



## EMENDA Nº AO PL Nº 4199/2020

(Do Sr. HELDER SALOMÃO)

Modifica o *caput* do Art. 16 do PL Nº 4199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar

Altere-se o *caput* do Art. 16, com o seguinte teor:

“Art. 16. Para a viabilização do estabelecimento tempestivo de operações especiais de cabotagem a que se refere o inciso VI do § 1º do art. 5º, a administração do porto organizado poderá pactuar com os operadores portuários pré-qualificados interessados na movimentação de cargas, pelo prazo improrrogável de até quarenta e oito meses, o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado, devendo a administração do porto estabelecer as regras no Regulamento de Exploração do Porto previsto pela Lei nº 12.815/2013 – Lei dos Portos.”

### JUSTIFICAÇÃO

Pela proposta original contida no *caput* do Art.16 do PL4199/2020, as empresas de navegação que irão realizar operações especiais de cabotagem passariam, também, a realizar operações de movimentação e armazenagem de mercadorias dentro da área do porto organizado, ou seja, concretamente procedendo a uma verticalização das atividades de transportes da empresa de navegação, configurando uma clara assimetria concorrencial com os atuais operadores portuários e, concretamente, infringindo uma das principais diretrizes da Lei dos Portos ao romper a atual estabilidade concorrencial dentro do porto.

O tema da verticalização é preocupação constante do Tribunal de Contas da União, quando da análise dos diversos processos de arrendamentos de áreas portuárias que foram submetidas à sua análise. No processo TC 029.083/2013-3, de relatoria do Min. Aroldo Cedraz, assim se manifestou:

*"74. Abro o presente item para tratar brevemente da questão da possível apropriação pelos armadores de ganhos tarifários decorrentes do aumento da concorrência, fazendo com que os usuários não sejam beneficiados pela queda dos preços dos serviços portuários. Tanto pelas vias da verticalização, como pelo fato das empresas de navegação negociarem diretamente com os arrendatários os valores da tarifa, não*





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

*repassando necessariamente eventuais ganhos aos usuários que com elas contratam.”*

A própria Agência Nacional de Transportes Aquaviários, através do seu então Diretor Geral, se pronunciou no Congresso de Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, conforme divulgado pelo site AgenciaInfra , alertando que a verticalização do setor de navegação, cujos armadores tem adquirido terminais portuários, é uma preocupação enorme dos reguladores em virtude das distorções causadas em toda a cadeia logística.

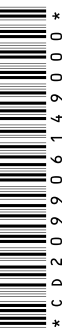
Outro aspecto deletério à concorrência nos serviços portuários é a introdução das empresas de navegação executando serviços na área do porto organizado que, pela Lei dos Portos, são realizados por arrendatários e, nas áreas não arrendadas, pelos operadores portuários, ambos, em regime de concorrência. Também nesse tema, há posições recentes na doutrina jurídica, alertando para o risco de verticalização no setor de infraestrutura, como o publicado na REVISTA DIREITO GV | SÃO PAULO | V. 12 N. 1 | 13-48 | JAN-ABR 20162 .

*“Diversos instrumentos foram utilizados recentemente para criar espaços concorrenciais dentro de indústrias reguladas. O caso mais simples é a adoção de medidas estruturais, impostas pela legislação aos agentes econômicos, que reorganizam a forma de exploração do setor para introduzir a concorrência. O desmembramento das atividades componentes do setor entre segmentos monopolistas e não monopolistas, a previsão dos chamados consumidores livres de serviços que possam adquirir o produto de empresa distinta da detentora da infraestrutura monopolista que o entrega, o estabelecimento de limitações ex ante para a concentração horizontal, limitações de verticalização na cadeia produtiva e o estabelecimento de regras de compartilhamento da infraestrutura essencial são exemplos de medidas que definem a priori uma estrutura de mercado mais favorável à competição e abrem um espaço concorrencial importante dentro de indústrias reguladas.”*

Pela Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013), cabe aos operadores portuários dentro das instalações dos portos organizados, conforme previsto pelo Inciso XIII, Art.2º, realizar as atividades de movimentação e armazenagem de mercadorias, conforme podemos observar in verbis: “XIII - operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado” e, pela redação original do PL 4199/2020 irá permitir que empresa de navegação também possa realizá-la e, conforme exposto, estaria verticalizando as atividades (navegação e porto) comprometendo drasticamente o marco regulatório do setor e, conseqüentemente, desequilibrando o ambiente concorrencial hoje estabelecido.

Dessa forma, propomos com essa emenda a vedação que empresas de navegação possam verticalizar suas atividades, com graves prejuízos para os usuários dos transportes e dos portos.

Sala das Sessões, 28 de setembro de 2020





CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPUTADO HELDER SALOMÃO – PT/ES

Deputado HELDER SALOMÃO

Documento eletrônico assinado por Helder Salomão (PT/ES), através do ponto SDR\_56279, e (ver rol anexo), na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



\* C D 2 0 9 9 0 6 1 4 9 0 0 \*



## **Emenda de Plenário a Projeto com Urgência** **(Do Sr. Helder Salomão)**

Modifica o caput do Art. 16 do  
PL Nº 4199/2020, que institui o Programa  
de Estímulo ao Transporte por Cabotagem  
– BR do Mar

Assinaram eletronicamente o documento CD209906149000, nesta ordem:

- 1 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
- 2 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)
- 3 Dep. Joseildo Ramos (PT/BA)
- 4 Dep. Enio Verri (PT/PR) - LÍDER do PT
- 5 Dep. Wolney Queiroz (PDT/PE) - LÍDER do PDT
- 6 Dep. Alessandro Molon (PSB/RJ) - LÍDER do PSB      \*-(P\_7204)

\* Chancela eletrônica do(a) deputado(a), nos termos de delegação regulamentada no Ato da mesa n. 25 de 2015.