COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 910, DE 2019.

Altera a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências, para alterar os critérios de julgamento em licitações de concessão e arrendamento e para criar o Fundo de Investimento em Infraestrutura Portuária.

Autor: Deputado SAMUEL MOREIRA
Relator: Deputado ALEXANDRE LEITE

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe altera a redação do art. 6º da Lei nº 12.815, de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, entre outras providências, para prever o maior valor de outorga como um dos critérios possíveis de julgamento em licitações de concessão e arrendamento de áreas portuárias. Também determina que, nos casos em que se utilizar o critério de maior valor de outorga no processo de concessão ou arrendamento, sejam assegurados, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) do valor arrecadado para investimento em infraestrutura no porto de origem do procedimento licitatório.

A proposição insere ainda o art. 6º-A na mesma Lei, para criar o Fundo de Investimento em Infraestrutura Portuária, com gestão pela respectiva Administração Portuária, aplicação de recursos com base em plano plurianual, elaborado e proposto pela Administração Portuária e aprovado pelo Conselho de Autoridade Portuária, bem como orçamento, contas bancárias e balanço independentes. A proposta prevê que a composição do Fundo ocorra por meio da arrecadação proveniente das outorgas; das remunerações dos arrendamentos do

porto; das transferências voluntárias de orçamentos federal, estadual e municipal; e por opedasões do mercado financeiro.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Gostaria inicialmente de enaltecer a iniciativa do Deputado Samuel Moreira, autor do projeto de lei, no sentido de encontrar soluções viáveis para estimular o desenvolvimento e a eficiência do setor portuário brasileiro.

O projeto de lei em exame pretende efetuar modificações pontuais, mas significativas, na Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos). Insere o maior valor de outorga como um dos critérios possíveis de ser utilizado nos processos de concessão e arrendamento dos portos e determina que 50% do valor total da outorga seja destinado a um fundo gerido pela própria administração portuária do porto objeto do processo licitatório, para aplicação em projetos de infraestrutura daquele sitio portuário.

De fato, há muito tempo o setor portuário nacional vive em situação de escassez financeira. Os recursos arrecadados pelas administrações portuárias com tarifas e mensalidades das áreas arrendadas cobrem basicamente o custeio de funcionamento das instalações, restando muito pouco para investimento em melhoria da infraestrutura necessária para o crescimento e modernização da atividade portuária.

Não bastasse isso, pela legislação vigente, todos os recursos arrecadados no processo licitatório de concessão e arrendamentos de áreas e instalações portuárias devem ser direcionados ao caixa único do Tesouro Nacional. Com isso, não há qualquer garantia de que os valores oriundos da outorga retornem para investimento em melhoria da infraestrutura do sítio portuário gerador dos recursos.

Portanto, esse projeto de lei vem em boa hora, pois determina que metade dos recursos gerados sejam aplicados no porto gerador e concede poder decisório à administração do porto para priorizar os investimentos que proporcionem melhor solução para os gargalos logísticos do porto sob a sua gestão.

Com relação aos pontos específicos do projeto, é preciso esclarecer, primeiramente, que o Decreto nº 8.464/2015 já permite que nos processos de concessão de terminais portuários ou arrendamento de áreas no âmbito do porto organizado seja utilizado o maior valor de outorga como critério de julgamento no âmbito da licitação. O projeto, entretanto, pretende trazer mais segurança jurídica ao setor portuário ao consignar no texto da Lei a possibilidade de utilização desse critério de julgamento das propostas, que hoje está presente apenas em norma infralegal, passível, portanto, de modificações circunstanciais.

Não obstante a nossa concordância com o mérito da matéria em sentido amplo, são necessários alguns ajustes ao texto. Vejamos.

A redação do § 7º do projeto prevê que serão contemplados com os recursos da outorga os portos que realizarem operações de concessão ou arrendamento. Entretanto, isso não deve ser aplicado integralmente nos casos de concessão, pois, nesses processos, o concessionário passa a se responsabilizar pela gestão portuária e por financiar o investimento que venha a ocorrer ao longo do período do contrato. Logo, não se justifica empregar recursos públicos para investimento no porto que tiver sido entregue para administração da iniciativa privada. É preciso, portanto, corrigir a redação do projeto. Propomos que, no caso de concessão, os 50% dos recursos obtidos com a outorga sejam direcionados para a autoridade portuária à qual o porto estava vinculado, limitando-o à metade da média anual dos investimentos realizados nos demais portos sob sua administração, nos dez anos anteriores à concessão.

