



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 910-B, DE 2019

(Do Sr. Samuel Moreira)

Altera a Lei no 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências, para alterar os critérios de julgamento em licitações de concessão e arrendamento e para criar o Fundo de Investimento em Infraestrutura Portuária; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. ALEXANDRE LEITE); e da Comissão de Finanças e Tributação, pela compatibilidade e adequação financeira e orçamentária deste e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com subemenda de adequação; e, no mérito, pela aprovação, com emenda (relator: DEP. EDUARDO CURY).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD); E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- 1º substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão
- Voto em separado

III - Na Comissão de Finanças e Tributação:

- Parecer do relator
- Subemenda oferecida pelo relator
- Emenda oferecida pelo relator
- Parecer da Comissão
- Subemenda adotada pela Comissão
- Emenda adotada pela Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, passa a vigorar com a seguinte alteração no art. 6º e acrescida dos seguintes dispositivo 6º-A:

“Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa, o menor tempo de movimentação de carga, o maior valor de outorga e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento”. (NR)

.....

§ 7º Sempre que for utilizado o critério de maior valor de outorga, será assegurado, no mínimo, cinquenta por cento do valor arrecadado para investimento em infraestrutura que beneficie diretamente o porto onde ocorrer o procedimento licitatório. (NR)

“Art. 6º-A Fica criado, em cada porto organizado, o Fundo de Investimento em Infraestrutura Portuária, controlado pela respectiva Administração Portuária e com gestão orçamentária, financeira e contábil independentes”.

§ 1º As aplicações dos recursos do Fundo descrito no caput obedecerão ao previsto em plano plurianual proposto pela Administração Portuária e aprovado pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP).

§ 2º O Fundo previsto no caput será formado com os seguintes recursos:

I – receitas provenientes da outorga de áreas e instalações do porto;

II – receitas provenientes dos contratos de arrendamento de áreas e instalações do porto;

III - transferências voluntárias dos orçamentos federal, estadual e municipal;

IV – receitas decorrentes de operações do mercado financeiro.

Art. 2º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O arrendamento de uma área pública localizada em um porto é uma modalidade de privatização das operações portuárias. No Brasil, os arrendamentos são regulamentados pela Lei 12.815/2013, que assim os descreve: "cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado".

De acordo com dados da Secretaria Nacional de Portos a estimativa de crescimento do setor portuário brasileiro é de 103% entre 2015 e 2042. O período leva em conta os processos de concessão e o tempo de renovação dos arrendamentos, que é de 25 anos. A projeção de investimentos é de R\$ 51,28 bilhões, entre portos

públicos e privados.

A ideia central desta matéria tem origem em Projeto de Lei apresentado em 2016 pelo ex-deputado Federal João Paulo Papa que pretende efetuar modificações pontuais na legislação vigente. Insere o maior valor de outorga como um critério possível de ser utilizado nos processos de concessão e arrendamento dos portos, determina que 50% do valor total da outorga seja destinado a um fundo gerido pela própria administração portuária do porto objeto do processo licitatório, para aplicação em projetos de infraestrutura daquele sítio portuário e cria o Fundo de Investimento em Infraestrutura Portuária.

O Fundo será gerido pela respectiva Administração Portuária, terá seus recursos aplicados com base em plano plurianual, elaborado e proposto pela Administração Portuária e aprovado pelo Conselho de Autoridade Portuária, bem como orçamento, contas bancárias e balanço independentes, será composto pela arrecadação proveniente das outorgas; pelas remunerações dos arrendamentos do porto; pelas transferências voluntárias de orçamentos federal, estadual e municipal; e por operações do mercado financeiro.

Sala das Sessões, 19 de fevereiro de 2019.

Dep. Samuel Moreira
PSDB/SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013

Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....
CAPÍTULO II

DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Seção I

Da Concessão de Porto Organizado e do Arrendamento de Instalação Portuária

Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

§ 1º As licitações de que trata este artigo poderão ser realizadas na modalidade leilão, conforme regulamento.

§ 2º Compete à Antaq, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo.

§ 3º Os editais das licitações de que trata este artigo serão elaborados pela Antaq, observadas as diretrizes do poder concedente.

§ 4º (VETADO).

§ 5º Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3º, o poder concedente poderá determinar a transferência das competências de elaboração do edital e a realização dos procedimentos licitatórios de que trata este artigo à Administração do Porto, delegado ou não.

