

# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## PROJETO DE LEI Nº 406, DE 2021

Altera a Lei nº 12.815, de 2013, e a Lei nº 10.233, de 2001, para dispor sobre a integração de portos organizados e terminais portuários de uso privado ao sistema nacional de vias terrestres.

**Autor:** Deputado CARLOS BEZERRA

**Relator:** Deputado CARLOS CHIODINI

### I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei em exame pretende alterar a Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013, e a Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, para dispor a respeito da integração de portos organizados e terminais portuários de uso privado ao sistema nacional de vias terrestres.

Na Lei nº 12.815/2013, o projeto introduz modificação no art. 5º, para determinar que o contrato de concessão contenha cláusula que preveja a integração do porto ao sistema nacional de rodovias e ferrovias, em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada e de preservação do meio ambiente e com o estudo a ser inserido no art. 14 da referida Lei. Esse estudo deve preceder a celebração do contrato de concessão ou de arrendamento e a expedição de autorização, com vistas a atestar a viabilidade e indicar as alternativas de integração do porto organizado ou do terminal de uso privado ao sistema nacional de vias terrestres. No art. 16, modifica a redação do inciso I para definir que o poder concedente deve elaborar o planejamento setorial em conformidade também com as políticas de preservação do meio ambiente. Ainda, altera a redação do § 2º do mesmo artigo para determinar a audiência da Agência Nacional de Transportes



Terrestres (ANTT) sempre que a licitação, a chamada pública ou o processo seletivo envolver instalações ferroviárias. Por fim, inclui o inciso XIV no art. 17, para determinar que compete à administração do porto garantir isonomia no acesso dos operadores portuários ao sistema de vias terrestres, rodovias e ferrovias, na área do porto.

Na Lei nº 10.233/2001, introduz o inciso XX no art. 24, para prever que cabe à ANTT, como atribuição geral, elaborar o estudo a que se refere o inciso IV do art. 14 da Lei nº 12.815/2013, introduzido pelo presente projeto.

O art. 4º do projeto define que a vigência da norma ocorrerá depois de cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

No prazo regimental, não foram oferecidas emendas nesta Comissão.

É o Relatório.

## **II – VOTO DO RELATOR**

O Projeto de Lei em exame pretende alterar a Lei nº 12.815, de 2013, e a Lei nº 10.233, de 2001, para dispor a respeito da integração de portos organizados e terminais portuários de uso privado ao sistema nacional de vias terrestres.

Com relação à Lei nº 12.815/2013 (Lei dos Portos), o projeto introduz modificação no art. 5º para determinar que o contrato de concessão contenha cláusula que preveja a integração do porto ao sistema nacional de rodovias e ferrovias, em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada e de preservação do meio ambiente e com o estudo previsto no art. 14. Esse estudo, por sua vez, deve atestar a viabilidade e indicar as alternativas de integração do porto ao sistema nacional de vias terrestres.

No mérito, concordamos com a exigência de integração do porto ao sistema nacional de vias terrestres, uma vez que ela é condição fundamental para o bom funcionamento do sistema logístico que, em todo o



mundo, tem sido operado com maior eficiência em sistemas que prezam pela multimodalidade. O emprego da logística integrada tem o condão de aproveitar os benefícios oferecidos por cada modalidade, para, ao final da cadeia, oferecer maior rapidez de transporte e menor custo de frete. Ou seja, no modelo proposto, os modos de transportes serão operados de forma complementar, otimizando o uso das infraestruturas existentes e construindo alternativas mais rentáveis para o transporte das mercadorias. De fato, esse compromisso com a multimodalidade deve permear o funcionamento do setor portuário, para que os projetos sejam pensados, elaborados e executados com o viés voltado para o aproveitamento eficiente da infraestrutura de transportes como um todo. Entretanto, estamos dando nova redação ao dispositivo proposto, no sentido de prever a conexão ao “Sistema Nacional de Viação”, por se tratar de termo já consagrado na legislação.

