

## Relatório de Contribuições Validadas

Audiência: 3 / 2022

Texto da Audiência:

Disciplinar a metodologia para determinar abusividade na cobrança de da Taxa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge (THC) ao apurar casos concretos, em atendimento ao disposto nas normas vigentes da ANTAQ que regulamentam a matéria.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
22688420000145	Associação dos Usuários dos Portos do Rio de Janeiro - USUPORT-RJ	<p>Entendemos que, considerar o THC um serviço portuário e, ao mesmo tempo, um componente extrafrete, seria o mesmo que conferir 2 naturezas ao serviço portuário. Isso cria um complicador, porque, para serviços portuários, deve ser emitida a nota fiscal de serviços. O problema o THC é a sua cobrança via conhecimento de transportes que faz com que o valor entre no valor aduaneiro e seja capturado para arrecadação de AFRMM. Ora, se está dando clareza em relação ao THC, devendo ser obrigatória a emissão de nota fiscal, nos termos da LEI Nº 8.846, DE 21 DE JANEIRO DE 1994 e de acordo com as Leis de cada município portuário. Pelo que levantamos, todos os municípios portuários exigem a emissão de nota fiscal por serviços portuários. Logo, a comprovação do pagamento do THC deve ser apresentada ao usuário e não apenas sobre o serviço de intermediação. No mínimo, o usuário deve ter acesso à nota fiscal emitida pelo terminal contra o armador, quando ele requerer. Mostrar a nota fiscal, dar clareza a isso, além de ser obrigatório para o usuário serve para fechar a contabilidade do usuário por meio de documento fiscal. Permitir que se cobre comissão sobre ganho de eficiência não é o caminho correto. Isso, fará com que o custo do usuário aumente, principalmente, quando a Antaq afirma não poder intervir nisso. Ora, o ganho de eficiência de operação em um terminal deveria ser obrigação do armador para atrair seus clientes, mas, em mercados concentrados, isso não é necessário. Somos contra a permitir essa cobrança. A regulação do THC poderia ser mais simples. Bastaria o armador apresentar a nota fiscal do terminal comprovando que pagou aquela quantia. Bastaria isso. Com todo respeito, essa regulação está errada. Os usuários precisam ter acesso a nota fiscal para fechar sua contabilidade, apenas isso. Não há problema algum para os terminais emitirem as notas fiscais para o THC, porque as emissões de nfe são feitas via sistema e não manual. Com todo respeito, mas as alterações propostas não trarão clareza aos usuários. O que vai acontecer? Os armadores vão montar números, fazendo com que o valor pago ao terminal seja um mínimo, como já acontece, tirando a diferença na intermediação. Ou seja, resolve-se a parte fiscal, mas não a do usuário.</p>	<p>Entendemos que, considerar o THC um serviço portuário e, ao mesmo tempo, um componente extrafrete, seria o mesmo que conferir 2 naturezas ao serviço portuário. Isso cria um complicador, porque, para serviços portuários, deve ser emitida a nota fiscal de serviços. O problema o THC é a sua cobrança via conhecimento de transportes que faz com que o valor entre no valor aduaneiro e seja capturado para arrecadação de AFRMM. Ora, se está dando clareza em relação ao THC, devendo ser obrigatória a emissão de nota fiscal, nos termos da LEI Nº 8.846, DE 21 DE JANEIRO DE 1994 e de acordo com as Leis de cada município portuário. Pelo que levantamos, todos os municípios portuários exigem a emissão de nota fiscal por serviços portuários. Logo, a comprovação do pagamento do THC deve ser apresentada ao usuário e não apenas sobre o serviço de intermediação. No mínimo, o usuário deve ter acesso à nota fiscal emitida pelo terminal contra o armador, quando ele requerer. Mostrar a nota fiscal, dar clareza a isso, além de ser obrigatório para o usuário serve para fechar a contabilidade do usuário por meio de documento fiscal. Permitir que se cobre comissão sobre ganho de eficiência não é o caminho correto. Isso, fará com que o custo do usuário aumente, principalmente, quando a Antaq afirma não poder intervir nisso. Ora, o ganho de eficiência de operação em um terminal deveria ser obrigação do armador para atrair seus clientes, mas, em mercados concentrados, isso não é necessário. Somos contra a permitir essa cobrança. A regulação do THC poderia ser mais simples. Bastaria o armador apresentar a nota fiscal do terminal comprovando que pagou aquela quantia. Bastaria isso. Com todo respeito, essa regulação está errada. Os usuários precisam ter acesso a nota fiscal para fechar sua contabilidade, apenas isso. Não há problema algum para os terminais emitirem as notas fiscais para o THC, porque as emissões de nfe são feitas via sistema e não manual. Com todo respeito, mas as alterações propostas não trarão clareza aos usuários. O que vai acontecer? Os armadores vão montar números, fazendo com que o valor pago ao terminal seja um mínimo, como já acontece, tirando a diferença na intermediação. Ou seja, resolve-se a parte fiscal, mas não a do usuário.</p>

