto ambiental, possibilidade de acompanhamento eficiente da rota, menor número de caminhões nas estradas, alta capacidade de carga e cerca de 80% da população brasileira vive em até 200km da costa litorânea do país.

Entretanto, esse modal também apresenta desvantagens, como a lentidão, elevados preços dos combustíveis, restrição ao capital estrangeiro e as rotas são limitadas, o que necessita a perfeita integração entre esse modal e os modais rodoviário e ferroviário.

Por fim, devemos entender que a Cabotagem se diferencia da Navegação de Longo Curso porque essa é caracterizada pelo transporte marítimo de pessoas ou bens entre portos de diferentes países.



Lei BR do Mar: Incentivo à Cabotagem

A Lei BR do Mar veio para instituir o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar. Sendo apresentada pelo Projeto de Lei nº 4.199 oferecida por iniciativa do Poder Executivo Federal à Câmara dos Deputados no dia 13 de agosto de 2020.

Esse projeto de Lei foi aprovado pelo Legislativo e [recebeu sanção presidencial no dia 07 de janeiro de 2020](#). Segundo o governo, entre os objetivos está incentivar a concorrência e a indústria naval, melhorando a qualidade do serviço prestado.

Atualmente, só empresas brasileiras com navios próprios podem operar o serviço no Brasil. Pela lei da BR do Mar, o mercado seria aberto a companhias sem frota própria, que poderiam apenas alugar embarcações estrangeiras.

A medida é criticada por caminhoneiros, que afirmam que as novas regras vão prejudicar motoristas que fazem viagens de longa distância, já que os produtos acabariam sendo levados por navios.

A medida é criticada por caminhoneiros, que afirmam que as novas regras vão prejudicar motoristas que fazem viagens de longa distância, já que os produtos acabariam sendo levados por navios.

Como era a Legislação da cabotagem e o que muda a partir de agora?

Antes da edição da Lei BR do Mar, a legislação previa que somente empresas que tenham sede no Brasil e que sejam autorizadas pela Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) podiam operar serviços de cabotagem e que elas precisam ter navios próprios, sejam importados ou fabricados no Brasil.

No entanto, as empresas podiam alugar embarcações com bandeira de outros países, mas isso somente poderia ser feito até o limite de metade da própria frota e toda a tripulação deveria ser composta por brasileiros. Ou seja, se uma empresa tem seis navios com bandeira brasileira, pode alugar até três embarcações estrangeiras.

Além disso, um navio de bandeira estrangeira somente poderia fazer um frete se não houvesse nenhuma outra embarcação brasileira disponível para fazer o transporte daquela carga naquele momento, assim o navio seria alugado temporariamente, só para aquele transporte.

Agora, com a sanção da Lei BR do Mar, as empresas não precisarão mais ter embarcações brasileiras, bastando apenas que possuam um CNPJ e atuem alugando embarcações de outros países, por tempo indeterminado, para promover o serviço de cabotagem.

De acordo com o texto, já [a partir da publicação da lei](#) as empresas poderão afretar uma embarcação a casco nu, ou seja, alugar um navio vazio para uso na navegação de cabotagem.

Depois de uma transição de quatro anos, o afretamento de navios estrangeiros será livre. Segundo o texto, após um ano da vigência da lei poderão ser dois navios; no segundo ano de vigência, três navios; e no terceiro ano da mudança, quatro navios. Daí em diante, a quantidade será livre, observadas condições de segurança definidas em regulamento.

Além disso, foi retirado da proposta o trecho que obrigava que a tripulação fosse composta por dois terços brasileiros, o que segundo o Presidente da República, Jair Bolsonaro, contrariava o interesse público e faria o projeto perder atratividade.

O texto facilita ainda a atuação de empresas brasileiras de investimento na navegação, como já ocorre internacionalmente com aviões comerciais. Devido ao alto preço, grupos econômicos geralmente vinculados a bancos compram um avião e o alugam às companhias aéreas.

Com as empresas de investimento em navegação ocorre o mesmo. O texto permite a essas empresas inclusive transferir os direitos de afretamento de embarcação estrangeira por tempo determinado às empresas de navegação, que são aquelas que realmente prestam o serviço de transporte marítimo.

Isso poderá ocorrer durante o período de construção de navio encomendado a estaleiro nacional e envolve navios afretados com capacidade até o dobro do navio encomendado.

Há previsões que afirmam que o programa BR do Mar pode reduzir os custos da cabotagem em mais de 15%. E a Ou seja, se uma empresa tem seis navios com bandeira brasileira, pode alugar até três embarcações estrangeiras.



Quais são os Objetivos do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (Br do Mar)?

Essas disposições foram instituídas pela [Lei nº 14.301, de 07 de janeiro de 2022](#). E seus objetivos se encontram definidos já no primeiro artigo.

O primeiro objetivo segundo a norma é de ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem, incentivando a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem.

Tendo também como objetivos ampliar a disponibilidade de frota para a navegação de cabotagem, incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais e estimular o desenvolvimento da indústria naval da cabotagem brasileira.