Concordamos, igualmente, com a modificação da redação do inciso I do art. 16, para definir que o poder concedente deve elaborar o planejamento setorial em conformidade também com as políticas de preservação do meio ambiente. As políticas de transporte e de meio ambiente devem caminhar juntas, no sentido de garantir projetos de desenvolvimento sustentáveis. Está cada vez mais claro para todos nós que a preocupação com as questões ambientais deve perpassar todos os setores da economia, como forma de garantir a própria sobrevivência de cada atividade. No setor portuário não poderia ser diferente, uma vez que a atividade do porto pode provocar impactos relevantes no ecossistema, com consequências para a operação dos próprios terminais portuários. Entretanto, em vez da expressão “preservação do meio ambiente”, sugerimos incluir o termo “sustentabilidade, visto que ele é mais abrangente e atual e engloba, além do meio ambiente em si, todos os aspectos relativos às interações porto-cidade.

Parece-nos também adequada a inclusão do inciso XIV no art. 17, para determinar que compete à administração do porto garantir isonomia no acesso dos operadores portuários ao sistema de vias terrestres, rodovias e ferrovias, na área do porto. Para viabilizar concorrência equilibrada entre os operadores portuários, a garantia de acesso às infraestruturas instaladas na área do porto é fundamental. Dessa forma, ao consignar na lei a isonomia de



acesso, o legislador retira do administrador do porto a discricionariedade sobre a prioridade de acesso às vias, em prol da concorrência e da equidade de tratamento dispensado aos operadores.

Somos contrários, entretanto, à introdução do inciso IV no art. 14 dessa mesma Lei, que exige a elaboração de estudo que ateste a viabilidade e indique as alternativas de integração do porto organizado ou do terminal de uso privado ao sistema nacional de vias terrestres antes da celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização. Nesse caso, entendemos que a política de transportes está definida em normativos do Ministério da Infraestrutura (Minfra), em especial no Plano Nacional de Logística, não cabendo à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), realizar estudo de viabilidade, em separado, que indique alternativas viáveis de integração do porto ao sistema nacional de vias terrestres, como proposto no projeto.

Ainda, não podemos concordar com a alteração da redação do § 2º do art. 16, para determinar a audiência da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) sempre que a licitação, a chamada pública ou o processo seletivo envolver instalações ferroviárias. Ainda que se trate de instalações ferroviárias, elas servirão ao transporte em áreas internas do porto ou do terminal portuário, não cabendo, portanto, manifestação da ANTT e, sim, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Inserir mais um órgão nesse processo poderá dificultar o andamento dos projetos, sem razão que justifique a sua participação, por se tratar de ações desenvolvidas internamente ao porto.

Além disso, discordamos da introdução do inciso XX no art. 24 da Lei nº 10.233/2001, para prever que cabe à ANTT, como atribuição geral, elaborar estudo que ateste a viabilidade e indique as alternativas de integração do porto e do terminal privado ao sistema nacional de vias terrestres, pelas razões já explicitadas neste documento.

Além das modificações introduzidas pelo texto original do Projeto de Lei em análise, resolvemos acatar algumas sugestões de aprimoramento da legislação portuária apresentadas pelo Minfra. Diante de um



cenário globalizado, dinâmico e de alta concorrência, prover ambiente estável e seguro para investimentos é urgente e necessário. Conforme assevera o próprio Ministério, essas propostas têm o objetivo de incrementar os investimentos privados no setor, para fazer frente às necessidades de expansão da economia brasileira, propiciando a redução dos custos logísticos e o aumento dos níveis de empregabilidade.

Primeiro, incluímos o parágrafo único no art. 11 da Lei nº 10.233, de 2001, para prever que as instalações portuárias são regidas pelos princípios gerais delimitados no art. 3º da Lei 12.815, de 2013, enfatizando, assim, que a infraestrutura portuária segue princípios próprios, que respeitam as especificidades do setor. Nessa mesma Lei, estamos ajustando a redação do art. 20, para trazer as diretrizes já consignadas na Lei dos Portos, que asseguram o regime de liberdade de preços nas operações portuárias, reprimidos qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico.

Uma modificação importante diz respeito à segregação das competências da Antaq no âmbito de cada modalidade de delegação para exploração da atividade portuária. Hoje, no texto da Lei nº 10.233, de 2001, as atribuições da Antaq com relação ao setor portuário são genéricas. O projeto faz uma reestruturação dessas competências, decompondo-as de acordo com a modalidade de delegação dos serviços. Assim, teremos atribuições específicas para a Agência Reguladora no âmbito das concessões, dos arrendamentos, das autorizações e nos demais âmbitos, além de incorporar nesse diploma legal as diretrizes e atualizações já introduzidas na Lei dos Portos, especialmente no que concerne ao incentivo à participação do setor privado, o regime de liberdade de preços e a repressão a qualquer prática prejudicial à competição e ao abuso do poder econômico.