05498726000110	ANUT - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE DE CARGA	Art. 1º - .....Terminal Handling Charge (THC) na exportação e na importação, como também da abusividade na cobrança da SSE - Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres na importação, ao apurar .....	Nova redação incluindo o SSE, comumente chamado de THC 2 que é muitas vezes cobrado do usuário de forma indevida ou com valores abusivos. A proposição é ampliar a abrangência da norma incluindo todas as taxas cobradas tanto na exportação como na importação.
10791765000140	Associação Brasileira da Indústria do Arroz	Somente comentário introdutório A NECESSIDADE DE UMA METODOLOGIA AMPLA QUE IDENTIFIQUE E COMBATA AS ABUSIVIDADES NÃO SOMENTE DO THC.	A NECESSIDADE DE UMA METODOLOGIA AMPLA QUE IDENTIFIQUE E COMBATA AS ABUSIVIDADES NÃO SOMENTE DO THC. A proposta de normativo colocada para consulta via AP 03/2022 é louvável, todavia, está focada em resolver um problema de assimetria de informação na cobrança do THC entre o preço cobrado pelo operador portuário e aquele cobrado pelo transportador marítimo ou seu agente intermediário, assim como evitar a sonegação fiscal de ISS e do IRPJ. Nesse sentido, pela análise da proposta de norma, a abusividade fica limitada a esse contexto, ou seja, se um terminal cobra R\$ 1.000,00, e o transportador cobra R\$ 1.000,00, e esse comprova que pagou R\$ 1.000,00 bem como a nota fiscal de R\$ 1.000,00, parece-nos que não há abusividade. A ABIARROZ entende que a Antaq deve ter como diretriz buscar a modicidade e transparência, ou seja, o que justifica a cobrança de R\$ 1.000,00? A solução desse problema demandaria um estudo para evitar a cobrança imódica no setor portuário, não somente do THC, mas da armazenagem, do scanner e de outras rubricas, que sobrecarregam os custos logísticos dos nossos associados. A solução desse problema não está na proposta de norma da AP 03/2022, e implicaria numa discussão para a metodologia de preço teto no setor de serviços portuários. Fica a reflexão para os servidores da Antaq, pois ainda que seja obtida transparência e reduzida a sonegação fiscal, o valor da cobrança deverá ser módico, pois sem essa condição, não haverá serviço adequado. O modelo de cobrança de preços portuários é ex post, com liberdade de preços, o que implica, quando o valor cobrado pode ser muito alto (imódico, abusivo) na exportação ou na importação, quando a carga fica muitos dias armazenada, com o valor indexado a um % ad valorem sobre o valor CIF e FOB. Dessa forma, é preciso que a ANTAQ enfrente esse problema, ampliando a metodologia, não somente para o THC, mas para o serviço de armazenagem, inspeção não invasiva, dentre outros. Há vários casos, dentro do modelo atual, em que a armazenagem é maior do que o valor da carga.
03449280000108	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil	Comentário introdutório	Introdução: A NECESSIDADE DE UMA METODOLOGIA AMPLA QUE IDENTIFIQUE E COMBATA AS ABUSIVIDADES NÃO SOMENTE DO THC. A proposta de normativo colocada para consulta via AP 03/2022 é louvável, todavia, está focada em resolver um problema de assimetria de informação na cobrança do THC entre o preço cobrado pelo operador portuário e aquele cobrado pelo transportador marítimo ou seu agente intermediário, assim como evitar a sonegação fiscal de ISS e do IRPJ. Nesse sentido, pela análise da proposta de norma, a abusividade fica limitada a esse contexto, ou seja, se um terminal cobra R\$ 1.000,00, e o transportador cobra R\$ 1.000,00, e esse comprova que pagou R\$ 1.000,00 bem como a nota fiscal de R\$ 1.000,00, parece-nos que não há abusividade. A CECAFÉ entende que a Antaq deve ter como diretriz buscar a modicidade e transparência, ou seja, o que justifica a cobrança de R\$ 1.000,00? A solução desse problema demandaria um estudo para evitar a cobrança imódica no setor portuário, não somente do THC, mas da armazenagem, do scanner e de outras rubricas, que sobrecarregam os custos logísticos dos nossos associados. A solução desse problema não está na proposta de norma da AP 03/2022, e implicaria numa discussão para a metodologia de preço teto no setor de serviços portuários. Fica a reflexão para os servidores da Antaq, pois ainda que seja obtida transparência e reduzida a sonegação fiscal, o valor da cobrança deverá ser módico, pois sem essa condição, não haverá serviço adequado. O modelo de cobrança de preços portuários é ex post, com liberdade de preços, o que implica, quando o valor cobrado pode ser muito alto (imódico, abusivo) na exportação ou na importação, quando a carga fica muitos dias armazenada, com o valor indexado a um % ad valorem sobre o valor CIF e FOB. Dessa forma, é preciso que a ANTAQ enfrente esse problema, ampliando a metodologia, não somente para o THC, mas para o serviço de armazenagem, inspeção não invasiva, dentre outros. Há vários casos, dentro do modelo atual, em que a armazenagem é maior do que o valor da

