



A CABOTAGEM

COMENTÁRIOS AO BR DO MAR

 **Logística Brasil**
Brazilian Shippers Association

Associação Brasileira dos Usuários dos Portos,
de Transportes e da Logística

O BR DO MAR É INEFICAZ PORQUE:

- NÃO BARATEIA OS FRETES
- NÃO ESTIMULA A COMPETIÇÃO, NÃO AUMENTA A OFERTA DE OPERADORES NEM DE NAVIOS
- AUMENTA AS BARREIRAS DE ENTRADA E AUMENTA A CONCENTRAÇÃO DE MERCADO
- NÃO CONSIDERA QUE CADA CARGA DA CABOTAGEM É UM NICHOS AUTÔNOMO
- CONTRADIZ OS COMPROMISSOS DO BRASIL COM A OCDE
- ESTIMULA EVASÃO FISCAL

O BR DO MAR NÃO É BENÉFICO PARA O PAÍS !!!

A ASSIMETRIA NOS AFRETAMENTOS

OS AFRETAMENTOS PROPOSTOS GERAM ASSIMETRIA ENTRE OS PLAYERS:

AFRETAMENTO “POR TEMPO”
(art. 5º, Par. 1º, I) – ‘a novidade’

versus

AFRETAMENTO “A CASCO NÚ”
(art. 19) – ‘a flexibilização’

○ **BANDEIRA ESTRANGEIRA** - OPEX menor

○ **BANDEIRA BRASILEIRA** - OPEX 35% maior

○ Barreira de entrada MÍNIMA atual de aprox. USD 60 MILHÕES

○ Sem atrativos comerciais ou operacionais

○ Com Direito de Preferência

○ Sem direito de Preferência

○ Utilização somente por poucas empresas já constituídas

○ Atrai a atuação de aventureiros, sem compromisso com o País

○ Estrutura que facilita evasão fiscal

Portanto, É FALACIOSA A FLEXIBILIZAÇÃO PROPOSTA!!!

O “BLOQUEIO” PARA PROTEGER O ESTRANGEIRO

São dispositivos prejudiciais ao setor, com alto grau de concentração de mercado e concorrência desleal:

Art. 11. São direitos das embarcações estrangeiras afretadas na forma prevista nesta Lei:

III - a possibilidade de identificação como embarcação de bandeira brasileira para comprovação de existência ou disponibilidade nos termos do disposto no inciso I do caput do art. 9º da Lei nº 9.432, de 1997, exceto na hipótese prevista no inciso V do § 1º do art. 5º desta Lei.”

