

CÂMARA DOS DEPUTADOS

EMENDA SUBSTITUTIVA GLOBAL

PROJETO DE LEI Nº 2.149, DE 2015

“Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências, para estabelecer a regulação econômica do serviço de praticagem”.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 13 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

CAPÍTULO III

Do Serviço de Praticagem

“Art. 13.....

§5º A ANTAQ deverá ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de praticagem.”

Artigo 2º O art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar acrescido dos incisos XXVIII e XXIX:

“Art. 27.....

XXVIII – realizar a regulação econômica do serviço de praticagem, podendo inclusive fixar o preço máximo das manobras em cada zona de praticagem; e

XXIX – fiscalizar a prestação do serviço de praticagem, no que tange ao inciso anterior, garantindo o cumprimento de padrões adequados, observadas as prerrogativas da autoridade marítima descritas na Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997”.

Art. 3º Fica revogado o inciso II do parágrafo único do artigo 14 da Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O substitutivo apresentado visa estipular em Lei a regulação econômica do serviço de Praticagem, repassando-a para a ANTAQ, em conjunto com a fiscalização da qualidade e da garantia de cumprimento de padrões adequados de prestação do serviço. Foram resguardadas as competências da Autoridade Marítima relativas aos procedimentos operacionais, à segurança e à salvaguarda da vida humana no mar.

Quanto à regulação econômica, destaca-se que o mercado de serviços de praticagem no Brasil, assim como na maioria dos países, funciona por meio de escala de rodízio única, o que dificulta a existência de concorrência. A manutenção desse modelo de funcionamento se justifica em face à economia de escala decorrente da utilização de uma estrutura única para o atendimento da demanda. Entretanto, a exclusividade na prestação do serviço, acarreta a necessidade de regulação econômica da atividade, visando proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de praticagem e dos consumidores finais quanto à incidência dos custos de praticagem nos preços dos produtos transportados.

A proposta estabelece, em seu artigo segundo, a competência da ANTAQ para que realize a regulação econômica do serviço de praticagem, podendo inclusive fixar o preço máximo da manobra em cada Zona de Praticagem, conferindo maior liberdade para a agência, permitindo o uso de outros instrumentos e níveis de regulação.

Foi incluída a competência para que a ANTAQ garanta o cumprimento dos padrões adequados para prestação do serviço de praticagem. Assim, esta agência poderá solicitar informações dos práticos, procedimento de fundamental importância na regulação econômica, viabilizando a fiscalização da qualidade do serviço prestado, principalmente em cumprimento aos padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos preços cobrados.

Além disso, esta proposta tem por objetivo diferenciar a regulação econômica da regulação operacional e de segurança, além de criar mecanismos para minimizar conflitos nos casos de sobreposição. Para isto, ela estabelece, na LESTA, a necessidade de consulta à ANTAQ nos casos em que a Autoridade Marítima estabeleça Normas, Procedimentos Operacionais ou de Segurança que tenham repercussão de caráter econômico, em consonância ao estabelecido

no artigo 27 §2º da Lei nº 10.233/01. Ressalta, ainda, as prerrogativas da Autoridade Marítima e revoga o inciso II do parágrafo único do Art. 14 da Lei nº 9.537/97, evitando assim conflito de competências.

Sala das Sessões, de de 2016.

MAURO LOPES
Deputado Federal