			carga. Destaca-se, ainda, que a proposta de norma abrange somente a exportação e a importação, todavia, como os associados do CECAFÉ também operam o transporte marítimo na cabotagem, principalmente das cargas advindas do porto de Vitória/ES, para evitar problemas futuros, há sugestão de inclusão de texto na contribuição para que a norma se aplique ao THC cobrado do usuário nesse tipo de navegação.
33109000000183	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT	A Minuta de Resolução deve ser revista por esta E. ANTAQ, a fim de substituir as propostas de alteração da Resolução 62 pelo monitoramento periódico das tabelas públicas de preços de THC divulgadas pelos transportadores marítimos, sendo que tal proposta já possibilita integralmente a fiscalização sobre o cumprimento dos deveres impostos aos transportadores marítimos pela atual regulamentação da ANTAQ. Como consequência disso, a proposta de publicação de uma instrução normativa voltada ao estabelecimento de metodologia para apreciação de condutas abusivas relativas à THC deve ser reconsiderada, visto que eventuais abusividades pontuais devem ser devidamente apuradas pela ANTAQ em controle regulatório ex post, mediante solicitação dos usuários, a fim de apurar estritamente eventual descumprimento do contrato livremente pactuado entre as partes. Dito isso, caso esta E. ANTAQ decida prosseguir com as alterações à Resolução 62 propostas na Minuta de Resolução (o que se ventila apenas hipoteticamente), a minuta de instrução normativa deve ser revista. Em função do limite de caracteres, o CENTRONAVE apresenta suas contribuições completas de revisão da Minuta de Resolução por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br.	A Minuta de Resolução deve ser revista por esta E. ANTAQ, a fim de substituir as propostas de alteração da Resolução 62 pelo monitoramento periódico das tabelas públicas de preços de THC divulgadas pelos transportadores marítimos, sendo que tal proposta já possibilita integralmente a fiscalização sobre o cumprimento dos deveres impostos aos transportadores marítimos pela atual regulamentação da ANTAQ. Como consequência disso, a proposta de publicação de uma instrução normativa voltada ao estabelecimento de metodologia para apreciação de condutas abusivas relativas à THC deve ser reconsiderada, visto que eventuais abusividades pontuais devem ser devidamente apuradas pela ANTAQ em controle regulatório ex post, mediante solicitação dos usuários, a fim de apurar estritamente eventual descumprimento do contrato livremente pactuado entre as partes. Dito isso, caso esta E. ANTAQ decida prosseguir com as alterações à Resolução 62 propostas na Minuta de Resolução (o que se ventila apenas hipoteticamente), a minuta de instrução normativa deve ser revista. Em função do limite de caracteres, o CENTRONAVE apresenta suas contribuições completas de revisão da Minuta de Resolução por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br.
07182949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	Art 1o - ALTERAÇÃO "Disciplinar a metodologia para determinar abusividade na cobrança de da Tarifa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge ..." Substituição da palavra "taxa" por "tarifa".	Justificativas: Substituição do termo "taxa" por "tarifa", porque no vocabulário jurídico-fiscal brasileiro, taxa é denominação de cobrança de valor para o poder público; No caso específico, trata-se de tarifa de uso do terminal arrendado ou autorizado pela União, que de acordo com a CF é responsabilidade da União, como igualmente são pedágios de rodovias e fretes ferroviários; Cria insegurança jurídica ao usuário, uma vez que o termo "taxa" não se caracteriza nem como preço nem como tarifa.
<b>Total de contribuições do dispositivo: 6</b>			

A metodologia disciplinada busca sistematizar as análises de casos concretos que envolvam abusividade na cobrança de THC e padronizar procedimentos, naquilo que couber, de maneira a aumentar a assertividade das decisões, a transparência e a segurança jurídica para o mercado.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
05498726000110	ANUT - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE DE CARGA	Incluir no parágrafo o SSE - Serviço de Segregação e Entrega de containeres, como já proposto no texto alternativo do Art. 1º. Dai para frente revisar todos os art. incluindo o SSE, previsto na Resolução Normativa 34 de 19/08/2019.	Maior abrangência da norma incluindo todas as taxas de terminal ou de operadores portuários, tanto na exportação como na importação.
<b>Total de contribuições do dispositivo: 1</b>			

