

## Projeto de Lei nº 4.199, de 2020

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

#### Art. 1º Suprima-se:

- I. o inciso I do parágrafo 1º do art.5º do substitutivo ao PL nº 4.199/2020;
- II. o art.10-A da lei nº 9.432/1997, introduzido pelo art.19 do referido substitutivo.

Art. 2º Dê-se aos parágrafos do art.10 da lei nº 9.432/1997, alterado pelo art.19 do substitutivo, a seguinte redação:

“Art.19. ....

.....

“Art.10. ....

.....

§ 2º O limite de afretamento de que trata o § 1º será ampliado, após 12 meses de vigência desta lei e até 31 de dezembro de 2023, para duas embarcações.

§ 3º As embarcações afretadas a casco nu de acordo com o disposto nos § 1º e § 2º não poderão ser utilizadas para verificação e comprovação de existência ou disponibilidade, nos termos do disposto no inciso I do caput do art. 9º.” (NR)

### JUSTIFICAÇÃO

O PL que institui o Programa “BR do Mar” propõe aumentar a oferta e incentivar a concorrência e a competitividade no setor de transporte por cabotagem. Contudo permite, de forma contraditória, que as empresas habilitadas no programa, como uma das possibilidades de aumento da oferta, afretem embarcações por tempo ampliando a tonelagem das embarcações próprias de acordo com proporção a ser definida em ato do Executivo, beneficiando com isso as empresas já instaladas em relação a possíveis entrantes no mercado, o que tende a reduzir, e não aumentar a concorrência. Ainda, remete a decisão sobre a extensão desse benefício a ato discricionário do governo, elevando a incerteza no setor, ao abrir a possibilidade de mudanças repentinas em um elemento central das condições de concorrência. Por outro lado, o projeto permite o aumento imediato do afretamento de embarcações estrangeiras a casco nu e sua completa liberalização a partir de 2023, o que prejudicaria fortemente a indústria naval no país, grande agregadora de valor e capaz de gerar número importante de empregos de qualidade, que, sob condições desfavoráveis que o PL não aborda, teria que enfrentar sem nenhuma proteção a concorrência de atores externos estabelecidos, muitas vezes incentivados pelos governos de seus países de origem. O PL ainda abre a possibilidade de que empresas que não possuam nenhuma embarcação própria ou mesmo que esteja em construção possam operar o transporte de cabotagem. A presença de tais empresas, que possuem facilidade maior de entrar e sair do mercado, gera instabilidade da oferta e dos preços, reduzindo a previsibilidade do modal. Procurando induzir a

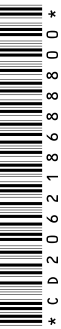


concorrência, preservar a indústria nacional, e evitar a instabilidade da oferta, esta emenda procura corrigir os pontos no texto cujos efeitos são contrários aos objetivos declarados do projeto.

Sala das sessões,

Dep. ENIO VERRI – PT/PR

Documento eletrônico assinado por Enio Verri (PT/PR), através do ponto SDR\_56449, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.





## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Enio Verri)**

Altera o PL 4.199/2020.

Assinaram eletronicamente o documento CD206218688800, nesta ordem:

- 1 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 2 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)
- 3 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(P\_7175)
- 4 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.