

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO Nº 1.091, DE 2018

Susta os efeitos do parágrafo 3º do artigo 2º da Resolução Normativa (RN) 13/2016 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.

Autor: Deputado HUGO LEAL

Relatora: Deputada CHRISTIANE DE SOUZA YARED

VOTO EM SEPARADO

(Do Sr. BOSCO COSTA)

O ilustre Deputado Hugo Leal apresentou o Projeto de Decreto Legislativo acima ementado, no qual tenciona sustar os efeitos do § 3º do art. 2º da Resolução Normativa (RN) nº 13/2016 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq –, a qual *“Aprova a norma que dispõe sobre o registro de instalações de apoio ao transporte aquaviário”*.

A relatora da proposta nesta Comissão de Viação e Transportes, Deputada Christiane de Souza Yared, apresentou voto pela aprovação da matéria, com o argumento de que se deve controlar e regular o mercado doméstico de navegação, priorizando os navios brasileiros e limitando o afretamento de navios estrangeiros, de forma a alavancar a economia do País, com crescimento da atividade econômica e geração de renda, tributos e empregos.

Compartilhamos da justa motivação que levou a nobre relatora a oferecer parecer pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo (PDC) nº 1.091, de 2018, porém discordamos diametralmente quanto aos mecanismos a

serem utilizados para alavancar o crescimento econômico e a geração de empregos e renda em nosso País, bem como quanto ao atendimento aos pressupostos necessários para que se possa sustar ato do Poder Executivo. Por essa razão, apresentamos este Voto em Separado, o qual submetemos ao crivo de nossos Pares.

Em primeiro lugar, quanto ao mérito da sustação do § 3º do art. 2º da RN nº 13/2016 da Antaq, estamos certos de que o protecionismo exagerado não é o caminho adequado para o desenvolvimento de determinado setor no País, no caso, o da indústria naval. Inúmeros exemplos por todo o mundo e ao longo dos tempos mostram que o incentivo à competição, à livre concorrência e ao livre mercado é que são os verdadeiros fomentadores do desenvolvimento econômico e tecnológico.

No início da década de 1990, por exemplo, diversos analistas apontavam que a indústria automobilística brasileira iria desaparecer com a abertura ao mercado internacional e a conseqüente concorrência com veículos mais modernos, econômicos e de tecnologia mais avançada. Na realidade, a competição fez acelerar o desenvolvimento e o aprimoramento de nossos produtos, sendo o consumidor de automóveis o grande beneficiário de todo o processo de modernização então surgido.

No caso em análise, a Antaq adotou uma solução eminentemente técnica, ao excepcionar em sua norma a vedação à conexão com terminal localizado em terra, na hipótese de embarcações adaptadas para operação de regaseificação fundeadas/atracadas, inclusive quando localizadas dentro da poligonal do Porto Organizado, de forma a permitir o registro dessas embarcações. Essa medida permite garantir a oferta por demanda já existente no setor e não atendida plenamente por embarcações nacionais.

Tal norma beneficia, por exemplo, o Porto de Sergipe, por onde será realizada a importação do gás para o complexo de usinas termoelétricas que gerarão 3 mil megawatts de energia e 1.700 empregos diretos, somente na implantação da primeira etapa prevista. Além do efeito direto, o Estado de Sergipe irá dispor de mais energia para seu próprio consumo e para exportar

ao sistema interligado, tornando-se polo atrativo para novos investimentos que permitirão a geração de emprego e renda.

Jamais se pode afirmar que a Antaq, ao editar a RN nº 13/2016, e especificamente o § 3º do art. 2º, exorbitou do Poder Regulamentar a ela concedido em Lei, visto que tal normatização enquadra-se perfeitamente na delegação atribuída na 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 Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências”*, cujo inciso IV do art. 27 assim dispõe:

“Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

.....
IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, **garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;**” (grifei)

Dessa forma, estando certos que a medida adotada pela Antaq é, além de tecnicamente adequada, plenamente alicerçada em dispositivo legal que lhe atribui a competência sobre o tema, nosso voto é pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Decreto Legislativo nº 1.091, de 2018.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado BOSCO COSTA