



Ministério da Justiça e Segurança Pública - MJSP
Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE

SEPN 515, Conjunto D, Lote 4, Edifício Carlos Taurisano, - Bairro Asa Norte, Brasília/DF, CEP 70770-504

Telefone: (61) 3221-8405 - www.cade.gov.br

OFÍCIO Nº 8306/2020/GAB-PRES/PRES/CADE

Brasília, 24 de novembro de 2020.

À Excelentíssima Senhora

SENADORA KÁTIA ABREU ☐

Senado Federal

Assunto: Considerações do CADE sobre o Projeto de Lei nº 4.199/2020 – “BR do Mar”.

Referência: Caso responda este Ofício, favor indicar expressamente o Processo nº 08700.005978/2020-34.

Excelentíssima Sra. Senadora da República,

1. Cumprimentando-a cordialmente, faço referência ao Ofício nº 0499/2020 - GSKAB, encaminhado por Vossa Excelência e que solicita avaliação deste Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) sobre os efeitos do PL 4.199/2020, que instituiu o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, também conhecido como BR do Mar.
2. Recentemente, o Departamento de Estudos Econômicos do Cade elaborou duas notas técnicas avaliando efeitos concorrenciais do PL nº 4.199/2020 (Nota Técnica nº 39/2020/DEE/CADE, de 19 de outubro 2020, e a Nota Técnica nº 45/2020/DEE/CADE, de 12 de novembro 2020, as quais abordam algumas questões formuladas no ofício em referência, motivo pelo qual são encaminhadas em anexo).
3. Nesse contexto, além de encaminhar as referidas notas técnicas para subsídios de Vossa Excelência, passo à consideração das questões endereçadas a este Conselho, tendo como referência as notas técnicas supracitadas e informações adicionais, quando pertinente:

I - Evolução do mercado de cabotagem no Brasil, após a publicação da Nota Técnica nº 09/2018/DEE/CADE – o

transporte de cabotagem no Brasil tem apresentado, na última década, uma trajetória de crescimento, que (segundo dados da Antaq) manteve-se em 2019 e início de 2020 – entre os anos de 2010 e 2019, por exemplo, o crescimento médio do transporte de contêineres foi de 13% ao ano. Após o ano de 2018, apenas um ato de concentração envolvendo empresas do transporte de cabotagem foi notificado ao Cade (AC nº 08700.003043/2019-80) sendo aprovado sem restrições. Portanto, pode-se afirmar que o mercado de transporte de cabotagem não sofreu alterações significativas em relação ao que foi apresentado na Nota Técnica nº 09/2018/DEE/CADE, permanecendo as estruturas e níveis de concentração semelhantes as que são descritas naquele documento.

II - Potenciais impactos concorrenciais decorrentes dos artigos 5º e 11º do PL nº 4.199/2020 – conforme explanado na Nota Técnica nº 45/2020/DEE/CADE, o art. 5º do PL nº 4.199/2020, pode restringir a entrada de novas empresas ou a expansão de empresas de médio e pequeno porte já em operação na medida em que restringe a possibilidade de afretamento por tempo a embarcações estrangeiras pertencentes a subsidiárias de empresas já estabelecidas no Brasil e limita tal modalidade de afretamento a determinada proporção da tonelagem de porte bruto das embarcações próprias, portanto, as grandes empresas poderão expandir sua capacidade em volumes maiores do que as pequenas e médias empresas. O art. 11, III, reforça o efeito concentrador do art. 5º, pois permite que embarcações estrangeiras afretadas sejam usadas para bloquear as circularizações apresentadas por empresas que desejam afretar outras embarcações.

III - Efeitos do artigo 5º, § 1º, I do PL nº 4.199/2020 sobre a concentração do mercado – Esse dispositivo guarda semelhança com o que previa a antiga Resolução Normativa nº 01/2015, da Antaq, que foi objeto da Nota Técnica nº 09/2018/DEE/CADE, na medida em que propõe que o afretamento por tempo limite-se a uma determinada proporção da tonelagem de porte bruto das embarcações próprias da empresa que pretende realizar o afretamento. O PL nº 4.199/2020 acrescenta uma restrição ao limitar a possibilidade de afretamento por tempo a embarcações de uma subsidiária integral da empresa nacional; assim, empresas de pequeno e médio porte com atuação exclusivamente no mercado brasileiro dificilmente terão acesso a essa modalidade de afretamento. Outros efeitos também poderão ser observados: (i) empresas estrangeiras que desejem iniciar operações no Brasil necessitarão de um investimento inicial maior em embarcações de grande porte para rivalizar com as líderes já estabelecidas; (ii) na medida em que somente as grandes empresas do setor poderão realizar esse tipo de afretamento, é possível que haja uma redução da oferta de embarcações no mercado brasileiro de empresas estrangeiras não ligadas aos grupos que já dominam o mercado nacional. Dessa forma, pode-se concluir que o disposto no *artigo 5º, §1º, I, do PL nº 4.199/2020* pode provocar um aumento da concentração do mercado brasileiro de navegação de cabotagem.