§ 6º O poder concedente poderá autorizar, mediante requerimento do arrendatário, na forma do regulamento, expansão da área arrendada para área contígua dentro da poligonal do porto organizado, sempre que a medida trouxer comprovadamente eficiência na operação portuária.

Art. 7º A Antaq poderá disciplinar a utilização em caráter excepcional, por qualquer interessado, de instalações portuárias arrendadas ou exploradas pela concessionária, assegurada a remuneração adequada ao titular do contrato.

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe altera a redação do art. 6º da Lei nº 12.815, de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, entre outras providências, para prever o maior valor de outorga como um dos critérios possíveis de julgamento em licitações de concessão e arrendamento de áreas portuárias. Também determina que, nos casos em que se utilizar o critério de maior valor de outorga no processo de concessão ou arrendamento, seja assegurado, no mínimo, 50% do valor arrecadado para investimento em infraestrutura no porto de origem do procedimento licitatório.

A proposição insere, ainda, o art. 6º-A na mesma Lei, para criar o Fundo de Investimento em Infraestrutura Portuária. Esse Fundo será gerido pela respectiva Administração Portuária, terá seus recursos aplicados com base em plano plurianual, elaborado e proposto pela Administração Portuária e aprovado pelo Conselho de Autoridade Portuária, bem como orçamento, contas bancárias e balanço independentes. De acordo com o projeto, o Fundo será composto pela arrecadação proveniente das outorgas; pelas

remunerações dos arrendamentos do porto; pelas transferências voluntárias de orçamentos federal, estadual e municipal; e por operações do mercado financeiro.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Gostaria inicialmente de enaltecer a iniciativa do Deputado Samuel Moreira, autor do projeto de lei, no sentido de encontrar soluções viáveis para estimular o desenvolvimento e a eficiência do setor portuário brasileiro.

O projeto de lei em exame pretende efetuar modificações pontuais, mas significativas, na Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos). Insere o maior valor de outorga como um dos critérios possíveis de ser utilizado nos processos de concessão e arrendamento dos portos e determina que 50% do valor total da outorga seja destinado a um fundo gerido pela própria administração portuária do porto objeto do processo licitatório, para aplicação em projetos de infraestrutura daquele sítio portuário.

De fato, há muito tempo o setor portuário nacional vive em situação de escassez financeira. Os recursos arrecadados pelas administrações portuárias com tarifas e mensalidades das áreas arrendadas cobrem basicamente o custeio de funcionamento das instalações, restando muito pouco para investimento em melhoria da infraestrutura necessária para o crescimento e modernização da atividade portuária.

Não bastasse isso, pela legislação vigente, todos os recursos arrecadados no processo licitatório de concessão e arrendamentos de áreas e instalações portuárias devem ser direcionados ao caixa único do Tesouro Nacional. Com isso, não há qualquer garantia de que os valores oriundos da outorga retornem para investimento em melhoria da infraestrutura do sítio portuário gerador dos recursos.

Portanto, esse projeto de lei vem em boa hora, pois determina que metade dos recursos gerados sejam aplicados no porto gerador e concede poder decisório à administração do porto para priorizar os investimentos que proporcionem melhor solução para os gargalos logísticos do porto sob a sua gestão.

Com relação aos pontos específicos do projeto, é preciso esclarecer, primeiramente, que o Decreto nº 8.464/2015 já permite que, nos processos de concessão de terminais portuários ou arrendamento de áreas no âmbito do porto organizado, seja utilizado o maior valor de outorga como critério de julgamento no âmbito da licitação. O projeto, entretanto, pretende trazer mais segurança jurídica ao setor portuário ao consignar, no texto da Lei, a possibilidade de utilização desse critério de julgamento das propostas, que hoje está presente apenas em norma infralegal, passível, portanto, de modificações circunstanciais.

Não obstante a nossa concordância com o mérito da matéria em sentido amplo, alguns ajustes precisam ser realizados no texto para que mereça a nossa aprovação. Vejamos.

