

Programa de Estímulo ao
Transporte de Cabotagem

BR do MAR

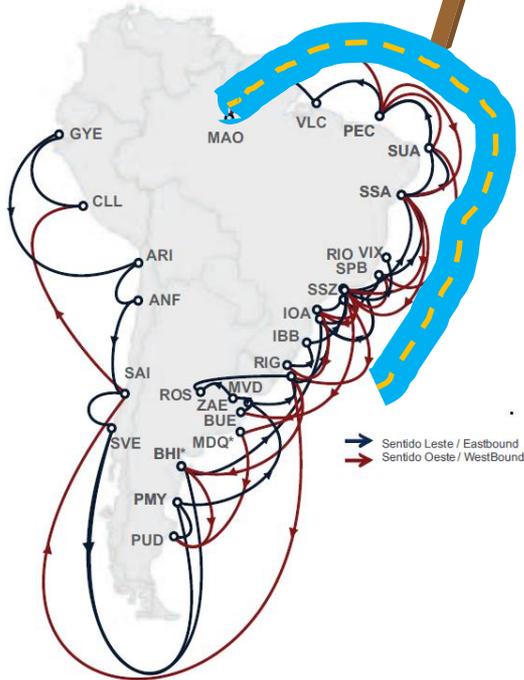
DNHI/SNPTA/MINFRA

Junho de 2019



VISÃO GERAL

R\$ 0,00
\$ União



11%
do TKU Brasil

163 milhões
toneladas@2018

70%
= petróleo

10%
= contêiner

1,35 milhões
de contêineres/ano

12,8%
CAGR contêiner
10 anos

84
embarcações

4,3 milhões
toneladas de porte bruto
(incluindo Petrobras)

17
conteneiros

OBJETIVOS DO PROGRAMA

- Aumentar o transporte por cabotagem
- Aumentar a oferta de cabotagem
- Aumentar a competitividade das Empresas Brasileiras de Navegação
- Desenvolver a Indústria Naval

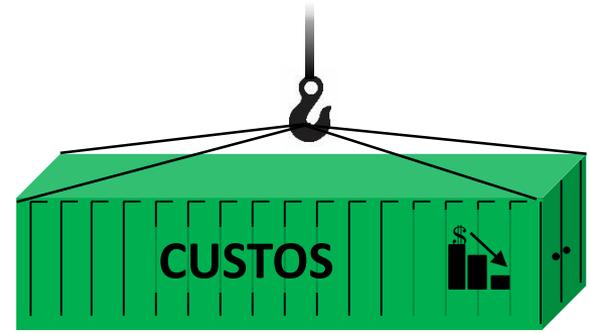
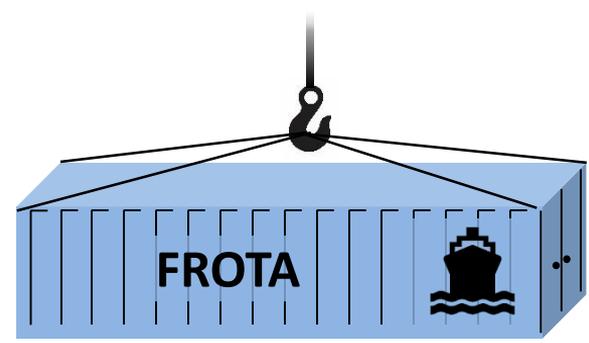
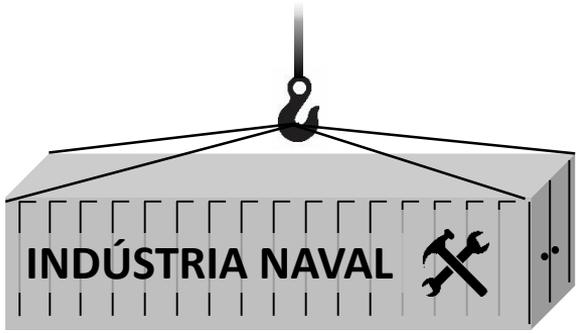
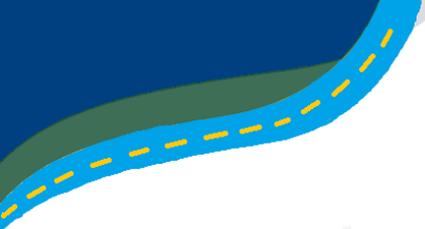
DIRETRIZES DO PROGRAMA

