

CADE INDICA QUE BR DO MAR AMPLIARIA CONCORRÊNCIA, MAS REGRAS DE AFRETAMENTO CONCENTRARÃO MERCADO

Dimmi Amora, da Agência INFRA

Dois pareceres do Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) analisando as propostas do PL 4.199/2020, o BR do Mar, indicaram que as propostas do governo de um modo geral levariam a maior concorrência no setor de cabotagem, mas que num ponto específico a proposta é concentradora de mercado. São as regras do chamado afretamento a tempo.

O afretamento a tempo é quando uma empresa nacional usa um navio estrangeiro com a bandeira estrangeira, o que significa que as regras de trabalho de tripulação ou compra de combustível serão a do país da bandeira. O custo operacional desse tipo de embarcação é considerado mais baixo que o dos navios nacionais ou os afretados a casco nu (navios não construídos no Brasil que passam a usar a bandeira nacional).

Numa primeira análise do DEE (Departamento de Estudos Econômicos) do Cade, na nota técnica [39/2020/DEE/CADE](#), de 19 de outubro, feita a pedido do Ministério da Justiça, o departamento emitiu parecer dizendo que "não se opõe às proposições trazidas pelo PL, posto que, de uma forma geral, trata-se de conjunto de medidas que tendem a levar a maior nível de concorrência do que aquele que se verifica atualmente".

Mas avaliou que um dos problemas do afretamento a tempo proposto no PL, a determinação para que os navios afretados nesse formato dentro das normas do BR do Mar usem parte da tripulação de trabalhadores brasileiros, traz restrições. Segundo o trabalho do DEE, é preferível do ponto de vista da concorrência um regime sem esse tipo de restrição.

Uma segunda nota técnica, a [45/2020/DEE/CADE](#), desta quinta-feira (12), respondendo a requerimento com questionamentos do deputado federal Fausto Pinato (PP-SP), deteve-se sobre outros aspectos desse tipo de contratação de navios estrangeiros e indicou problemas mais graves sobre o sistema de afretamento a tempo.

O relatório indica que artigo 5º do texto do PL 4.199/2020 "guarda semelhança com o que previa a antiga Resolução Normativa nº 01/2015, da Antaq", a qual o Cade já apontou ser uma **norma que concentra mercado ao restringir** esse tipo de afretamento à quantidade/tamanho dos navios que a empresa que afreta já possui no Brasil.

"[O] DEE concluiu que tal dispositivo provocaria efeitos concorrenciais negativos, elevando a concentração e o poder de mercado das empresas que já dominam o mercado brasileiro", diz o texto, elencando três motivos para isso: dificuldade de empresas menores afretarem grandes navios, aumento das barreiras de entrada e pouca atratividade para novos entrantes.

Restrição

adicional

Ainda de acordo com o trabalho, a proposta do BR do Mar "traz, ainda, uma restrição adicional ao limitar a possibilidade de afretamento por tempo a embarcações de uma subsidiária integral da empresa nacional", porque tiraria ainda mais possibilidade de empresa nacionais de médio porte acessarem esse mercado.

Uma das questões do deputado foi sobre o sistema de bloqueio de circularização. Esse sistema permite que uma empresa nacional impeça outra de afretar um navio a tempo alegando ter navio nacional para fazer o transporte. O BR do Mar permite que os navios estrangeiros afretados a tempo pela regra nova possam fazer bloqueios. Para o Cade, "a possibilidade de se usar embarcações de bandeira estrangeira para bloqueio de circularizações reforça os efeitos concorrenciais negativos".

"O posicionamento do Cade encerra a politização sobre o BR do Mar: trata-se de uma medida que, contradizendo a propaganda a respeito, não gera concorrência, potencializando falhas graves de mercado. Como temos dito, desde o início, este PL mantém a concentração de mercado nas mãos daqueles que já controlam a cabotagem brasileira", criticou André de Seixas, presidente da Logística Brasil (Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística).

O Cade também analisou as propostas em relação ao chamado afretamento a casco nu. Pelo BR do Mar, haveria uma regra de transição para liberar completamente essa modalidade (hoje restrita pelo tamanho da frota nacional da empresa) até 2023. O Cade indica que seria melhor não haver transição e permitir o afretamento a casco nu sem restrições.

Emendas

parlamentares

Na nota técnica 39/2020, o órgão de defesa da concorrência também analisou emendas apresentadas pelos parlamentares ao PL 4.199. Duas delas, a 23 (do deputado Pinato) e a 43 (do deputado Hugo Leal, do PSD-RJ) foram consideradas prejudiciais à concorrência.

A emenda de Pinato tenta restringir que empresas do setor de cabotagem possam fazer o transporte por meios terrestres, alegando uma suposta concentração de mercado nociva à concorrência. O Cade entendeu que o órgão tem instrumentos próprios para analisar caso a caso atos de concentração ou concorrência desleal e não indica que a regra seja posta em legislação.

Já a emenda do deputado Leal, já retirada por ele, impedia que as regras do BR do Mar valessem para o setor de petróleo e gás, o que o Cade entendeu como uma interferência indevida na concorrência. A área de estaleiros vem pedindo para manter o mercado de navios para atendimento a plataformas de petróleo fora das regras de abertura.

[voltar para o topo](#)