Os procedimentos de apuração de indícios de abusividade na cobrança de THC devem observar a presente Instrução Normativa e têm por finalidade auxiliar os servidores da ANTAQ na instrução dos processos administrativos quando da aplicação dos normativos vigentes que regulamentam a matéria.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
07182949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT	Art 2o - ALTERAÇÃO Diz no artigo. "... apuração de indícios de abusividade na cobrança de THC ...", bem como no seu Art. 1o. Preliminarmente, cabe definir com exatidão o que é "conduta abusiva", quem é o autor e quem é a vítima.	"Conduta abusiva" é a cobrança de tarifa do THC em valor exorbitante pelo transportador marítimo ou terminal de contêiner ao Usuário, dono de carga. "Valor exorbitante" - é o parâmetro de valor quando o serviço THC de exportação excede a soma dos valores de serviços THC de importação mais o SSE. E quando o serviço THC de importação excede ao valor do THC de exportação menos o SSE. Justificativas: A norma não pode estar em desacordo com as definições de outra norma, a RN 34, que criou 3 serviços diferentes; Se não houver clareza e coerência com a descrição do serviço da citada norma, ao se mencionar apenas o THC, genericamente, resta caracterizada a cobrança em duplicidade de serviço do SSE; A Usupport não pode deixar de registrar a sua total discordância com as definições da RN 34, quando o THC foi "fatiado" em três serviços diferentes, não sendo esta a prática globalizada, dificultando a competição do Brasil no comércio internacional. Ao adotar um sistema diferente, a Agência torna-se a responsável por contribuir para a exclusão do país ao ambiente globalizado. THC - Tarifa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge, é a principal tarifa cobrada pelo Terminal de Contêiner, por serviço de movimentação de cargas, na importação ou na exportação. As minutas da IN e Resolução Antaq, no entanto, nos seus Arts. 1os, referem-se à THC. Esta referência está em desacordo com a RN34 (art.2o - X), uma vez que esta subdividiu a THC em 3 serviços distintos com abrangências físicas diferentes. Assim, a definição da cobrança da tarifa do serviço, deve ser exata, dizendo quais os serviços que o transportador marítimo cobrará e a quem. Terminal de Contêiner - agente econômico arrendatário ou autorizatário prestador do serviço denominado THC, fiscalizado pela Agência para evitar condutas abusivas ao Usuário. Transportador Marítimo - agente econômico que transporta carga de um porto para outro, prestando o serviço de frete, sempre contratado pelo Usuário, dono de carga, e fiscalizado pela Agência para evitar condutas abusivas ao Usuário. Usuário, Dono de Carga - agente econômico, contratante e pagador de todos os serviços prestados pelo Transportador Marítimo e Terminal de Contêiner. O Usuário é o único contratante, portanto a vítima de condutas abusivas praticadas pelo Transportador Marítimo e/ou Terminal de Contêiner.
Total de contribuições do dispositivo: 1			

a legitimidade da parte para representar a requerente;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
33109000000183	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), o art. 5º, I deve ter sua redação alterada. Para fins de comprovação da legitimidade da parte denunciante, a denúncia relativa a supostas abusividades cometidas por transportador marítimo na qualidade de "intermediário" na contratação da THC em nome do usuário apenas deve prosseguir caso a parte interessada apresente instrumento de procuração comprovando a outorga de poderes ao transportador marítimo para o fim específico de contratação da THC junto ao operador portuário, em atendimento ao art. 653 do Código Civil. Sem tal documento comprobatório da legitimidade da denunciante, a denúncia deve ser arquivada em análise de mérito, diante da ausência de documento obrigatório para comprovar a relação de "intermediação" entre transportador	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), o art. 5º, I deve ter sua redação alterada. Para fins de comprovação da legitimidade da parte denunciante, a denúncia relativa a supostas abusividades cometidas por transportador marítimo na qualidade de "intermediário" na contratação da THC em nome do usuário apenas deve prosseguir caso a parte interessada apresente instrumento de procuração comprovando a outorga de poderes ao transportador marítimo para o fim específico de contratação da THC junto ao operador portuário, em atendimento ao art. 653 do Código Civil. Sem tal documento comprobatório da legitimidade da denunciante, a denúncia deve ser arquivada em análise de mérito, diante da ausência de documento obrigatório para comprovar a relação de "intermediação" entre transportador marítimo e usuário para a contratação dos serviços de operação de pátio. Isso porque, na ausência de procuração específica, não se constitui relação jurídica de mandato, devendo ser reconhecido em tais casos que o transportador marítimo não contratou os serviços de operação de pátio na qualidade de "intermediário" do usuário, e sim para atender a seus próprios interesses, de modo que o usuário não é parte legítima para requerer informações confidenciais do contrato celebrado entre o transportador marítimo e o operador portuário, inexistindo qualquer pagamento do usuário ao

<p>marítimo e usuário para a contratação dos serviços de operação de pátio. Isso porque, na ausência de procuração específica, não se constitui relação jurídica de mandato, devendo ser reconhecido em tais casos que o transportador marítimo não contratou os serviços de operação de pátio na qualidade de "intermediário" do usuário, e sim para atender a seus próprios interesses, de modo que o usuário não é parte legítima para requerer informações confidenciais do contrato celebrado entre o transportador marítimo e o operador portuário, inexistindo qualquer pagamento do usuário ao transportador marítimo a título de "restituição".</p>	transportador marítimo a título de "restituição".
Total de contribuições do dispositivo: 1	

o cumprimento, pela parte interessada, de submissão das informações mínimas necessárias para a averiguação de indícios de abusividade na cobrança de THC a título de restituição; e			
CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
3310900000183	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), o art. 5º, III deve ter sua redação alterada. Para fins de comprovação da submissão das informações mínimas necessárias para a averiguação de indícios de abusividade na cobrança da THC, a denunciante deve comprovar que o valor da THC previamente pactuado em regime de liberdade de negociação com o transportador marítimo não foi observado. Sem documentos comprobatórios de tal descumprimento contratual, a denúncia deve ser arquivada, diante da ausência de materialidade da infração, considerando que vigora no mercado de transporte marítimo o regime legal de liberdade de preços e de negociação, conforme o art. 421 do Código Civil e os arts. arts. 43, II e 45 da Lei nº 10.233/2001.	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), o art. 5º, III deve ter sua redação alterada. Para fins de comprovação da submissão das informações mínimas necessárias para a averiguação de indícios de abusividade na cobrança da THC, a denunciante deve comprovar que o valor da THC previamente pactuado em regime de liberdade de negociação com o transportador marítimo não foi observado. Sem documentos comprobatórios de tal descumprimento contratual, a denúncia deve ser arquivada, diante da ausência de materialidade da infração, considerando que vigora no mercado de transporte marítimo o regime legal de liberdade de preços e de negociação, conforme o art. 421 do Código Civil e os arts. arts. 43, II e 45 da Lei nº 10.233/2001.
Total de contribuições do dispositivo: 1			