- Estabilidade Regulatória
- Equilíbrio da matriz logística brasileira
- Incentivo ao investimento privado
- Promoção da livre concorrência
- Otimização do uso de recursos públicos
- Segurança Nacional
- Qualificação e disponibilidade de marítimos nacionais

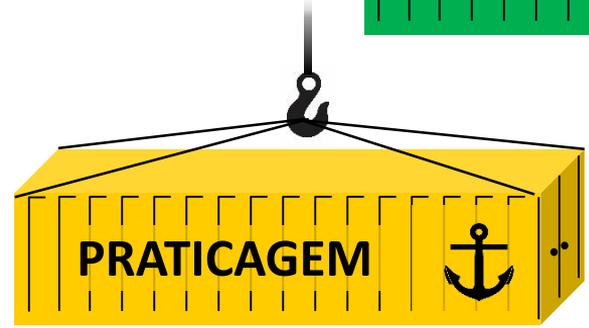
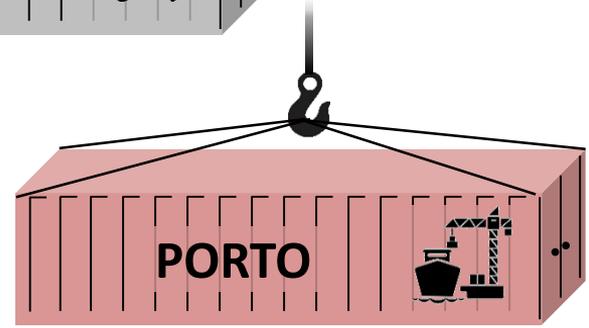
ALINHAMENTO ESTRATÉGICO