Estamos alterando também dispositivos da Lei dos Portos, de forma a deixar claro que a competição entre os agentes de mercado é regra no setor portuário, fato que tem efeito direto na atuação dos *players*, com base nas diretrizes da livre concorrência. Propõe-se inserir parágrafo no art. 5-C para prever que nos contratos de arrendamento com cláusulas de reversibilidade, as partes são livres para negociar, em liberdade de preços, os



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211757058900>



eventuais bens não reversíveis, conforme orientação do Tribunal de Contas da União.

Outro importante avanço permite que onde existam dois ou mais arrendamentos em áreas contíguas, regidas por contratos distintos com o mesmo arrendatário, passe a vigorar apenas um, com maior abrangência, a fim de proporcionar ganho imediato de eficiência, tanto na operação portuária quanto no gerenciamento de contratos pela administração pública.

Necessário modificar a atual redação do § 2º do art. 8º da Lei dos Portos para retirar a obrigatoriedade de o autorizatário promover os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias como condição para a prorrogação da autorização. As autorizações são concedidas para instalações portuárias privadas, para operação em áreas particulares, fora de áreas de portos organizados, regidos pelas leis da iniciativa privada. Assim, entendemos que não faz sentido a imposição de investimentos para a expansão e modernização dos terminais como requisito para a continuidade da operação. Ninguém melhor que o próprio empreendedor para identificar as oportunidades e ameaças ao seu negócio e o melhor momento de se investir de forma a melhorar as operações e maximizar o seu lucro.

Por fim, propomos alterar a redação do art. 12 da Lei nº 12.815, de 2013, para possibilitar que, nas autorizações, a análise de viabilidade locacional, bem como sua adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, possa ocorrer de forma simultânea à tramitação do processo de chamada ou anúncio público. Atualmente, a análise de viabilidade locacional só é iniciada após o encerramento de chamada ou anúncio público, atrasando o processo de autorização em pelo menos trinta dias.

Diante de todo o exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 406, de 2021, na forma do substitutivo que apresentamos em anexo.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2021.



Deputado CARLOS CHIODINI  
Relator

2021-19268



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211757058900>



## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 406, DE 2021

Altera a Lei nº 12.815, de 2013, e a Lei nº 10.233, de 2001, para dispor a respeito da integração de portos e terminais portuários ao sistema nacional de viação, modifica a distribuição de competências da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera as Leis nº 10.233, de 05 de junho de 2001, e nº 12.815, de 5 de junho de 2013, para dispor a respeito da integração de portos organizados e terminais portuários de uso privado ao sistema nacional de viação, modifica as competências da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) no âmbito de cada modalidade de delegação para exploração da atividade portuária e dá outras providências.

Art. 2º A Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 11.....

.....

Parágrafo único. As instalações portuárias são regidas pelos princípios gerais delimitados no art. 3º da Lei 12.815, de 05 de junho 2013. (NR)

Art. 20. ....

II — .....

.....

c) garantir a liberdade de preços praticados por





arrendatários e autorizatários, em relação a valores, componentes e destinatários e estimular a concorrência, mediante a livre competição entre instalações portuárias, reprimidos qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico. (NR)

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

I – no âmbito das concessões portuárias:

- a) estabelecer normas e padrões a serem observados pelas concessionárias;
- b) elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão para exploração de portos organizados, de acordo com as diretrizes do poder concedente, conforme o disposto na Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013;
- c) celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;
- d) promover estudos aplicados às definições de tarifas praticadas pelas administrações dos portos organizados, em confronto com os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;
- e) elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;
- f) promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Economia;
- g) fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado, em conformidade com o disposto na Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013;
- h) cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado quanto à manutenção e reposição dos bens reversíveis à União de que trata o inciso VIII do *caput* do art. 5º da 12.815, de 5 de junho de 2013.

II – no âmbito dos arrendamentos portuários:

- a) estabelecer normas a serem observadas pelas arrendatárias e os operadores portuários, respeitados os



contratos, a natureza privada das operações e a liberdade de preços, reprimidos qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico;

b) exigir a publicidade de tabela de preços de arrendatárias e operadores portuários;

c) elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para arrendamento de exploração de instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, conforme o disposto na Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013;

d) fiscalizar a execução dos contratos de concessão de arrendamento de instalações portuárias, em conformidade com o disposto na Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013.