Sendo as diretrizes do BR do Mar: a segurança nacional; estabilidade regulatória; regularidade da prestação das operações de transporte; regularidade da prestação das operações de transporte; equilíbrio da matriz logística brasileira;

incentivo ao investimento privado; promoção da livre concorrência; otimização do emprego de recursos públicos; contratação e qualificação profissional de marítimos nacionais; contratação e qualificação profissional de marítimos nacionais; desenvolvimento sustentável e transparência e integridade.

Quais são os requisitos para habilitação no Br do Mar?

O art. 3º da Lei 14.301/2022, afirma que para habilitação no Programa BR do Mar, a empresa deve estar autorizada a operar como empresa brasileira de navegação no transporte de cargas por cabotagem, devendo comprovar situação regular em relação aos tributos federais.

Deve ainda “apresentar, na forma e na periodicidade a serem estabelecidas em regulamentação própria, informações relativas à sua operação no Brasil, com relação aos seguintes parâmetros de monitoramento da política pública criada por esta Lei (Lei 14.301/2022)”.

Tais parâmetros são referentes à expansão, modernização e otimização das atividades da empresa e de sua frota operante no Brasil. Devendo ainda, promover a melhoria na qualidade e na eficiência do transporte por cabotagem em relação à experiência do usuário.

Devendo estar também comprometida com o aumento na oferta para o usuário do transporte por cabotagem e criação e manutenção de operação de transporte de cargas regular.

A empresa deve ainda prezar pela valorização do emprego e qualificação da tripulação brasileira contratada e prezar pela inovação e desenvolvimento científico e tecnológico que promovam o desenvolvimento econômico do transporte por cabotagem. Entre outros parâmetros.

Ato do Ministro de Estado da Infraestrutura concederá à empresa interessada a habilitação no BR do Mar.

A empresa que perder a sua habilitação não terá direito à obtenção de nova habilitação pelo prazo de 2 (dois) anos.

Redução da AFRMM vetada: Mas descubra como obter reduções de custos na importação

Devemos lembrar que o Projeto de Lei Br do Mar previa a redução da AFRMM, com a seguinte redação:

Art. 6º 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;
III - 40% (quarenta por cento) na navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte de graneis líquidos nas Regiões Norte e Nordeste;
IV - 8% (oito por cento) na navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte de graneis sólidos e outras cargas nas Regiões Norte e Nordeste.

Se tivesse sido aprovado, a alíquota do AFRMM iria reduzir de 25% para 8%, nos casos de navegação em longo curso e de 10% para 8%, para os casos de navegação por cabotagem.

Considerando que o frete marítimo está na média de USD 12.000,00, o importador paga hoje de AFRMM em torno de USD 3.000,00 ou R\$ 17.100,00. (25% sobre o frete).

Se esse trecho tivesse sido sancionado, o importador deixaria de pagar USD 3.000,00 e passaria a pagar USD 960,00 ou aproximadamente R\$ 5.500,00 (8% sobre o frete), o que representaria uma redução de custos de R\$ 11.600,00. Uma redução significativa que impactaria diretamente no custo final da importação, principalmente se considerarmos todos os tributos que incidem na importação.

No entanto, a redução não foi sancionada e a alíquota permaneceu inalterada. Pois, segundo o Governo Federal, essa proposição legislativa “incorre em vício de inconstitucionalidade e em contrariedade ao interesse público, pois acarretaria renúncia de receitas sem a apresentação da estimativa do impacto orçamentário e financeiro e das medidas compensatórias (...).”



Redução de Custos na Importação: Utilize Benefícios Fiscais relativos ao ICMS-Importação

Todavia, o importador que ficou animado pela possibilidade de redução da AFRMM tem a possibilidade de conseguir reduções significativas da carga tributária através da utilização de benefícios fiscais à importação.

Assim, sabemos que além da AFRMM, incide na importação de mercadorias o Imposto de Importação, IPI, PIS, COFINS, de competência federal, e o ICMS, de competência estadual.

Desse modo, o importador pode buscar outros benefícios fiscais que concedam incentivos fiscais que acarretam em redução da carga tributária, tanto na esfera federal quanto estadual.



NÚCLEO DE PESQUISA E INOVAÇÃO

Um desses Benefícios Fiscais pode ser o concedido pelo Estado de Alagoas que [concede ao importador até 90% de redução de custos](#) com o ICMS, o que representa até 20% dos custos totais da operação, além de conceder o diferimento do ICMS devido na entrada das mercadorias.

O Estado ainda permite que as mercadorias sejam desembaraçadas através da estrutura portuária e aeroportuária de qualquer Unidade da Federação o que garante flexibilidade logística e manutenção das operações já realizadas por sua importadora.

Sendo apenas necessário que a importadora promova a abertura de uma filial no Estado e adquira créditos através da cessão de créditos e compense com os créditos tributários que são devidos na importação.

Trata-se de um procedimento simples e seguro, que funciona desde 2003 no Estado, com total amparo da Constituição Federal, do Código Tributário Nacional e certificações pela Procuradoria Geral do Estado e pela SEFAZ/AL.

Mas é claro que sabemos e repetimos diversas vezes aqui em nosso site, que os [custos das operações de importação](#) vão muito além da carga tributária e precisam ser bem planejados. Reconhecendo os custos variáveis e fixos.

Devemos então planejar bem os custos logísticos, operacionais e cambiais, buscando ter produtos altamente competitivos e rentáveis.