



CONGRESSO NACIONAL

MPV 595

00426

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
13/12/2012

Medida Provisória nº 595/2012

Autor

Cidinho Santos (PR/MT)

Nº do Prontuário

1. Supressiva	2. Substitutiva	3. X Modificativa	4. X Aditiva	5. Substitutivo Global
Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

O inciso VIII do artigo 13 da Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação e inclua-se ao artigo 8º os seguintes parágrafos:

“Art. 13...

VIII - autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto *e observado o disposto no § 6º do art. 8º desta Lei.*

Art. 8º....

§ 6º As instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado poderão utilizar as vias internas de circulação rodoviárias e ferroviárias e de infraestrutura de proteção e acessos aquaviários, incluindo as áreas de fundeio, bacia de evolução, canal de acesso, mediante pagamento de taxas específicas para a administração do porto organizado.

§ 7º As estações de transbordo de cargas, localizadas fora da área do porto organizado, serão exploradas mediante autorização a ser expedida sem a necessidade de realização de chamada e processo seletivo públicos.”

JUSTIFICATIVA

O prazo de vinte e cinco anos para a validade da autorização, bem como a possibilidade de prorrogação por períodos sucessivos, condicionada ao desenvolvimento das instalações portuárias, conforme art. 8º, § 2º, da MP, são fatores importantes e que de um modo geral beneficiam a sociedade, na medida em que possibilitam à iniciativa privada planejar investimentos de longo prazo no setor portuário.

Entretanto, a redação original do dispositivo em questão gera insegurança aos investidores, visto que a autorização não teria prazo previamente fixado em lei, mas sim abrangeeria um período a ser discricionariamente determinado pela autoridade competente, limitado a vinte e cinco anos.

Subsecretaria de Apoio às Comissões Mistas
Recebido em 21/12/2012 às 16:00
Alexandre Moraes, Mar. 258286

AFM

Um planejamento econômico claro é fundamental para qualquer atividade empresarial, com a definição do cronograma de receitas e despesas, fluxo de caixa e período de amortização do investimento. Se o investidor de um empreendimento não conhece previamente o período de exploração de sua atividade comercial, não conseguirá definir a expectativa de receita do projeto e tampouco determinar os termos básicos necessários para se conseguir um financiamento, por exemplo.

Também visando atribuir segurança jurídica às relações entre entes públicos e privados, procuramos estabelecer parâmetros para a reversibilidade, ao patrimônio da União, da área da instalação portuária e dos bens a ela vinculados no caso de cessão da atividade portuário regulada pelo regime de autorização por iniciativa ou responsabilidade do autorizatário.

De fato, o uso da reversibilidade da área e dos bens a ela vinculados de propriedade, apenas como instrumento coercitivo, sem observar, por exemplo, o pagamento de indenização prévia, não é recomendável e pode trazer questionamentos judiciais.

Observe-se que a própria MP 595 (art. 8º, § 1º) determina que a autorização será formalizada por meio de contrato de adesão que conterá as cláusulas essenciais previstas no art. 5º (cláusulas do contrato de concessão e de arrendamento), com exceções pontuais (incisos IV e VIII). Assim, a MP 595 exclui, de maneira correta, a reversibilidade da área e bens privados constantes em instalações portuárias exploradas por meio de autorização.

Entretanto, de forma injustificada, o art. 8º, § 3º, prevê a reversibilidade sem ônus como uma sanção ao descumprimento contratual.

Destaque-se que qualquer instrumento jurídico que tenha como condão transferir coercitivamente à União propriedade privada deve se basear no cumprimento de necessidade ou utilidade pública, mediante justa e prévia indenização, na forma do art. 5º da Constituição Federal, sob pena de incorrer em constitucionalidade. Mesmo que seja determinada a necessidade de continuação dos serviços prestados na instalação portuária autorizada, para manutenção do interesse público, não há atividade econômica que possa se afastar do cumprimento desse princípio constitucional, conforme disciplina o art. 170 da Constituição Federal.

Portanto, até as áreas e os bens privados de instalações portuárias prestados em regime privado são passíveis de desapropriação ou de aplicação de outro instrumento jurídico que assegure a utilização dos bens que as compõem em prol do interesse social. Porém, o que não pode ocorrer é o uso do instrumento da reversibilidade somente para fins de coerção do autorizatário, causando um enriquecimento sem causa para a União e sem benefícios para o bem comum.

Vale ressaltar ainda que esta premissa já estava contida na Resolução 1.660 – ANTAQ, de 8 de abril de 2010, pela qual, havendo a extinção do contrato de adesão, os bens móveis e imóveis que integram o terminal não reverterão à União, salvo se o interesse público justificar e houver prévio pagamento de justa indenização ao autorizatário.

Na presente emenda ainda inserimos a previsão de que as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado poderão utilizar as vias internas de circulação rodoviárias e ferroviárias e de infraestrutura de proteção e acessos aquaviários, mediante pagamento de taxas específicas para a administração.

Antes da entrada em vigor da MP 595, a legislação previa que a exploração de instalação portuária pelo regime de autorização poderia ocorrer dentro ou fora de porto organizado.

Com a publicação da MP 595, ficou determinado que o regime de autorização para exploração de instalações portuárias, tais como terminais de uso privado, está restrito a instalações portuárias

localizadas fora da área do porto organizado.

Consequentemente, a exploração de instalação portuária localizada dentro da área de porto organizado ficou adstrita ao regime de arrendamento, sempre precedida de licitação. Tal fato inviabiliza alguns empreendimentos portuários regidos pelo regime de autorização, pois agora eles não mais terão acesso à área do porto organizado.

Com o intuito de atender as necessidades de instalações portuárias localidades fora de porto organizado e, ao mesmo tempo, não prejudicar a remuneração dos administradores de porto organizado, a presente emenda visa permitir o acesso à infraestrutura do porto organizado mediante pagamento de taxas específicas para a administração.

Observe-se que tal mecanismo já vinha ocorrendo de acordo com a antiga regulamentação e sua previsão na legislação é fundamental para garantir a viabilidade de algumas instalações portuárias localizadas fora do porto organizado.

Por meio desta emenda também incluímos a previsão de que as estações de transbordo de cargas (“ETCs”) deverão ser exploradas mediante autorização a ser expedida, sem a necessidade de realização de chamada e processo seletivo públicos.

As instalações portuárias fora de porto organizado referentes às estações de transbordo de cargas têm sua operação exercida em ambiente de competição aberta, sendo livres os preços cobrados pela autorizatária em razão da disponibilização da infraestrutura portuária e dos serviços prestados aos usuários. A Resolução 2.520-ANTAQ, de 20 de junho de 2012, já vinculava a outorga de autorização apenas à ETCs inseridas em tal contexto.

Desta forma, resta clara a dinâmica do meio econômico no qual as ETCs atuam, sempre incentivando a competição, o que permitiu o investimento nessas instalações.

A MP 595, ao incluir a exigência de a autorização somente ser outorgada precedida de chamada e processo seletivo públicos, confronta com o ambiente de competição aberta das ETCs. Isto ocorre pois a chamada pública ao invés de incentivar o investimento privado em diversas estações de transbordo de carga, faz com que os investidores compitam pela mesma outorga de autorização.

Desse modo, entendemos que as sugestões ora apresentadas preservam a essência das normas que disciplinam os portos brasileiros e harmonizam a relação entre entes públicos e privados, o que certamente atrairá mais investimentos ao setor e contribuirá para a eficiência da atividade portuária.

PARLAMENTAR