Com relação à criação de fundo em cada porto para alocação dos recursos de outorga, é preciso fazer também algumas ressalvas. Em primeiro lugar, a Lei de Diretrizes Orçamentárias do ano de 2019 proíbe a criação de novos fundos para aplicação dos recursos públicos. Dessa forma, estaríamos descumprindo preceitos orçamentários se aprovássemos a criação do fundo proposto. Além disso, é preciso

lembrar que os fundos constituídos com a finalidade de financiar setores específicos da atividade econômica estão sendo sistematicamente contingenciados para fazer frente à necessidade de superávit primário nas contas do Governo Federal. Assim, a aprovação do fundo não garantiria que os recursos oriundos dos processos de outorgas fossem, de fato, investidos na melhoria da infraestrutura dos portos brasileiros. Portanto, entendemos que o melhor caminho é definir, na lei, que os recursos serão diretamente repassados para a autoridade portuária que realizou o procedimento licitatório, para aplicação em projetos de investimento, proibindo o seu uso para o custeio dos gastos de gestão.

Outra modificação necessária no projeto diz respeito à previsão de que o plano de aplicação dos recursos seja aprovado pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP) de cada porto. Com o advento da Lei nº 12.815/2013, os CAP perderam a sua função deliberativa e passaram, então, a funcionar como órgãos consultivos da administração do Porto (art. 20). Entendemos que restituir aos CAP a função de deliberar sobre assuntos de gestão representa um retrocesso com relação à política de administração portuária, alterada substancialmente com a nova Lei dos Portos. Por esse motivo, optamos por alterar a redação do dispositivo, de forma que a programação de aplicação dos recursos oriundos das outorgas seja apenas submetida ao CAP para consulta, respeitando, assim, o novo desenho institucional imposto ao setor, a partir da legislação vigente.

Parece claro, portanto, a necessidade das modificações propostas, quanto à decisão de alocação dos recursos gerados com as concessões e arrendamentos portuários. Concordamos, pois, com o autor da proposta, quanto à necessidade das alterações legais que se pretende promover no marco regulatório do setor portuário brasileiro, com os ajustes apontados neste voto.

Em face dos argumentos expostos, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela aprovação do PL nº 910, de 2019, na forma do substitutivo que oferecemos em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado **ALEXANDRE LEITE**
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 910, DE 2019.

Altera a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências, para modificar os critérios de julgamento em licitações de concessão e arrendamento e dispor sobre a gestão dos recursos oriundos da outorga.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, para modificar os critérios de julgamento em licitações de concessão e arrendamento portuário e dispor sobre a gestão dos recursos oriundos da outorga.

Art. 2º O art. 6º da Lei nº 12.815, de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa, o menor tempo de movimentação de carga, o maior valor de outorga e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

.....

§ 7º No caso de arrendamento, sempre que for utilizado o critério de maior valor de outorga, será assegurado, no mínimo, cinquenta por cento do valor arrecadado para investimento em infraestrutura que beneficie diretamente o porto onde tiver ocorrido o procedimento licitatório.

§ 8º No caso de concessão do porto, sempre que for utilizado o critério de maior valor de outorga, será assegurado, no mínimo, cinquenta por cento do valor arrecadado para investimento em infraestrutura pela autoridade portuária à qual se vinculava o porto, limitado à metade da média anual dos investimentos realizados por ela nos demais portos sob sua administração, nos dez anos anteriores à concessão.

§ 9º Os valores previstos nos §§ 7º e 8º serão repassados diretamente para a autoridade portuária, até a data de assinatura do contrato.
§ 10. O plano de investimentos dos recursos previstos nos §§ 7º e 8º será enviado para manifestação do Conselho da Administração Portuária do porto onde tenha ocorrido o arrendamento ou a concessão." (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado **ALEXANDRE LEITE**
Relator