

EMENDA N° - PLEN
(ao PL nº 4.199, de 2021)

Dê-se a seguinte redação aos §§ 2º e 3º do art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, alterado pelo art. 19 do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020:

“§ 2º O limite de afretamento de que trata o § 1º deste artigo será ampliado:

I - após 5 (cinco) anos de vigência desta Lei, para 2 (duas) embarcações;

II - após 10 (dez) anos de vigência desta Lei, para 3 (três) embarcações;

§ 3º O afretamento a casco nu de embarcação estrangeira, com suspensão de bandeira, para a navegação de cabotagem, será livre a partir de 15 (quinze) anos de vigência desta Lei, observadas as condições de segurança definidas em regulamento. (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Projeto de Lei 4.199/2020, ao alterar o artigo 10 da Lei 9.432/97, traz enorme risco ao Estado e aos usuários. Isto porque, ao permitir que empresas de navegação operem na navegação de cabotagem sem terem embarcações próprias, não leva em consideração que empresas de navegação que fazem apenas afretamentos são muito voláteis em preço e em oferta de navios, sendo pouco focadas no investimento a longo prazo num mesmo país.

Estas provavelmente irão operar somente em trechos mais atrativos no Brasil, podendo retirar seus navios a qualquer momento, fragilizando e até mesmo inviabilizando rotas regulares de cabotagem, que hoje crescem de forma acelerada e integram diferentes regiões.

A volatilidade na prestação dos serviços compromete seriamente a logística das empresas que cada dia mais migram para a cabotagem, o que provavelmente as fará repensar no uso do modal. Mais grave que a volatilidade do serviço é seu custo, que acompanha o mercado de afretamento internacional sem nenhum comprometimento com a

SF/21542.38226-74

economia do país, enquanto as empresas que possuem frota permanente no Brasil são comprometidas com o mercado local e não usam estes navios, exceto em casos excepcionais, em navegação de longo curso.

A ideia inicial do Projeto de Lei foi de aumentar o número de *players* do mercado, ou seja, as empresas de navegação. Assim, esse objetivo não guarda relação em adição de empresas que não façam investimentos na frota brasileira.

Considerando que o custo de investimento em uma embarcação é de cerca de 30 milhões de dólares, tendo uma vida útil de 25 anos, e que a idade média da frota brasileira é de 10 anos, para que esta abertura seja proporcionalmente adequada aos investimentos já realizados, o prazo proposto no PL 4199/2020 não é compatível e não dá a segurança necessária a novos investimentos. Desse modo, deve-se considerar que a abertura completa, ainda que não seja o ideal para o país, ocorra de maneira compatível com os investimentos na frota existente, portanto, seja de 15 anos.

Tal medida seria, de igual modo, uma forma de se guardar alguma oportunidade para a indústria naval brasileira. Entendemos que se deve evitar a abertura repentina, pois isto sim é a certeza de que não termos mais encomendas nesta indústria.

Vale mencionar que risco adicional é que com o passar do tempo a tendência será de que as empresas operem apenas com embarcações afretadas, comprometendo seriamente a segurança nacional pela falta de frota brasileira. Isto porque as afretadas podem ir embora a pedido do seu proprietário que é estrangeiro. Tal risco tem conotação comercial também, uma vez que a frota tenderá a ficar no controle integral de estrangeiros, que poderão atuar de forma a dificultar as nossas relações comerciais em benefício próprio.

Sala de Sessões,

Senador JEAN PAUL PRATES



SF/21542.382226-74