A redação do § 7º do projeto prevê que serão contemplados com os recursos

da outorga os portos que realizarem operações de concessão ou arrendamento. Entretanto, isso não deve ser aplicado integralmente nos casos de concessão, pois, nesses processos, o concessionário passa a se responsabilizar pela gestão portuária e por financiar o investimento que venha a ocorrer ao longo do período do contrato. Logo, não se justifica empregar recursos públicos para investimento no porto que tiver sido entregue para administração da iniciativa privada. É preciso, portanto, corrigir a redação do projeto. Propomos que, no caso de concessão, os 50% dos recursos obtidos com a outorga sejam direcionados para a autoridade portuária à qual o porto estava vinculado, mas seja limitado à metade da média anual dos investimentos realizados nos demais portos sob sua administração, nos dez anos anteriores à concessão.

Com relação à criação de fundo em cada porto para alocação dos recursos de outorga, é preciso fazer também algumas ressalvas. Em primeiro lugar, a Lei de Diretrizes Orçamentárias do ano de 2019 proíbe que se criem novos fundos para aplicação dos recursos públicos. Dessa forma, estaríamos descumprindo preceitos orçamentários se aprovássemos a criação do fundo proposto. Além disso, é preciso lembrar que os fundos constituídos com a finalidade de financiar setores específicos da atividade econômica estão sendo sistematicamente contingenciados para fazer frente à necessidade de superávit primário nas contas do Governo Federal. Assim, a aprovação do fundo não garantiria que os recursos oriundos dos processos de outorgas fossem, de fato, investidos na melhoria da infraestrutura dos portos brasileiros. Portanto, entendemos que o melhor caminho é definir, na lei, que os recursos serão diretamente repassados para a autoridade portuária que realizou o procedimento licitatório, para aplicação em projetos de investimento, proibindo o seu uso para o custeio dos gastos de gestão.

Outra modificação necessária no projeto diz respeito à previsão de que o plano de aplicação dos recursos seja aprovado pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP) de cada porto. Com o advento da Lei nº 12.815/2013, os CAP perderam a sua função deliberativa e passaram, então, a funcionar com órgão consultivo da administração do Porto (art. 20). Entendemos que restituir aos CAP a função de deliberar sobre assuntos de gestão representa um retrocesso com relação à política de administração portuária, alterada substancialmente com a nova Lei dos Portos. Por esse motivo, optamos por alterar a redação do dispositivo, de forma que a programação de aplicação dos recursos oriundos das outorgas seja apenas submetida ao CAP para consulta, respeitando, assim, o novo desenho institucional imposto ao setor, a partir da legislação vigente.

Parece claro, portanto, a necessidade das modificações propostas, quanto à decisão de alocação dos recursos gerados com as concessões e arrendamentos portuários. Concordamos, pois, com o autor da proposta, quanto à necessidade das alterações legais que se pretende promover no marco regulatório do setor portuário brasileiro, com os ajustes apontados neste voto.

Em face dos argumentos expostos, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela aprovação do PL nº 910, de 2019, na forma do substitutivo que oferecemos em anexo.

Sala da Comissão, em 27 de novembro de 2019.

Deputado **ALEXANDRE LEITE**
Relator

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 910, DE 2019

Altera a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências, para modificar os critérios de julgamento em licitações de concessão e arrendamento e dispor sobre a gestão dos recursos oriundos da outorga.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, para modificar os critérios de julgamento em licitações de concessão e arrendamento portuário e dispor sobre a gestão dos recursos oriundos da outorga.

Art. 2º O art. 6º da Lei nº 12.815, de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa, o menor tempo de movimentação de carga, o maior valor de outorga e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

.....

§ 7º No caso de arrendamento, sempre que for utilizado o critério de maior valor de outorga, será assegurado, no mínimo, cinquenta por cento do valor arrecadado para investimento em infraestrutura que beneficie o porto onde tiver ocorrido o procedimento licitatório.

§ 8º No caso de concessão do porto, sempre que for utilizado o critério de maior valor de outorga, será assegurado, no mínimo, cinquenta por cento do valor arrecadado para investimento em infraestrutura pela autoridade portuária à qual se vinculava o porto, limitado à metade da média anual dos investimentos realizados por ela nos demais portos sob sua administração, nos dez anos anteriores à concessão.

§ 9º Os valores previstos nos §§ 7º e 8º serão repassados diretamente para a autoridade portuária, até a data de assinatura do contrato.

§ 10. O plano de investimentos dos recursos previstos nos §§ 7º e 8º será enviado para manifestação do Conselho da Administração Portuária do porto

onde tenha ocorrido o arrendamento ou a concessão.

