



DEPUTADOS

CÂMARA

DOS

PROJETO DE LEI Nº 4.199, DE 2020

(Do Poder Executivo)

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

EMENDA MODIFICATIVA Nº _____, DE 2020

O art. 5º do Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, passa a vigorar com a seguinte redação:

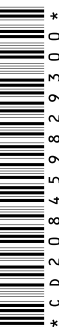
Art. 5º A empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar, por tempo, embarcações estrangeiras.

§ 1º O afretamento de que trata o caput poderá ser realizado nas seguintes hipóteses:

.....
.....

JUSTIFICATIVA

O PL nº 4.199/2020 cria o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar, a ser implementado pelo Poder Executivo e sob monitoramento do Ministério da Infraestrutura. Para fins de habilitação no Programa, a empresa interessada deverá



cumprir alguns requisitos, tais como: (i) estar autorizada a operar como empresa brasileira de navegação no transporte de cargas por cabotagem; (ii) comprovar situação regular em relação aos tributos federais; e (iii) assinar termo de compromisso que a obrigará a apresentar, periodicamente, informações relativas à expansão, modernização, melhoria e aumento na oferta de seus serviços de cabotagem no país.

Pelas regras apresentadas no art. 5º original, ao se habilitar no Programa, a empresa poderá, com regras mais flexíveis, afretar, a tempo, embarcações de sua subsidiária integral estrangeira, desde que a embarcação seja de sua propriedade ou esteja sob contrato de afretamento a casco nu, nas seguintes hipóteses, estabelecidas pelo §1º do mesmo artigo.

A possibilidade de afretamento a tempo (que, diferentemente do fretamento de casco nu, o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado) foi flexibilizada apenas para empresas brasileiras que possuam subsidiária integral no exterior. É importante destacar que tal limitação pode configurar uma barreira à entrada, favorecendo empresas nacionais associadas a conglomerados internacionais e prejudicando empresas nacionais de menor porte.

Nesse sentido, o ideal do ponto de vista concorrencial é permitir a qualquer empresa brasileira afretar, a tempo, navios estrangeiros, pois a limitação favorece a concentração de mercado nos maiores operadores. A redação proposta para o art. 5º visa a corrigir essa distorção. Foram retirados os incisos I e II originais, pois não serem mais adequados à nova redação do caput. Quanto aos parágrafos §1º e §2º, foram mantidos em suas redações originais.

Sala das Sessões, 02 de outubro de 2020