IV - Efeitos concorrenciais do art. 11, III do PL nº 4.199/2020 – o dispositivo não faz referência a uma modalidade específica de afretamento. Entretanto, o PL nº 4.199/2020 restringe a modalidade de afretamento por tempo a embarcações estrangeiras pertencentes a subsidiárias da empresa nacional. Portanto, a possibilidade de bloqueio de circularizações com base em embarcações afretadas nessa modalidade está restrita a um grupo de empresas que preenchem tal condição. Além disso, o critério de proporcionalidade em relação à tonelagem de porte bruto das embarcações próprias propicia que maiores empresas com capacidade de afretar embarcações com maiores capacidades tenham maior possibilidade de apresentar bloqueios às circularizações. Portanto o efeito de concentração de mercado apontado na resposta à questão III pode ser reforçado por este dispositivo.

V - Efeitos do novo marco legal sobre preços de afretamento e sobre os preços ao consumidor final - o Cade não dispõe de dados para quantificar possíveis efeitos sobre preços decorrentes das regras de afretamento propostas no Projeto de Lei – um estudo desse tipo demandaria a coleta de dados e informações junto a diversos agentes do mercado e um tempo razoável para análise dos mesmos e produção de relatórios. Contudo, pode-se afirmar que ao restringir as possibilidades de entradas ou expansão de empresas no mercado e, conseqüentemente, favorecer a concentração, tais regras contribuem para arrefecer os efeitos benéficos da livre concorrência dentre os quais se destacam a redução de preços (ou a não elevação decorrente de exercício de poder de mercado), melhoria da qualidade de produtos e serviços e a introdução de inovações.

VI - Efeitos sobre a atividade da indústria naval, considerando o art. 5º, § 1º, III e IV e art. 13 do PL nº 4.199/2020 - os dispositivos ora questionados permitem que embarcações em construção ou reparação em estaleiro no exterior sejam substituídas por embarcações afretadas, bem como, suspendem pagamento de tributos federais para embarcações estrangeira afretadas, logo, tais incentivos podem ter algum impacto negativo sobre a demanda para indústria naval brasileira, entretanto, o Cade não dispõe de dados para quantificar esse impacto (por motivos semelhantes aos apresentados na questão anterior). Por outro lado, sob o ponto de vista da política de defesa da concorrência, a ampliação das possibilidades de oferta de embarcações e o aumento da capacidade de transporte (que estão entre os objetivos a serem alcançados pelo Projeto de Lei) podem produzir efeitos positivos para o mercado. Isso dependerá de quais empresas se beneficiarão das novas regras de afretamento e do nível de competição no mercado. Por isso, é muito importante que o novo marco legal traga regras que atinjam igualmente a todos os agentes do mercado, sem restrições que dificultem a entrada ou expansão de empresas e/ou favoreçam a atuação de outras.

4. Com essas considerações o Cade espera contribuir para o

aperfeiçoamento do marco legal referente ao transporte de cabotagem no Brasil, de forma que o mercado possa usufruir dos benefícios da livre concorrência e os objetivos de desenvolvimento do mercado e aumento de investimentos sejam plenamente alcançados.

5. Coloco o Gabinete da Presidência à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se fizerem necessários.

Respeitosamente,

ALEXANDRE BARRETO DE SOUZA

Presidente

(Assinado eletronicamente)

Documentos Anexos:

- 1 - NOTA TÉCNICA Nº 39/2020/DEE/CADE (SEI nº 0818296); e
- 2 - NOTA TÉCNICA Nº 45/2020/DEE/CADE (SEI nº 0828779).



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Barreto de Souza, Presidente**, em 24/11/2020, às 14:21, conforme horário oficial de Brasília e Resolução Cade nº 11, de 02 de dezembro de 2014.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.cade.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0833886** e o código CRC **7C70B00A**.

Referência: Ao responder este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 08700.005978/2020-34

SEI nº 0833886