§ 11. A autoridade portuária poderá celebrar instrumento específico com qualquer dos Entes Federados para viabilizar a destinação dos recursos previstos nos §§ 7º e 8º para investimento em infraestrutura que beneficie os portos sob sua administração.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 27 de novembro de 2019.

Deputado **ALEXANDRE LEITE**

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 910/2019, com substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Alexandre Leite. A Deputada Rosana Valle apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Eli Corrêa Filho - Presidente, Mauro Lopes - Vice-Presidente, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Carlos Gomes, Christiane de Souza Yared, Coronel Tadeu, Diego Andrade, Gelson Azevedo, Gonzaga Patriota, Gutemberg Reis, Leda Sadala, Leônidas Cristino, Lucas Gonzalez, Luiz Antônio Corrêa, Manuel Marcos, Marcio Alvino, Paulo Guedes, Professor Joziel, Ronaldo Carletto, Rosana Valle, Sanderson, Santini, Valdevan Noventa, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Wladimir Garotinho, Alexandre Leite, Bosco Costa, Carla Zambelli, Cezinha de Madureira, Clarissa Garotinho, David Soares, Geninho Zuliani, Hélio Costa, Hugo Leal, José Nelto, Juninho do Pneu, Júnior Mano, Miguel Lombardi, Nereu Crispim, Pastor Eurico, Pedro Lupion, Pompeo de Mattos, Sergio Vidigal, Tito e Vinicius Carvalho.

Sala da Comissão, em 11 de dezembro de 2019.

Deputado **ELI CORRÊA FILHO**

Presidente

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Altera a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências, para modificar os critérios de julgamento em licitações de concessão e arrendamento e dispor sobre a gestão dos recursos oriundos da outorga.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, para modificar os critérios de julgamento em licitações de concessão e arrendamento portuário e dispor sobre a gestão dos recursos oriundos da outorga.

Art. 2º O art. 6º da Lei nº 12.815, de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa, o menor tempo de movimentação de carga, o maior valor de outorga e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

.....
§ 7º No caso de arrendamento, sempre que for utilizado o critério de maior valor de outorga, será assegurado, no mínimo, cinquenta por cento do valor arrecadado para investimento em infraestrutura que beneficie o porto onde tiver ocorrido o procedimento licitatório.

§ 8º No caso de concessão do porto, sempre que for utilizado o critério de maior valor de outorga, será assegurado, no mínimo, cinquenta por cento do valor arrecadado para investimento em infraestrutura pela autoridade portuária à qual se vinculava o porto, limitado à metade da média anual dos investimentos realizados por ela nos demais portos sob sua administração, nos dez anos anteriores à concessão.

§ 9º Os valores previstos nos §§ 7º e 8º serão repassados diretamente para a autoridade portuária, até a data de assinatura do contrato.

§ 10. O plano de investimentos dos recursos previstos nos §§ 7º e 8º será enviado para manifestação do Conselho da Administração Portuária do porto onde tenha ocorrido o arrendamento ou a concessão.

§ 11. A autoridade portuária poderá celebrar instrumento específico com qualquer dos Entes Federados para viabilizar a destinação dos recursos previstos nos §§ 7º e 8º para investimento em infraestrutura que beneficie os portos sob sua administração.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 11 de dezembro de 2019.

Deputado ELI CORRÊA FILHO
Presidente

VOTO EM SEPARADO DA DEPUTADA ROSANA VALLE

I – RELATÓRIO

Conforme exposto em sua justificção, o autor afirma que a ideia central da

presente proposição tem origem em Projeto de Lei apresentado em 2016 pelo ex-deputado Federal João Paulo Papa, que pretende efetuar modificações pontuais na legislação vigente. Insere o maior valor de outorga como um critério possível de ser utilizado nos processos de concessão e arrendamento dos portos, determina que 50% do valor total da outorga seja destinado a um fundo gerido pela própria administração portuária do porto objeto do processo licitatório, para aplicação em projetos de infraestrutura daquele sitio portuário e cria o Fundo de Investimento em Infraestrutura Portuária.