A análise do requerimento inicial dar-se-á mediante o recebimento das seguintes informações:			
CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
10828710000168	AEXA-Associação de Exportadores de Açúcar e Alcool	Incluir as alíneas: k) Termo Internacional de comércio utilizado (Incoterms); l) Documento fiável, público ou privado, que comprove o valor da carga sendo importada ou exportada;	Para a inserção da alínea k): Incoterms é a abreviação de uma expressão inglesa: International Commercial Terms, que constituem um padrão de normas que regulamentam o comércio internacional de mercadorias e definem quem pagará o frete e o seguro, qual o local de entrega, entre outros pontos fundamentais para se perceber no detalhe as circunstâncias da transação. Para a inserção da alínea l): Na análise de indícios de abusividade na cobrança de THC é imprescindível que o valor da carga importada ou exportada, que se encontra no interior do contêiner, seja conhecido e levado em consideração.
Total de contribuições do dispositivo: 1			

conhecimento de embarque marítimo, contratos ou acordos celebrados entre as partes;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
07182949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	Conhecimento de embarque marítimo, com inclusão do Incoterm da operação, uma vez que os contratos ou acordos celebrados entre comprador e vendedor é necessário;	Tendo em vista a relevância do contrato entre usuários, comprador e vendedor, contém o Incoterm para entender o contexto da operação de contratação, sugere-se alterar a alínea a do inciso II para incluir o Incoterm.
10791765000140	Associação Brasileira da Indústria do Arroz	a) conhecimento de embarque marítimo, Incoterm da operação, contratos ou acordos celebrados entre as partes;	Tendo em vista a relevância do Incoterm para entender o contexto da operação de contratação, sugere-se alterar a alínea a do inciso II para:
03449280000108	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil	a) conhecimento de embarque marítimo, Incoterm da operação, contratos ou acordos celebrados entre as partes;	Tendo em vista a relevância do Incoterm para entender o contexto da operação de contratação, sugere-se alterar a alínea a do inciso II para incluir o Incoterm
Total de contribuições do dispositivo: 3			

nota fiscal acerca do pagamento pelo serviço de intermediação de THC;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
07182949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	A Usuport não concorda com a emissão de nota fiscal referente à intermediação, logo que o serviço THC, principal, obrigatório e previsível, é de responsabilidade da União.	A Usuport não concorda com a emissão de nota fiscal referente à intermediação, logo que o serviço THC, principal, obrigatório e previsível, é de responsabilidade da União.
33109000000183	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), o art. 6º, II, b deve ser suprimido, diante da impossibilidade de emissão de nota fiscal por parte de transportadores marítimos e suas respectivas agências atuantes no Brasil, bem como da obrigatoriedade de inserção da THC em Conhecimento de Embarque prevista na Lei Federal nº 10.893/2004.	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), o art. 6º, II, b deve ser suprimido, diante da impossibilidade de emissão de nota fiscal por parte de transportadores marítimos e suas respectivas agências atuantes no Brasil, bem como da obrigatoriedade de inserção da THC em Conhecimento de Embarque prevista na Lei Federal nº 10.893/2004.
Total de contribuições do dispositivo: 2			

comprovação dos valores a serem restituídos a título de THC pagos pelo transportador marítimo à instalação portuária ou ao operador portuário;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
07182949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	O THC deve ser retirado do caráter confidencial por ser o principal, obrigatório e previsível serviço prestado pelo terminal autorizado ou concessionado pela União. Se não houvesse o interesse público no serviço do THC, não haveria necessidade de efetuar leilões de arrendamentos para exploração de bem público, processos de autorizações para terminais privados e atuação de agência reguladora.	O THC deve ser retirado do caráter confidencial por ser o principal, obrigatório e previsível serviço prestado pelo terminal autorizado ou concessionado pela União. Se não houvesse o interesse público no serviço do THC, não haveria necessidade de efetuar leilões de arrendamentos para exploração de bem público, processos de autorizações para terminais privados e atuação de agência reguladora.
33109000000183	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 6º, II, c e i devem ser suprimidos,	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 6º, II, c e i devem ser suprimidos, diante da confidencialidade que rege os contratos celebrados entre transportadores marítimos e operadores portuários, por

	diante da confidencialidade que rege os contratos celebrados entre transportadores marítimos e operadores portuários, por se tratar de informação concorrencialmente sensível.	se tratar de informação concorrencialmente sensível.
Total de contribuições do dispositivo: 2		

nota fiscal acerca do pagamento pela cesta de serviços;			
CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
07182949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT	A Usupport não concorda com a emissão de nota fiscal referente à intermediação, logo que o serviço THC, principal, obrigatório e previsível, é de responsabilidade da União.	A Usupport não concorda com a emissão de nota fiscal referente à intermediação, logo que o serviço THC, principal, obrigatório e previsível, é de responsabilidade da União.
Total de contribuições do dispositivo: 1			

