

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2012

Altera a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que *dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias*, para eliminar duplicidades de competências regulatórias e concorrenciais sobre os portos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 31 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 31.**

.....

§ 4º O regimento interno do conselho será aprovado por metade dos votos mais um, de acordo com as seguintes regras:

.....

§ 5º As deliberações do conselho serão tomadas de acordo com o estabelecido em seu regimento interno.” (NR)

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

Art. 3º Ficam revogados os incisos I, II, VI, VIII e X do § 1º do art. 30 e o § 2º do art. 30 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

JUSTIFICAÇÃO

É inegável que a Lei dos Portos, como ficou conhecida a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, representou grande avanço para a logística brasileira. Porém, por ter sido publicada há quase vinte anos, é necessária uma revisão para torná-la consentânea com outras leis mais recentes e com o próprio desenvolvimento do setor.

À época da publicação da Lei dos Portos não havia agências reguladoras setoriais, nos moldes que temos hoje. A primeira delas, a Agência Nacional de Energia Elétrica, foi criada três anos após a lei. Sequer estava inscrito na Carta Magna o princípio da eficiência na administração pública, o que só ocorreu em 1998.

Hoje, por força da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que “dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre”, temos a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) para cuidar da regulação do setor. Além disso, para tratar de questões concorrenciais, temos o Conselho Administrativo de Defesa da Concorrência (CADE), reformulado pela Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, que “estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência”.

Proponho, motivado pela existência dessas leis e pelo princípio constitucional da eficiência na administração pública, extinguir a duplicidade de competências existente entre os entes criados após a Lei dos Portos e os Conselhos de Autoridade Portuária. Já que hoje a regulação cabe, em última instância, à mencionada Antaq, e a defesa da concorrência, ao CADE, é necessário retirar da Lei dos Portos menções explícitas a essas atribuições concedidas aos CAPs no passado.

Ademais, não há necessidade de que a Lei determine o processo de tomada de decisão interno de cada conselho. Proponho, portanto, ampliar a autonomia dos CAPs sobre seu próprio funcionamento.

Além do efeito de desburocratizar decisões sobre os portos, há que se notar que a ANTAQ conta com autonomia legal em relação ao Poder Executivo, o que lhe permitiria exercer a regulação de forma mais imparcial, com vistas a políticas de Estado. Nossa proposta, portanto, aproxima o marco do setor portuário ao de outros setores regulados na economia brasileira que têm tido sucesso, como o de telecomunicações e o de petróleo.

Por todos os motivos acima expostos, peço aos nobres Pares do Congresso Nacional a expedita aprovação deste projeto de lei que ora apresentamos.

Sala das Sessões,

Senador **VITAL DO RÊGO**