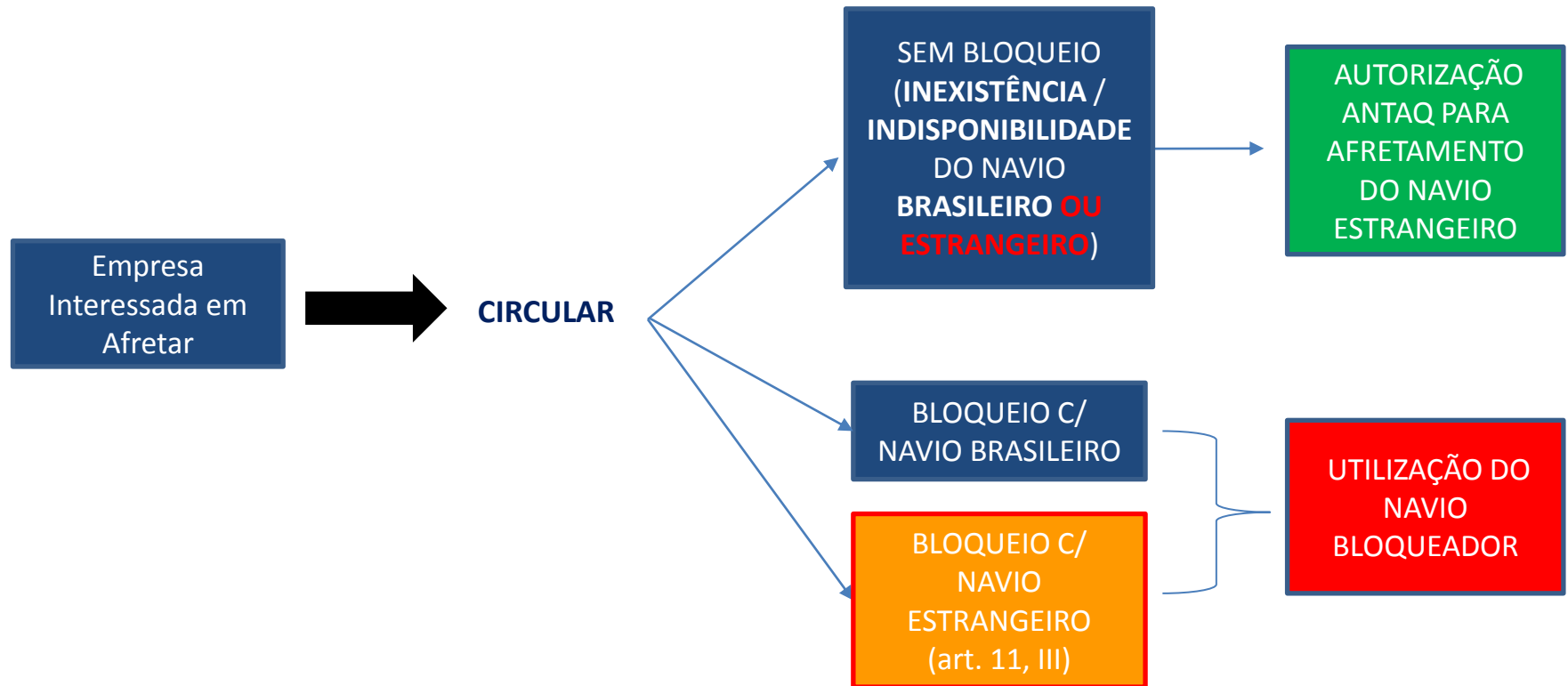


80% das operações já são realizadas em navio estrangeiro:

- *O direito ao BLOQUEIO não atrai novos navios, mas aqueles que já operam na cabotagem, mediante autorização*
- *Empresas de granel já tem frota própria no exterior*
- *Empresas de contêiner utilizam os navios estrangeiros do longo-curso para cabotagem*
- *O bloqueio permitido ao navio estrangeiro apenas reduz o número de empresas que prestam o serviço de cabotagem*

O BR DO MAR não traz nenhuma boa novidade!

BR DO MAR AUMENTA AS HIPÓTESES DE “BLOQUEIO”



O BR DO MAR acaba com a competição na cabotagem!



O CADE já se manifestou sobre o BR do MAR e, expressamente, confirmou que:

O PL n 4.199/2020 traz, ainda, uma restrição adicional ao limitar a possibilidade de afretamento por tempo a embarcações de uma subsidiária integral da empresa nacional - vale dizer, esse dispositivo se aplica somente a empresas que pertençam a grupos econômicos de atuação internacional no mercado de transporte marítimo, ou empresas nacionais que se associem a empresas estrangeiras, coma o caso da joint venture entre Norsul e Ultrana (AC n 08700.003043/2019-80, mencionado na seção anterior) - assim empresas de pequeno e médio porte com atuação exclusivamente no mercado brasileiro dificilmente terão acesso a essa modalidade de afretamento.

O QUE DIZ O CADE SOBRE O BR DO MAR



O CADE já se manifestou sobre o BR do MAR e, expressamente, confirmou que:

Contudo, outros efeitos apontados anteriormente na avaliação da resolução normativa da Antaq persistem: (i) empresas estrangeiras que desejem iniciar operações no Brasil necessitarão de um investimento inicial maior em embarcações de grande porte para rivalizar com as líderes já estabelecidas e terem a possibilidade de ampliar sua frota de forma significativa usando a possibilidade do afretamento par tempo; (ii) na medida em que somente as grandes empresas do setor (algumas já pertencentes aos grandes grupos internacionais de transporte marítimo, que, por sua vez, integram alianças internacionais) poderão realizar esse tipo de afretamento, é possível que haja uma redução da oferta de embarcações no mercado brasileiro de empresas estrangeiras não ligadas aos grupos que já dominam o mercado nacional. Dessa forma, pode-se concluir que o disposto no artigo 5, &1º, I, do PL no 4.199/2020 pode provocar um aumento da concentração do mercado brasileiro de navegação de cabotagem.

A SOLUÇÃO DO PROBLEMA



Verificado que o problema reside na regulação, foi proposto pela Senadora Katia Abreu, através do PL 3129/2020:



A MODALIDADE DE AFRETAMENTO POR TEMPO, DE NAVIO ESTRANGEIRO É A MANEIRA CORRETA DE GERAR MAIS CONCORRÊNCIA E REDUÇÃO DO PREÇO DO FRETE. A REGULAÇÃO DA ANTAQ SEMPRE RESTRINGIU A PREVISÃO LEGAL.

Art. 2º A Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 9º O afretamento de embarcação estrangeira por viagem ou por tempo, para operar na navegação interior de percurso nacional ou no transporte de mercadorias na navegação de cabotagem ou nas navegações de apoio portuário e marítimo, bem como a casco nu na navegação de apoio portuário, depende de autorização do órgão competente e só poderá ocorrer nos seguintes casos:

(...)

§ 2º nos casos previstos no inciso I, a regulamentação do afretamento por tempo não poderá limitar o número de viagens a serem realizadas.

OBRIGADO POR SUA ATENÇÃO!



Associação Brasileira dos Usuários dos Portos,
de Transportes e da Logística