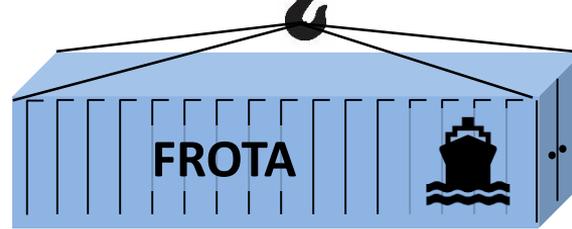
CONTRIBUIÇÃO DIRETA DO PLANO





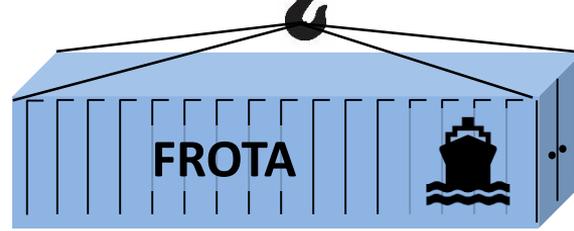
EIXOS TEMÁTICOS



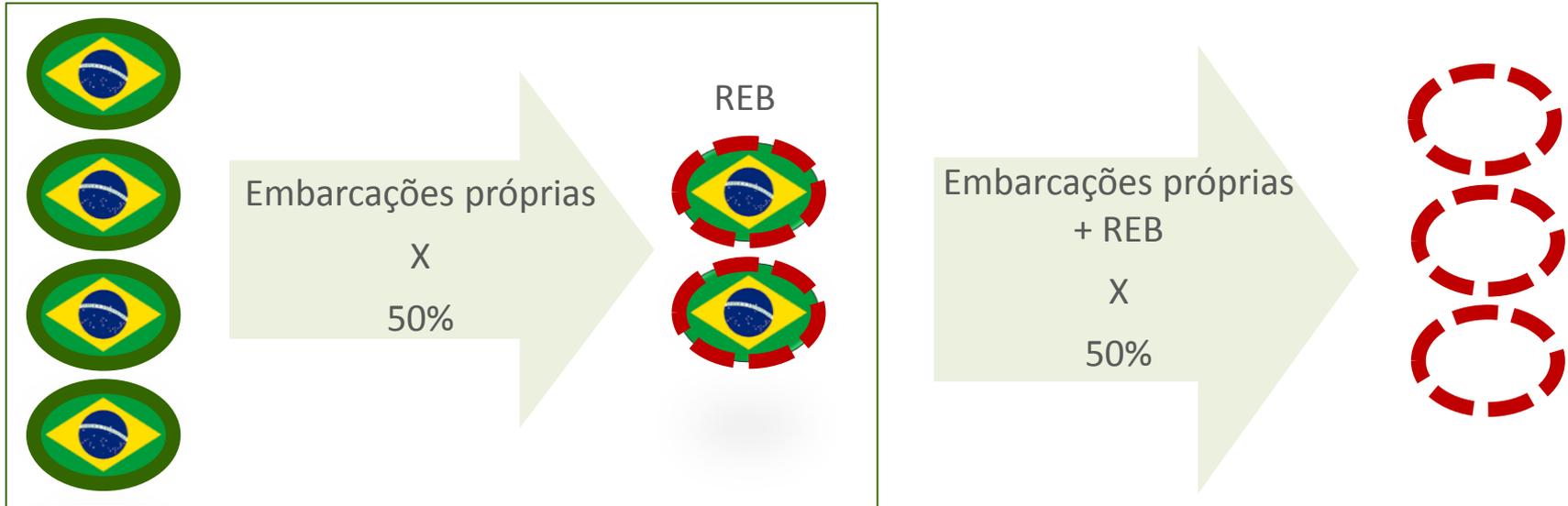


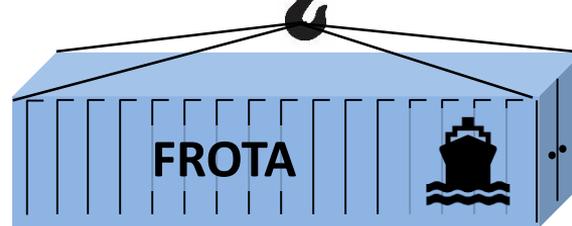
AMPLIAÇÃO DO AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS:

- **A casco nu** (sem circularização):
 - Com lastro na tonelagem das embarcações com bandeira brasileira:
 - **Sem suspensão de bandeira;**
 - 50% x ton, própria ou afretada (pelo menos 1 embarcação de porte equivalente). Considera as embarcações por grupo econômico, não por cada empresa;
 - Mesmas regras e direitos de embarcações com bandeira brasileira, inclusive AFRMM para conta vinculada, exceto uso para bloqueio em circularização;
 - EBNs não podem reduzir a tonelagem de bandeira BR.



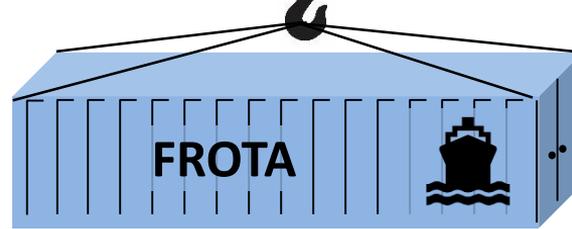
-  Embarcação própria, bandeira brasileira
-  Embarcação afretada, REB, suspensão de bandeira (menor CAPEX)
-  Embarcação afretada, bandeira estrangeira (menor CAPEX e OPEX)





