

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

Acrescente-se, onde couber, no Projeto o seguinte artigo:

“Art. 0. Fica expressamente vedada a possibilidade de contratação do transporte terrestre, seja no trajeto até o porto ou do porto até o cliente final, por armadores marítimos, empresas de cabotagem, empresas brasileiras de navegação e outras empresas, que pertençam ao mesmo grupo econômico daquele.”

JUSTIFICAÇÃO

Quando da propositura da EMENDA 6 PLEN - PL 4199/2020, de teor semelhante a esta, argumentou-se ser essencial que o novel marco legal que pretende disciplinar a cabotagem, contivesse restrição à verticalização multimodal que tende a obliterar o mercado dos transportadores rodoviários autônomos.

Argumentou-se então que:

“(...) a possibilidade de “entregar” toda a logística do transporte aquaviário e terrestre ao mesmo grupo econômico, tende à formação de quartel, inclusive porque os pequenos transportadores não terão condições de competir com a concorrência, principalmente a estrangeira.

A ocorrência de um mesmo grupo econômico em todos os ciclos do transporte abre caminhos para o abuso econômico, o desequilíbrio de mercado e a formação de cartel.

Vale ressaltar que o maior modal de transporte no Brasil é o terrestre e milhares de motoristas e holdings familiares dependem dele para seu sustento. Se houver permissão para que grandes empresas, grandes grupos econômicos e empresas estrangeiras monopolizem o setor do transporte no país, fatalmente será o fim da produção de renda por muitos brasileiros.”

SF/21489/29416-85

Em parecer aprovado junto à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) dia 21/09/2021, o voto do Relator rejeitou a proposta aventada sob argumentos que respeitosamente discordamos, que merecem reexame oportuno do Plenário do Senado Federal.

De partida, entendemos desassistir à razão a contraposição entre o comando apresentado e o art. 170 da Constituição Federal, que norteia os princípios gerais da ordem econômica, mormente em seus incisos IV e V, em que se resguarda, respectivamente, a livre concorrência e a defesa do consumidor. *Data maxima venia*, não observamos na proposição qualquer ameaça a ambos valores. Inclusive entendemos que a potencial cartelização advinda da verticalização do transporte multimodal, já concentrado em um pequeno número de atores, tende a tornar inviável a entrada de novos atores no setor, e desalojar trabalhadores e empreendedores que nele atuam, com responsabilidade e expertise.

Em análise material do proposto, o relatório propõe como argumento para a rejeição da emenda que:

“A restrição à livre atuação dos agentes proposta pela Emenda nº 6, na realidade, produz ela mesmos efeitos anticompetitivos, ao limitar a variedade de oferta de serviços e reduzir a competição entre os diferentes modos de transporte.”

Entendemos, em sentido diametralmente oposto, que ao se permitir que grandes conglomerados atuem de modo verticalizado, ocupando todos os espaços possíveis na cadeia logística, produz-se os alardeados efeitos anticompetitivos, fagocitando as diversas unidades produtivas que hoje coexistem em competição instalada, benéfica, em potenciais monopólios ou oligopólios habilitados a desbaratar mercados locais.

Não à toa que se observa em diversos setores econômicos os males da concentração advinda pela verticalização. Causa paradoxo que no mesmo fôlego em que ortodoxias defendam o desmonte de empresas estruturantes como as estatais, se propugne a formação de gigantes monólitos sujeitos unicamente aos interesses privados, visando altas margens de lucro e manutenção de suas posições de dominância.

Pelo exposto, solicita-se aos pares o apoioamento a esta proposta.

SF/21489.29416-85

Sala de Sessões,

Senador JEAN PAUL PRATES

SF/21489.29416-85