valor do frete contratado ao transportador marítimo ou ao agente intermediário;			
CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
07182949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT	Não cabe confidencialidade para o THC, uma vez que é um serviço de interesse público e deve ser 100% transparente.	Não cabe confidencialidade para o THC, uma vez que é um serviço de interesse público e deve ser 100% transparente.
33109000000183	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 6º, II, g e j devem ser suprimidos, visto que tratam de valores alheios à THC livremente pactuada entre as partes, de modo que não interferem na análise de eventual descumprimento contratual em relação ao valor da THC.	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 6º, II, g e j devem ser suprimidos, visto que tratam de valores alheios à THC livremente pactuada entre as partes, de modo que não interferem na análise de eventual descumprimento contratual em relação ao valor da THC.
Total de contribuições do dispositivo: 2			

valores cobrados pela instalação portuária ou operador portuário ao transportador marítimo; e			
CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
33109000000183	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 6º, II, c e i devem ser suprimidos, diante da confidencialidade que rege os contratos celebrados entre transportadores marítimos e operadores portuários, por se tratar de informação concorrencialmente sensível.	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 6º, II, c e i devem ser suprimidos, diante da confidencialidade que rege os contratos celebrados entre transportadores marítimos e operadores portuários, por se tratar de informação concorrencialmente sensível.
Total de contribuições do dispositivo: 1			

valores totais pagos pelo usuário.			
------------------------------------	--	--	--

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
07182949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT	A confidencialidade é pertinente para as relações entre transportador e terminal, mas não cabe para a THC.	A confidencialidade é pertinente para as relações entre transportador e terminal, mas não cabe para a THC.
10791765000140	Associação Brasileira da Indústria do Arroz	Contribuição : Tendo em vista a relevância do valor da carga como parâmetro para se apurar a modicidade, sugere-se a inclusão da alínea k. k) valor da carga que se encontra no contêiner, mediante comprovante da Declaração de Importação, da Declaração de Exportação, da Fatura da operação de compra e venda ou de outro comprovante idôneo do valor da carga.	Contribuição : Tendo em vista a relevância do valor da carga como parâmetro para se apurar a modicidade, sugere-se a inclusão da alínea k.
03449280000108	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil	Contribuição do CECAFÉ: Tendo em vista a relevância do valor da carga como parâmetro para se apurar a modicidade, sugere-se a inclusão da alínea k. k) valor da carga que se encontra no contêiner, mediante comprovante da Declaração de Importação, da Declaração de Exportação, da Fatura da operação de compra e venda ou de outro comprovante idôneo do valor da carga.	Contribuição do CECAFÉ: Tendo em vista a relevância do valor da carga como parâmetro para se apurar a modicidade, sugere-se a inclusão da alínea k.
33109000000183	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 6º, II, g e j devem ser suprimidos, visto que tratam de valores alheios à THC livremente pactuada entre as partes, de modo que não interferem na análise de eventual descumprimento contratual em relação ao valor da THC.	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 6º, II, g e j devem ser suprimidos, visto que tratam de valores alheios à THC livremente pactuada entre as partes, de modo que não interferem na análise de eventual descumprimento contratual em relação ao valor da THC.
Total de contribuições do dispositivo: 4			

observar a condição de modicidade, caracterizada pela adoção de preços, fretes, taxas e sobretaxas em bases justas, transparentes e não discriminatórias e que reflitam o equilíbrio entre os custos da prestação dos serviços e os benefícios oferecidos aos usuários; permitir o melhoramento e a expansão dos serviços e estimar a remuneração adequada pelo serviço prestado; e

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
33109000000183	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), o art. 7º, I deve ser suprimido, considerando que (i) a "modicidade de tarifas" é conceito aplicável exclusivamente aos serviços de natureza pública, o que não é o caso dos serviços prestados por transportadores marítimos , (ii) não há respaldo legal para a interferência nos preços e condições comerciais estabelecidos nos contratos privados livremente pactuados entre transportadores marítimos e usuários, conforme o art. 421 do Código Civil e os arts. 43, II e 45 da Lei nº 10.233/2001, e (iii) os custos incorridos por transportadores marítimos são informações concorrencialmente sensíveis (conforme já reconhecido pelo CADE), de modo que não há fundamento legal para eventual análise do "equilíbrio entre os custos da prestação dos serviços e os benefícios oferecidos aos usuários". A análise e apuração de denúncias de cobranças abusivas de THC devem ser devidamente investigadas pela	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), o art. 7º, I deve ser suprimido, considerando que (i) a "modicidade de tarifas" é conceito aplicável exclusivamente aos serviços de natureza pública, o que não é o caso dos serviços prestados por transportadores marítimos , (ii) não há respaldo legal para a interferência nos preços e condições comerciais estabelecidos nos contratos privados livremente pactuados entre transportadores marítimos e usuários, conforme o art. 421 do Código Civil e os arts. 43, II e 45 da Lei nº 10.233/2001, e (iii) os custos incorridos por transportadores marítimos são informações concorrencialmente sensíveis (conforme já reconhecido pelo CADE), de modo que não há fundamento legal para eventual análise do "equilíbrio entre os custos da prestação dos serviços e os benefícios oferecidos aos usuários". A análise e apuração de denúncias de cobranças abusivas de THC devem ser devidamente investigadas pela ANTAQ em controle regulatório ex post, mediante solicitação dos usuários, a fim de apurar estritamente eventual descumprimento do contrato livremente pactuado entre as partes.