O Fundo será gerido pela respectiva Administração Portuária, terá seus recursos aplicados com base em plano plurianual, elaborado e proposto pela Administração Portuária e pelo Conselho de Autoridade Portuária, bem como orçamento, contas bancárias e balanço independentes, será composto pela arrecadação proveniente das outorgas; pelas remunerações dos arrendamentos do porto; pelas transferências voluntárias de orçamentos federal, estadual e municipal; e por operações do mercado financeiro.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas. É o relatório.

II - VOTO

O Dep. Alexandre Leite, relator da matéria em exame, tece elogios a iniciativa do Deputado Samuel Moreira, autor do projeto de lei, no sentido de encontrar soluções viáveis para estimular o desenvolvimento e a eficiência do setor portuário brasileiro.

O relator afirma que de fato, há muito tempo o setor portuário nacional vive em situação de escassez financeira. Não bastasse isso, pela legislação vigente, todos os recursos arrecadados no processo licitatório de concessão e arrendamentos de áreas e instalações portuárias, hoje, devem ser direcionados ao caixa único do Tesouro Nacional.

Não obstante a concordância do relator com o mérito da matéria em sentido amplo, alguns ajustes ao texto são produzidos. O relator propõe que, no caso de concessão, os 50% dos recursos obtidos com a outorga sejam direcionados para a autoridade portuária à qual o porto estava vinculado. Acreditamos que os benefícios advindos dos recursos obtidos da outorga sejam estendidos, não somente a autoridade portuária, mas também ao município no qual o porto está inserido, já que o impacto da atividade portuária não se restringe aos limites do porto. A atividade portuária se estende e altera o cotidiano da cidade, sua economia, infraestrutura, qualidade de vida, saúde, educação, bem como atividades culturais, turísticas, de lazer, entre outras.

Concordamos, pois, com o autor da proposta e o relator, quanto à necessidade das alterações legais que se pretende promover no marco regulatório do setor portuário brasileiro, com os ajustes apontados.

Pelo exposto, **somos pela aprovação do Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 910/2019, com a sugestão de inclusão dos §§ 7º, 8º e 9º no Art 6º da Lei nº 12.815/2013, com o objetivo de incluir o município no qual o porto está localizado, na repartição dos recursos oriundos da outorga ou concessão, *in verbis*:**

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 910, DE 2019

.....
Art. 2º O art. 6º da Lei nº 12.815, de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 6º

§ 7º No caso de arrendamento, sempre que for utilizado o critério de maior valor de outorga, será assegurado, no mínimo, cinquenta por cento do valor arrecadado para investimento em infraestrutura que beneficie o porto **e os municípios onde o porto está inserido**. (grifo nosso)

§ 8º No caso de concessão do porto, sempre que for utilizado o critério de maior valor de outorga, será assegurado, no mínimo, cinquenta por cento do valor arrecadado para investimento em infraestrutura pela autoridade portuária à qual se vinculava o porto **e nos municípios onde o porto está localizado**, limitado à metade da média anual dos investimentos realizados por ela nos demais portos sob sua administração, nos dez anos anteriores à concessão. (grifo nosso)

§ 9º Os valores previstos nos §§ 7º e 8º serão repassados diretamente para a autoridade portuária **e municipal**, até a data de assinatura do contrato. (grifo nosso)

Sala das Comissões, em 4 de dezembro de 2019.

Dep. Rosana Valle

PSB/SP

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 910, DE 2019

Altera a Lei no 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências, para alterar os critérios de julgamento em licitações de concessão e arrendamento e para criar o Fundo de Investimento em Infraestrutura Portuária.

Autor: Deputado SAMUEL MOREIRA

Relator: Deputado EDUARDO CURY

I –RELATÓRIO

O projeto em análise, de autoria do ilustre Deputado Samuel Moreira, “Altera a Lei no 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências, para alterar os critérios de julgamento em licitações de concessão e arrendamento e para criar o Fundo de Investimento em Infraestrutura Portuária.”

Segundo a justificativa do autor, a proposição tem origem em proposição apresentada em 2016, pelo então Deputado João Paulo Papa, e pretende inserir o maior valor de outorga entre os critérios utilizados nos processos de concessão e arrendamento dos portos. Além disso, determina que 50% do valor total da outorga seja destinado ao Fundo de Investimento em Infraestrutura Portuária a ser criado em cada porto objeto do processo licitatório, e gerido pela própria administração portuária, para aplicação exclusiva em projetos de infraestrutura do sítio portuário.