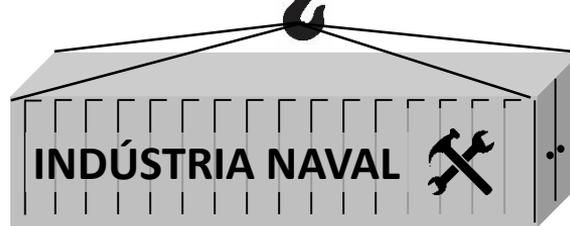
AMPLIAÇÃO DO AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS:

- **A casco nu:**
 - Em substituição à **embarcação em construção** (sem circularização):
 - **Fora do país:** 100% x ton; com suspensão de bandeira; por até 36 meses;
 - **Em estaleiro BR:** 200% x ton; **sem** suspensão de bandeira; por 36 meses (mesmo se construção acabar antes).
- **Por tempo ou viagem :**
 - Admissão temporária automática, sem incidência de impostos (substitui IN RFB);
 - Em substituição à embarcação **em reparo**, manutenção ou docagem: 100% x ton, sem circularização.



IMPORTAÇÃO DE EMBARCAÇÕES NOVAS:

- **Suspensão dos impostos na importação (II, PIS, COFINS, ICMS,...).**
 - **Torna-se Isenção:** quando comprovada a aplicação de valor igual aos impostos federais na indústria naval brasileira;
 - Aplicações: construção, manutenção, docagem, pagamento de financiamentos...
 - Prazo para comprovar:
 - Construção: 7 anos +7, quando contrato estiver em andamento;
 - Demais: 7 anos;
 - Valores pagos utilizando a Conta Vinculada não servem para comprovação;
- Possibilidade de **embarcação vir carregada** na viagem de vinda para o Brasil.



- Prazo para uso da conta vinculada: de 3 para 5 anos;
- Fomento à manutenção e reparos:
 - Aumento da frota – maior mercado (fluxo mais regular *vis a vis* construção);
 - FMM para **empresas estrangeiras** usarem estaleiro brasileiro;
 - FMM para **docagem** de embarcação afretada;
 - 100% da conta vinculada para qualquer modalidade de uso;
 - Prazo do pagamento do financiamento de docagem para 2 + 5 anos (CMN).
- Fomento à construção:
 - Possibilidade de venda de créditos da conta vinculada;
 - Afretamento sem suspensão de bandeira, por 36 meses;
 - Permissão de integralização de até R\$1 bilhão do FMM no **FGIE** (construção);
 - Impenhorabilidade dos recursos da Conta Vinculada.



- **Bunker:**

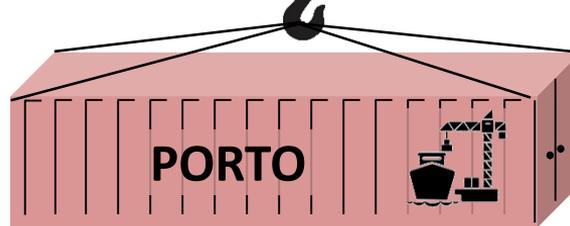
-  Equiparação à exportação em Lei (**isenta ICMS**);
- **Política de preços** especial da Petrobras para cabotagem (**Low Sulphur**).

- **Tripulação:**

-  **Afretamento a casco nu** sem suspensão de bandeira, com Oficiais brasileiros (ratificar MLC 2006/OIT);
- Permitir a utilização da conta vinculada para capacitação da tripulação;
- Dispensar contrapartida no uso do FNDCT para capacitação;
- Obrigação de praticantes em embarcações afretadas, mesmo sem suspensão;
- Atualização do **CTS** (articulação com Marinha);
- Garantir oferta de oficiais (articulação com Marinha).