ANTAQ em controle regulatório ex post, mediante solicitação dos usuários, a fim de apurar estritamente eventual descumprimento do contrato livremente pactuado entre as partes.

**Total de contribuições do dispositivo: 1**

Constitui como diretriz geral o reconhecimento de que a THC possui natureza de preço e pode decorrer de negociação de serviços entre o transportador marítimo e a instalação portuária ou operador portuário, que pode envolver movimentação expressiva de quantidade de cargas de diversos agentes econômicos e que possui o condão de trazer ganhos de eficiência ao usuário, ao transportador marítimo e à instalação portuária ou operador portuário, com o objetivo de promover a fluidez logística de transporte mediante adoção de práticas justas e razoáveis.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
07182949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	O THC não possui natureza de preço, mas sim de natureza pública, por ser serviço prestado por empresa em bem público, obtido por meio de arrendamento, assim como, trata-se de responsabilidade da União, por conter interesse público nacional.	O THC não possui natureza de preço, mas sim de natureza pública, por ser serviço prestado por empresa em bem público, obtido por meio de arrendamento, assim como, trata-se de responsabilidade da União, por conter interesse público nacional.
10791765000140	Associação Brasileira da Indústria do Arroz	Art. 8º Constitui como diretriz geral o reconhecimento de que a THC possui natureza de preço e que se trata de serviço portuário, nos termos do inciso X do art. 2º, da Resolução Normativa nº 34/2019, e pode decorrer de negociação de serviços entre o transportador marítimo e a instalação portuária ou operador portuário, que pode envolver movimentação expressiva de quantidade de cargas de diversos agentes econômicos e que possui o condão de trazer ganhos de eficiência ao usuário, ao transportador marítimo e à instalação portuária ou operador portuário, com o objetivo de promover a fluidez logística de transporte mediante adoção de práticas justas e razoáveis. Justificativa: Ajuste para ressaltar que o THC é serviço portuário, excepcionalmente cobrado pelo transportador ou seu agente intermediário	Justificativa: Ajuste para ressaltar que o THC é serviço portuário, excepcionalmente cobrado pelo transportador ou seu agente intermediário. Observo que a RN 34/2019 foi revogada pela Res 72/2022
03449280000108	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil	Art. 8º Constitui como diretriz geral o reconhecimento de que a THC possui natureza de preço e que se trata de serviço portuário, nos termos do inciso X do art. 2º, da Resolução Normativa nº 34/2019, e pode decorrer de negociação de serviços entre o transportador marítimo e a instalação portuária ou operador portuário, que pode envolver movimentação expressiva de quantidade de cargas de diversos agentes econômicos e que possui o condão de trazer ganhos de eficiência ao usuário, ao transportador marítimo e à instalação portuária ou operador portuário, com o objetivo de promover a fluidez logística de transporte mediante adoção de práticas justas e razoáveis.	Justificativa: Ajuste para ressaltar que o THC é serviço portuário, excepcionalmente cobrado pelo transportador ou seu agente intermediário
07182949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	IN ART. 8o. - "Constitui como diretriz geral o reconhecimento de que o THC possui natureza de preço ..."	"Constitui como diretriz geral o reconhecimento de que o THC possui natureza de preço ...". A Usuport não concorda com esta diretriz porque o THC é o pedágio cobrado do Usuário, dono da carga, pelo serviço de utilização do Terminal de Contêiner arrendado ou autorizado. O THC é o principal e previsível serviço prestado pelo Terminal, cobrado em 100% das cargas nele movimentadas. A Agência e o Terminal devem obedecer as Leis 12.815 e 10.233, decorrentes do Art. 21 da CF, onde é precisa a competência da União, conforme o inciso 12, alínea "f", "explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão os portos marítimos." A União é a responsável pela exploração dos serviços portuários, o que significa possuir natureza pública, traduzido em preços públicos ou tarifas públicas. Além do mais, os terminais arrendados estão situados em bens públicos, o que reforça a cobrança de tarifa pública, análogamente ao pedágio de rodovia, tarifa

	de frete ferroviário e tarifa de embarque em aeroporto. Caso reconheça que possui natureza de preço privado, ao contrário do definido na CF, a Antaq estaria, consequentemente, privilegiando os Terminais e prejudicando os donos de cargas. A "natureza de preço" pode definir a discussão entre o contratante e contratado no âmbito privado, excluindo a União e até mesmo a própria agência reguladora, o que não é desejado nem correto. Nas exportações FOB e importações CIF, situações típicas da maioria das operações do comércio exterior brasileiro, restam caracterizadas monopólio, em que o dono da carga não tem alternativa de escolha. Esta norma é a oportunidade de começar a sanar este grave problema que atinge a competitividade do Brasil.
Total de contribuições do dispositivo: 4	