O projeto observa o regime de tramitação ordinária (art. 151, III, RICD) e está sujeito à apreciação conclusiva pelas comissões (art. 24, II, do RICD), tendo sido distribuído às Comissões de Viação e Transportes; de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania, nessa ordem.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eduardo Cury

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211464381100>

Na Comissão de Viação e Transportes, o Projeto de Lei foi relatado pelo ilustre Deputado Alexandre Leite, que apresentou parecer pela aprovação na forma de um Substitutivo, aprovado por aquele colegiado em 11/12/2019, o qual prevê:

- a) nos casos de arrendamento, em que for utilizado o critério de maior valor de outorga, que será assegurado, no mínimo, 50% do valor arrecadado para investimento em infraestrutura que beneficie o porto onde ocorreu o procedimento licitatório;
- b) nos casos de concessão do porto, em que for utilizado o critério de maior valor de outorga, que será assegurado, no mínimo, 50% do valor arrecadado para investimento em infraestrutura pela autoridade portuária à qual se vinculava o porto, limitado à metade da média anual dos investimentos realizados por ela nos demais portos sob sua administração, nos dez anos anteriores à concessão;
- c) que os valores da outorga serão repassados diretamente para a autoridade portuária, até a data de assinatura do contrato.
- d) que o plano de investimentos dos recursos da outorga, ao invés de ser aprovado pelo Conselho de Autoridade Portuária, como prevê o projeto, será simplesmente enviado para manifestação do conselho da administração portuária do porto onde tenha ocorrido o arrendamento ou a concessão;
- e) que a autoridade portuária poderá celebrar instrumento específico com qualquer dos entes federados para viabilizar a destinação dos recursos da outorga para investimento em infraestrutura que beneficie os portos sob sua administração.

O projeto vem a esta Comissão de Finanças e Tributação para manifestação quanto à compatibilidade e adequação financeira e orçamentária, e quanto ao mérito.

Transcorrido o prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II – VOTO

O Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RI, arts. 32, X, “h”, e 53,

II) e a Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação (NI/CFT) definem que o

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211464381100>



exame de compatibilidade ou adequação far-se-á por meio da análise da conformidade da proposição com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias, o orçamento anual. Além disso, a NI/CFT prescreve que também nortearão a análise outras normas pertinentes à receita e despesa públicas. São consideradas como outras normas, especialmente, a Constituição Federal e a Lei de Responsabilidade Fiscal-LRF (Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000).

O art. 1º, §1º, da NI/CFT define como compatível “a *proposição que não conflite com as normas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias, da lei orçamentária anual e das demais disposições legais em vigor*” e como adequada “a *proposição que se adapte, se ajuste ou esteja abrangida pelo plano plurianual, pela lei de diretrizes orçamentárias e pela lei orçamentária anual*”.

A Lei de Diretrizes Orçamentárias determina que as proposições legislativas e respectivas emendas que, direta ou indiretamente, importem ou autorizem diminuição de receita ou aumento de despesa da União, deverão estar acompanhadas de estimativas desses efeitos no exercício em que entrarem em vigor e nos dois subsequentes, detalhando a memória de cálculo respectiva e a correspondente compensação.

O PL nº 910/2019 e o Substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transportes não provocam aumento da despesa, tampouco diminuição da receita pública, tratando-se de matéria com teor essencialmente normativo.

Há, entretanto, um óbice a fazer: da análise do Projeto de Lei nº 910/2019, verifica-se a criação de um Fundo de Investimento em Infraestrutura Portuária, a ser inserido no novo art. 6º-A da Lei nº 12.815/2013, que consta no art. 1º do Projeto de Lei nº 910/2019.

Tal Fundo de Investimento, embora meritório, mostra-se incompatível com a Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2021 (a Lei nº 14.116/2020), que prevê, na alínea “b” do inciso III do art. 130, que será considerada incompatível com as disposições da LDO a proposição que crie ou autorize a criação de fundos contábeis ou institucionais cujas atribuições possam ser realizadas pela estrutura departamental da administração pública federal.

