



**COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO  
PROJETO DE LEI Nº 6.621, DE 2016.**

**PROJETO DE LEI Nº 6.621, de 2016**

Dispõe sobre a gestão, a organização, o processo decisório e o controle social das agências reguladoras, altera a Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, a Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, a Lei nº 9.782, de 26 de janeiro de 1999, a Lei nº 9.961, de 28 de janeiro de 2000, a Lei nº 9.984, de 17 de julho de 2000, a Lei nº 9.986, de 18 de julho de 2000, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a Medida Provisória nº 2.228-1, de 6 de setembro de 2001, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e a Lei nº 10.180, de 6 de fevereiro de 2001, e dá outras providências.

**EMENDA MODIFICATIVA**

Dê-se a seguinte redação à proposta de alteração do art. 53 da Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001, contida no art. 45 do PL nº 6.621/2016.

Art. 45. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

.....

“Art. 53. A Diretoria Colegiada da ANTT será composta de 1 (um) Diretor-Geral e 4 (quatro) Diretores, e a Diretoria Colegiada da ANTAQ será composta de 1 (um) Diretor-Geral e 4 (quatro) Diretores.”

.....[NR]



## **JUSTIFICAÇÃO**

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, tem por finalidade implementar as políticas formuladas pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT, sendo responsável por regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária.

Respeitados estudos do governo federal apontam que cerca de 95% das exportações brasileiras são realizadas via portos marítimos. Incontestavelmente, o modal de transporte aquaviário impacta na composição do PIB e na geração de renda. Nesse sentido, apenas o setor portuário brasileiro movimentou 1,086 bilhão de toneladas em 2017, crescendo significativos 8,3% em relação a 2016. Tais dados constam no Anuário Estatístico da ANTAQ.

Portanto, pode-se concluir que o transporte aquaviário é um dos meios mais econômicos e, inegavelmente, o mais apropriado no deslocamento de grandes volumes de carga, principalmente, quando se trata de longas distâncias. Tamanha importância e complexidade deste segmento de transportes exige um esforço concentrado dos agentes do legislativo e demais instituições governamentais, e a dedicação de tempo e estudos com a finalidade de propor soluções para o seu melhor aprimoramento, bem como implementar incentivos com foco na promoção e na construção de alternativas capazes de assegurar o crescimento econômico e o desenvolvimento do País que tal transporte abarca.

Nessa mesma linha, o setor hidroviário requer especial atenção, tendo em vista o potencial natural dos rios e vias navegáveis existentes no Brasil. Vale salientar que em tal segmento também compete a ANTAQ atuar como agente regulador e fiscalizador.



## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

Historicamente, desde a sua criação, em 2001, a ANTAQ acumulou inúmeras competências à medida em que a legislação que rege suas atribuições passou por diversas alterações. Exemplo mais recente desse processo evolutivo é a Lei nº 12.815/2013, que ampliou substancialmente as competências no âmbito da regulação e da fiscalização da Agência.

Neste contexto, o referido marco regulatório conferiu a ANTAQ uma série de atribuições adicionais que a tornaram ainda mais importante para a sociedade. Atualmente, além da análise dos estudos econômico-financeiros que balizam e dão sustentabilidade à instalação de empreendimentos para o aumento da oferta de infraestrutura portuária, a ANTAQ também passou a licitar os novos arrendamentos portuários.

Entre outras medidas, o marco regulatório atual estabeleceu, ainda, a prerrogativa de poder antecipar a renovação desses contratos mediante a apresentação de um plano de investimentos, com a aprovação do poder concedente, cabendo avaliar os estudos para que tais arrendamentos sejam renovados. Além disso, os requerimentos para instalação de novos terminais também vêm crescendo expressivamente desde a edição da Lei nº 12.815/13 que retirou as restrições que haviam para esses terminais operarem cargas de terceiros.

Vale frisar que, com a promulgação do Decreto nº 9.048 de 2017, foram alteradas diversas regras relativas à exploração de portos organizados e de instalações portuárias; a exemplo da análise de viabilidade locacional de Terminais de Uso Privado, de Estações de Transbordo de Carga, de Instalações Portuárias de Pequeno Porte e de Instalações Portuárias de Turismo. Agora, sob delegação da Agência.

Nessa perspectiva, para fazer frente a esse rol de atribuições e desafios expostos pelo setor, assegurando à sociedade a adequada prestação de serviço público de transporte aquaviário e de exploração de infraestrutura portuária e hidroviária, é necessária, sobretudo, a valorização de seu quadro



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

funcional, para o devido cumprimento de sua missão institucional com maior eficiência e melhores resultados.

Diante da magnitude e complexidade do setor que essa Agência regula, inexplicavelmente, desde a sua criação, a Diretoria Colegiada da ANTAQ é composta apenas por um Diretor-Geral e dois Diretores. Comparado com as demais agências reguladoras vinculadas a estrutura da União, a ANTAQ é a que possui o menor número de dirigentes, conforme demonstrado no quadro abaixo:

AGÊNCIA REGULADORA	LEI DE CRIAÇÃO	NR DE DIRETORES
ANEEL	Lei nº 9.427/1996	5
ANATEL	Lei nº 9.472/1997	5
ANP	Lei nº 9.478/1997	5
ANVISA	Lei nº 9.782/1999	Até 5
ANS	Lei nº 9.961/2000	Até 5
ANA	Lei nº 9.984/2000	5
ANTT	Lei nº 10.233/2001	5
ANTAQ	Lei nº 10.233/2001	3
ANCINE	MP 2.228-1/2001	4
ANAC	Lei nº 11.182/2005	5
ANM	Lei nº 13.575/2017	5

Dessa forma, resta evidente a desigualdade entre a ANTAQ e as demais agências reguladoras, que possuem em seu escopo as mesmas atribuições regulatórias e fiscalizatórias. Essa assimetria pode ser observada inclusive ao compararmos as agências de infraestrutura de transportes, ANTAQ, ANTT e ANAC, vinculadas ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Nesse sentido, a fim de conferir à Agência uma estrutura institucional mais adequada à realidade e potencialidades do setor portuário brasileiro, indica-se na presente proposta a ampliação do quadro de Dirigentes da ANTAQ de 3 (três) para 5 (cinco) diretores.



## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

Ressalta-se que um maior número de membros na Diretoria Colegiada conferirá maior agilidade e segurança no processo decisório da Agência, diante do incremento que essa medida trará aos debates e à distribuição de processos internos. Adicionalmente, vai colaborar para uma melhoria da governança, culminando em uma atuação mais consentânea com os nobres princípios democráticos e republicanos que regem à Administração Pública.

Por fim, tendo em vista que o PL 6.621 de 2016 busca estabelecer um marco legal para as agências reguladoras, equalizando os seus regramentos ao dispor sobre gestão, organização, processo decisório e controle social, constitui-se igualmente na oportunidade para a adequação do quadro de diretores da ANTAQ, em alinhamento com as demais agências reguladoras do país.

Sala das Comissões, abril de 2018.

**Deputado** Julio Lopes