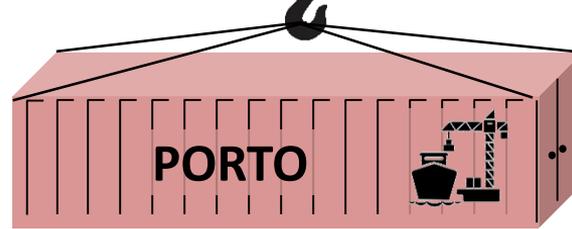


- Redução de tributos (válido também para navegação interior):
 - Exclusão das receitas da navegação da base de cálculo do PIS/PASEP e COFINS;
 - Exclusão da base de cálculo do IR e do salário de contribuição (Lei 8.212/91) das importâncias recebidas pela tripulação contratada.
 - Depreciação acelerada da embarcação em 4 anos (isonomia caminhão);
- Outros:
 - Isenção da TUM para casos de não incidência (O/D N-NE).



Agenda de **modernização portuária** SNPTA (terminais com uso pela cabotagem):

- Implantação de 31 TUP's
- Aditivo contratual e/ou novos investimentos em 31 terminais existentes:
 - 10 de Carga Geral, sendo 5 terminais de contêineres
 - 11 de Granel Sólido, sendo 8 terminais de vegetais
 - 10 de Granel Líquido, sendo 8 terminais de combustíveis
- Arrendamento de 29 terminais:
 - 6 de Carga Geral, sendo 1 de contêineres e 1 RO-RO;
 - 6 de Granel Sólido;
 - 17 de Granel Líquido (todos de combustíveis).



- Agenda específica **CT Cabotagem** @ Conaportos (MInfra, Economia, Casa Civil, Justiça, Marinha, Agricultura, Saúde e ANTAQ)
 - Mapeamento/otimização de processos da cabotagem
 - Apoio da **Procomex**
-  Ampliação de oferta para cabotagem em **operações especiais** (piloto: RO-RO)
 - Terminal: previsão legal para autorização especial, por 5 anos
 - Embarcação: permissão de afretamento quando não houver embarcação para o tipo de operação, por 3 anos, mesmo sem lastro em tonelagem própria;
 - Operações devem ser serviços regulares.
- Planejamento dos Hub Ports (operação dos mega conteneiros, >20.000 TEUs)



- Escopo técnico:
 - Quais manobras necessitam de práticos?
 - Quais empresas podem prescindir de práticos? (PEC – Projeto Piloto ZP01)
 - Possibilidade legal de entrega de estudos pelos privados, e avaliação pela Marinha utilizando gestão de riscos; avaliação pelo DPC, não pela Capitania;
 - Rodízio por práctico, não por empresa de praticagem.
- Transparência:
 - Empresas de praticagem seguindo partes da Lei das SAs (art. 176);
 - Publicidade dos valores efetivamente cobrados;
- Arbitragem: criação de comissão tripartite, dando efetividade ao papel hoje da Marinha.

- AFRMM da cabotagem é da EBN, mesmo se embarcação for de outra bandeira;
- Manutenção da não incidência nos fretes para e das regiões Norte e Nordeste;
- Redução da alíquota do AFRMM para 10% no longo curso;
- Adoção de ações que facilitem a multimodalidade (ex.: DT-e);
- Alinhamento entre navegação e infraestrutura portuária (DNHI @ SNPTA);
- Consolidação e integração dos sistemas de informação do setor.



METAS PARA O SETOR

- Transportar 2,7 milhões de contêineres por ano – 12/2022;
- Estabelecer uma operação especial – 12/2020;
- Aumentar a frota em 40% (em tonelagem de porte bruto, exclui Petrobrás) – 12/2022;
- Eliminar a cobrança do ICMS no bunker – 12/2019;
- Rever o Escopo Técnico da Praticagem para 2 manobras – 12/2021;
- Realizar a primeira docagem de embarcação de cabotagem, com mais de 200 metros, em estaleiro brasileiro – 12/2022.

OBRIGADO

DNHI/SNPTA/MINFRA