Tal incompatibilidade do art. 6º-A do Projeto foi, inclusive, observada pelo relator da matéria na Comissão de Viação e Transportes, na medida em que a LDO, todos os anos, proíbe que se crie ou autorize a criação de fundos contábeis ou institucionais com recursos da União.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eduardo Cury

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211464381100>



Nesse sentido, apresentamos em anexo, emenda saneadora para suprimir o art. 6º-A da Lei nº 12.815, de 2013, inserido pelo art. 1º do Projeto de Lei nº 910/2019. Com tal proposta saneadora, manifestamo-nos, nos termos do art. 54 do RICD, pela compatibilidade e adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 910/2019.

Quanto ao Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, observa-se, que o objeto central contempla matéria de caráter essencialmente normativo, não acarretando repercussão imediata direta ou indireta na receita ou na despesa da União.

Nos termos da proposição em análise, busca-se transformar em lei um dispositivo do Decreto nº 8.464/2015, que já autoriza, nos processos de concessão de terminais portuários ou arrendamento de áreas no âmbito do porto organizado, que seja utilizado o maior valor de outorga como critério de julgamento.

Além disso, com a proposição em análise, busca-se destinar, sempre que utilizado o critério do maior valor de outorga, no mínimo, 50% do valor arrecadado para investimento em infraestrutura que beneficie o porto onde tiver ocorrido o procedimento licitatório.

Como o referido Substitutivo da CVT não conflita com as normas do plano plurianual, da lei de diretrizes orçamentárias, da lei orçamentária anual e demais disposições legais em vigor, preliminarmente votamos pela sua compatibilidade e adequação financeira e orçamentária.

Quanto ao mérito, é louvável a proposição em tela, ao reformar a Lei dos Portos para estabelecer o maior valor de outorga enquanto critério para julgamento de processos licitatórios.

Ainda que já haja previsão de tal critério no Decreto nº 8.464/2015, tem potencial para conferir maior segurança para eventuais certames que venham a ser realizados e evita, conforme destacado pelo relator na CVT, que o regramento a esse respeito sofra mudanças circunstanciais, diante da ausência de previsão de tal critério na legislação portuária.

Importante ressaltar que a proposição em tela não impõe qualquer obrigação de adoção do critério do maior valor de outorga, apenas cria a possibilidade, a ser inserida na Lei dos Portos, para que novos certames possam, com maior segurança jurídica, adotar o referido critério de julgamento.



Além disso, ressalto que foram feitos importantes ajustes, através do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, para concretizar o objetivo pretendido com a proposição principal, e garantir que, no mínimo, 50% do valor obtido com a outorga seja investido em infraestrutura que beneficie o porto onde tiver ocorrido o procedimento licitatório.

Faz-se necessário, contudo, um pequeno ajuste de mérito no Substitutivo da CVT, a respeito da abrangência da regra contida no parágrafo 8º a ser inserido no art. 6º da Lei nº 12.815/2013.

O referido parágrafo 8º estabelece que: “No caso de concessão do porto, sempre que for utilizado o critério de maior valor de outorga, será assegurado, no mínimo, cinquenta por cento do valor arrecadado para investimento em infraestrutura pela autoridade portuária à qual se vinculava o porto, limitado à metade da média anual dos investimentos realizados por ela nos demais portos sob sua administração, nos dez anos anteriores à concessão.”

Tal dispositivo adota a média anual de investimentos realizados pela autoridade portuária nos demais portos sob sua administração como limite para o montante de investimentos em infraestrutura a serem realizados no porto concedido pelo critério do maior valor da outorga.

Na prática, o referido dispositivo pressupõe que a autoridade portuária sempre possui mais de um porto sob sua administração, ignorando a hipótese em que a referida concessão foi vencida por autoridade portuária que não detenha outros portos sob sua administração.

Nesse sentido, estamos propondo uma subemenda ao Substitutivo da CVT, para incluir um novo parágrafo no art. 6º, a fim de especificar que as autoridades portuárias que possuam um único porto sob sua administração não estão abrangidas pela regra prevista no parágrafo 8º.

Entendemos que os investimentos, no caso da concessão ser de uma autoridade portuária que administre um único porto, devem fazer parte da modelagem do negócio, ou seja, devem estar incluídos no capex projetado nos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, e não oriundos do valor de outorga.