### III – no âmbito das autorizações portuárias:

a) estabelecer normas a serem observadas pelas autorizatárias, respeitados os contratos, a natureza privada das operações e a liberdade de preços em relação a valores, componentes e destinatários, reprimidos qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico;

b) exigir a publicidade de tabela de preços das autorizatárias;

c) elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de seleção para autorização da exploração de instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, conforme o disposto na Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013;

d) fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013.

### IV — nos demais âmbitos:

a) promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias, para subsídio à atividade de planejamento a ser realizada pelo Ministério da Infraestrutura;

b) propor ao Ministério da Infraestrutura o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;

c) celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo



curso, observado o disposto nos arts. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

d) reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infraestrutura e de prestação de serviços de transporte aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes;

e) promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;

f) representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministério de Infraestrutura e as atribuições específicas dos demais órgãos federais;

g) supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;

h) estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;

i) elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira;

j) fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre;

k) adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas;

l) autorizar às empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;

m) publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para a exploração de serviços de operação de eclusas ou de outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis situados em corpos d'água de domínio da União;

n) regulamentar outras formas de ocupação e exploração



de áreas e instalações portuárias não previstas na legislação específica.

..... (NR)

Art. 30. ....

§ 2º Para o cumprimento do disposto no *caput* e no § 1º, serão também consideradas como transferência de titularidade as transformações societárias decorrentes de cisão, fusão, incorporação e formação de consórcio das formas de exploração referidas no *caput*. (NR)

Art. 3º A Lei nº 12.815, de 2013, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 1º.....

§ 1º A exploração indireta do porto organizado, total ou parcial, ocorrerá mediante concessão.

§ 2º A exploração das áreas e instalações portuárias localizadas dentro de porto organizado ocorrerá mediante arrendamento de bem público, em regra em regime competitivo e de liberdade de preços em relação a valores.

§ 3º A exploração das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização.

§ 4º As concessões, os arrendamentos e as autorizações de que trata esta Lei serão outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco. (NR)

Art. 3º.....

V – estímulo à concorrência, mediante a livre competição entre instalações portuárias, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados;

VI – liberdade de preços em relação a valores, componentes e destinatários nas atividades de movimentação, armazenagem e demais atividades portuárias, reprimidos quaisquer práticas prejudiciais à competição e o abuso do poder econômico. (NR)



Art. 5º .....

IX – aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a:

a) necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações; e

b) integração do porto organizado ao Sistema Nacional de Viação a que se refere a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada e de sustentabilidade.

..... (NR)

Art. 5º-C.....

§ 1º Nos contratos com cláusulas de reversibilidade, as partes são livres para negociar, em liberdade de preços, os eventuais bens não reversíveis. (NR)

Art. 6º.....

§ 7º O poder concedente poderá autorizar, mediante requerimento do arrendatário, a unificação de áreas arrendadas contíguas dentro da poligonal do porto organizado, sempre que a medida trouxer comprovadamente eficiência na operação portuária, devendo ser observado:

a) se a unificação requerida compreender áreas regidas por contratos de arrendamento com prazos distintos, poderá ser adotado o maior prazo;

b) possibilidade de reequilíbrio econômico e financeiro, em razão da unificação.

§ 8º A separação de áreas por vias de acesso terrestre dentro do porto organizado não descaracteriza a contiguidade. (NR)

Art. 8º.....

§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável, a critério do poder



concedente, por períodos sucessivos, desde que mantida a atividade portuária.

..... (NR)

Art. 12. O poder concedente deverá analisar a viabilidade locacional das propostas e sua adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário.

..... (NR)

Art. 16. ....

I – elaborar o planejamento setorial e respectivos instrumentos em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada e de sustentabilidade;

..... (NR)

Art. 17. ....

§ 1º. ....

XVI – garantir isonomia no acesso de operadores portuários ao sistema de vias terrestres, na área do porto.

..... (NR)

Art. 4º Revogam-se o § 3º do art. 8º da Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013, e os incisos V, VI, VII, VIII, X, XII, XIV, XV, XVI, XVII, XIX, XX, XXI, XXII, XXIII, XXIV, XXV, XXVI, XXVIII e XXIX do *caput* do art. 27 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2021.

Deputado CARLOS CHIODINI  
Relator

2021-19268



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Carlos Chiodini  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211757058900>

