

**EMENDA MODIFICATIVA
AO PLS Nº 422, DE 2014
(Do Sr. Davi Alcolumbre – DEM/AP)**

Altera a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, e a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2011, 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 Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências, para modernizar o controle do tráfego marítimo no acesso às instalações portuárias

Dê-se ao inciso XXVIII do art. 27 da Lei nº 10.233/2001, alterado pelo art. 2º do PLS nº 422/2014, a seguinte redação:

Art. 2º

“Art. 27.

.....

XXVIII – fixar as tarifas máximas dos fretes, utilizando os estudos previstos no Inciso II, de forma a assegurar a regulação econômica dos valores aos quais os usuários dos portos (exportadores e importadores) estão sujeitos, sendo garantido o acesso a todos os dados contábeis das empresas de prestação de serviço de transporte aquaviário e/ou seus prepostos.

.....” (NR)



JUSTIFICATIVA

O Artigo 2º, do presente PLS pretende alterar o artigo 27 da Lei nº 10.233/2001, atribuindo à Agência Nacional de Transportes Aquaviário (ANTAQ) a fixação do preço máximo de praticagem, com o objetivo de propiciar redução de custos aos usuários finais, quais sejam, os importadores e exportadores brasileiros.

Entretanto, a despeito dos elevados propósitos da autora do PLS, tal objetivo não será alcançado. O preço do serviço de praticagem é apenas um dos inúmeros insumos do transportador marítimo e está dentre aqueles de menor relevância.

Não há relação direta entre o valor cobrado pela praticagem ou qualquer outro insumo e o valor cobrado pelo transportador a título de frete. Conforme é de pleno conhecimento, o mercado de fretes marítimos é dominado por um oligopólio de armadores, onde as seis maiores empresas de navegação concentram metade da capacidade de transporte mundial. Se forem consideradas as 15 maiores, 75% do mercado.

Estudos conduzidos pelo Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBPT), com base em dados oficiais do Governo Federal, constataram que, de janeiro de 2009 a abril de 2013, enquanto os custos portuários variaram apenas 27% (em dólares), os fretes subiram 82% (em dólares).

A redistribuição de renda entre os diversos agentes econômicos (prestadores do serviço, demandantes, donos de carga e indiretamente os demais agentes da sociedade) deveria depender apenas da elasticidade preço da demanda dos armadores e das elasticidades em mercados secundários (donos de carga). Contudo, a própria ANTAQ admite publicamente que existe cartel no mercado de fretes e reconhece que, no Brasil, não há regras para coibir tal prática e que, tão cedo, não existirão. O mesmo ocorre na área de navios de passageiros, onde os estrangeiros praticamente não prestam informações à ANTAQ. E é este descontrole total do frete que, efetivamente, reduz a competitividade dos nossos produtos no comércio exterior.

Assim, seria inócua a fixação de preço de um único insumo do armador.

Existiria, ainda, restrição de caráter legal. A atribuição originária de fixação do preço do serviço de praticagem é de competência exclusiva da Autoridade Marítima, em caso excepcional previsto na Lei nº 9.537/1997 (LESTA), artigo 14, Inciso 2.



Em complemento, a Lei nº 10.233/2001 prevê para a ANTAQ competência apenas para regular o transporte aquaviário e não a prestação de serviço realizada por aquaviários. Os aquaviários estão definidos em lei específica (LESTA), que em seu artigo 2º, inciso II, os define como sendo *“todo aquele com habilitação **certificada pela autoridade marítima** para operar embarcações em caráter profissional”*.

Ademais, o PLS 422, em sua forma original, modificaria parâmetros de uma única categoria de aquaviários, que exerce atividade privada, e não pública, e implicaria no cerceamento da livre negociação historicamente existente no âmbito do serviço de praticagem nos portos brasileiros, promovendo intervenção unilateral e subtraindo a capacidade de autogestão até então vigente, configurando afronta a princípios constitucionais pétreos e sem qualquer benefício à sociedade.

Dessa forma, para que seja atingido o bem maior pretendido pela autora do PLS, é essencial que o controle da ANTAQ se dê sobre as tarifas do frete do transporte aquaviário, este sim um serviço público delegado com reflexos diretos sobre exportadores e importadores, e cuja regulação e fiscalização se encontra dentro da competência daquela agência reguladora.

Sala da Sessão, de fevereiro de 2015.

DAVI ALCOLUMBRE
Senador – DEM/AP