Em face do exposto, voto pela compatibilidade e adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 910/2019, com emenda saneadora em anexo; pela compatibilidade e adequação financeira e orçamentária do Substitutivo da Comissão

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eduardo Cury

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211464381100>



de Viação e Transportes; e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei nº 910/2019 e do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes, com subemenda em anexo.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado EDUARDO CURY
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eduardo Cury
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211464381100>



COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 910, DE 2021

Altera a Lei no 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências, para alterar os critérios de julgamento em licitações de concessão e arrendamento e para criar o Fundo de Investimento em Infraestrutura Portuária.

EMENDA SANEADORA Nº

(Do Sr. Eduardo Cury)

Suprima-se o art. 6º-A da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que consta no art. 1º do Projeto de Lei nº 910, de 2019.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado EDUARDO CURY
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eduardo Cury
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211464381100>

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES AO PROJETO DE LEI Nº 910, DE 2021

Altera a Lei no 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências, para modificar os critérios de julgamento em licitações de concessão e arrendamento e dispor sobre a gestão dos recursos oriundos da outorga.

SUBEMENDA ADITIVA Nº

(Do Sr. Eduardo Cury)

Inclua-se o § 12 ao art. 6º da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, modificado pelo art. 2º do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 910, de 2019, da seguinte forma:

“Art. 2º

Art. 6º

§ 12. As autoridades portuárias que possuam um único porto sob sua administração não estão abrangidas pela regra prevista no § 8º.” (NR).

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado EDUARDO CURY
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Eduardo Cury
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211464381100>



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

PROJETO DE LEI Nº 910, DE 2019

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Finanças e Tributação, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela compatibilidade e adequação financeira e orçamentária do Projeto de Lei nº 910/2019, e do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes, com emenda; e, no mérito, pela aprovação do PL nº 910/2019, com subemenda, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Eduardo Cury.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Júlio Cesar - Presidente, Sidney Leite e Alê Silva - Vice-Presidentes, André Janones, Capitão Alberto Neto, Eduardo Bismarck, Eduardo Cury, Enio Verri, Fábio Mitidieri, Fausto Pinato, Fernando Monteiro, Gilberto Abramo, Heitor Freire, Luiz Philippe de Orleans e Bragança, Mário Negromonte Jr., Marlon Santos, Osires Damaso, Sanderson, Tia Eron, Tiago Dimas, Alexandre Leite, Bruna Furlan, Celso Maldaner, Christino Aureo, Elias Vaz, Evair Vieira de Melo, Gilberto Nascimento, Jerônimo Goergen, Kim Katagui, Luis Miranda, Márcio Labre, Merlong Solano, Paulo Ganime, Reginaldo Lopes, Ricardo Barros e Sergio Toledo.

Sala da Comissão, em 10 de novembro de 2021.

Deputado JÚLIO CESAR
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júlio Cesar
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216649185300>





**SUBEMENDA ADOTADA AO SUBSTITUTIVO DA COMISSÃO VIAÇÃO E
TRANSPORTES AO PROJETO DE LEI Nº 910, DE 2019**

Altera a Lei no 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências, para modificar os critérios de julgamento em licitações de concessão e arrendamento e dispor sobre a gestão dos recursos oriundos da outorga.

SUBEMENDA DE ADEQUAÇÃO

Inclua-se o § 12 ao art. 6º da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, modificado pelo art. 2º do Substitutivo da Comissão de Viação e Transportes ao Projeto de Lei nº 910, de 2019, da seguinte forma:

“Art. 2º

Art. 6º

.....

§ 12. As autoridades portuárias que possuam um único porto sob sua administração não estão abrangidas pela regra prevista no § 8º.” (NR).

Sala das Comissões, em 10 de novembro de 2021.

Deputado **JÚLIO CESAR**
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júlio Cesar
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD218977456800>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

**EMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO
AO PROJETO DE LEI Nº 910, DE 2019**

Apresentação: 16/11/2021 11:45 - CFT
EMC-A 1 CFT => PL 910/2019

EMC-A n.1

Altera a Lei no 12.815, de 5 de junho de 2013, que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências, para alterar os critérios de julgamento em licitações de concessão e arrendamento e para criar o Fundo de Investimento em Infraestrutura Portuária.

EMENDA Nº

Suprima-se o art. 6º-A da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, que consta no art. 1º do Projeto de Lei nº 910, de 2019.

Sala da Comissão, em 10 de novembro de 2021.

Deputado **JÚLIO CESAR**
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Júlio Cesar
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD219655512100>