Constitui como igual diretriz geral o reconhecimento de que é permitida a celebração de negócio jurídico diretamente entre usuário e instalação portuária ou operador portuário na contratação de serviços portuários de movimentação de cargas.			
CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
10791765000140	Associação Brasileira da Indústria do Arroz	Parágrafo Único Constitui como igual diretriz geral o reconhecimento de que é permitida a celebração de negócio jurídico diretamente entre usuário e instalação portuária ou operador portuário na contratação de serviços portuários de movimentação de cargas, e que o valor pago a título de THC decorrente dessa contratação direta também se submete à metodologia para aferição de abusividade dessa norma.	alteração do parágrafo único, para incluir eventual THC cobrado pelo operador portuário diretamente do usuário, à metodologia da abusividade.
03449280000108	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil	Parágrafo Único Constitui como igual diretriz geral o reconhecimento de que é permitida a celebração de negócio jurídico diretamente entre usuário e instalação portuária ou operador portuário na contratação de serviços portuários de movimentação de cargas, e que o valor pago a título de THC decorrente dessa contratação direta também se submete à metodologia para aferição de abusividade dessa norma.	Contribuição do CECAFÉ: trechos em vermelho, alteração do parágrafo único, para incluir eventual THC cobrado pelo operador portuário diretamente do usuário, à metodologia da abusividade.
Total de contribuições do dispositivo: 2			

A metodologia para aferição de abusividade possui as seguintes etapas orientadoras:			
CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
33109000000183	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 10 e 11 devem ter sua redação alterada, a fim de se considerar cabível a configuração de infrações exclusivamente caso comprovado documentalente que o valor de THC previamente pactuado entre transportador marítimo e usuário não foi observado, por se tratar de obrigação contratual livremente estabelecida entre as partes.	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 10 e 11 devem ter sua redação alterada, a fim de se considerar cabível a configuração de infrações exclusivamente caso comprovado documentalente que o valor de THC previamente pactuado entre transportador marítimo e usuário não foi observado, por se tratar de obrigação contratual livremente estabelecida entre as partes.
07182949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	Audiência Pública ANTAQ nº 03/2022 Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento das propostas de atos normativos Disciplina a metodologia para a apreciação de condutas abusivas	A iniciativa da Antaq em normatizar a cobrança do THC, tarifa correspondente ao principal serviço prestado pelos terminais de contêiner, é meritória vista a falta de transparência para o único contratante e pagante de todos os serviços, o dono da carga. A prática brasileira é o transportador marítimo pagar o serviço da THC ao terminal e

relacionadas à Taxa de Movimentação no Terminal

repassar ao dono da carga por valor maior. Na maioria dos portos no mundo, isto ocorre do mesmo modo, porém, o transportador marítimo repassa ao dono da carga o exato valor pago ao terminal. Neste ponto reside o aspecto mais importante e não observado de modo adequado: o transportador possui poder de barganha junto ao terminal decorrente de: a) a quantidade de serviços que contrata; b) números de navios; c) número de contêineres; d) consignações mínimas; e) outras variáveis. Assim, a vantagem na tarifa obtida pela barganha do transportador é repassada ao dono da carga, como atrativo para o seu serviço do transporte marítimo. Não existe intermediação nem refaturamento, apenas um repasse do valor que foi conseguido no momento do contrato do pacote de serviço (box rate) previsto para 3 ou 6 meses, como normalmente acontece e de modo transparente. Por que não se adota sistema igual no Brasil? Este processo simples ajudaria a resolver vários problemas. Basta, a norma reguladora definir que o transportador marítimo emita a Nota de Débito do valor da THC e apresente apenso o comprovante do pagamento ao terminal. Este procedimento tem validade contábil e fiscal. Também espelha a realidade dos fatos, uma vez que o dono da carga efetua a compra e venda, nas modalidades fixadas nos Incoterms, predominantemente FOB, C&F e CIF, em que fica patente suas responsabilidades e, inequivocamente, o verdadeiro tomador do serviço da THC, embora o transportador efetue o pagamento por ele. A RN 34 criou três serviços de abrangências diferentes em substituição à THC simples. A Usuport tem o dever de afirmar que essa norma é prejudicial porque dificulta o controle e fiscalização, sendo nociva à sociedade brasileira. Os terminais fazem permanente lobby para estabelecer o preço-teto de um dos três serviços, como modo de controle. Mas, se isto ocorrer, far-se-ia necessário, também, os preços-tetos para os outros dois serviços, mantendo-se a coerência. A política de intervencionismo termina por favorecer o regulado, enquanto o usuário deseja regras simples e verdadeira competição. Por fim, não é ocioso mencionar que a indústria brasileira perdeu muita competitividade devido aos elevados custos portuários para cargas containerizadas, diferente das cargas graneleiras que tendem a estar em linha com os preços mundiais, dificultando o acesso às cadeias globais. O Brasil está totalmente fora da faixa mundial de custos portuários, devido às imposições de "serviços" e "preços" pelos terminais e transportadores que não existem em outros países, e a agência reguladora não pode se furtar da sua responsabilidade neste processo, porque a desindustrialização é fato, necessitando ser revertida por todos os brasileiros.

Total de contribuições do dispositivo: 2

A análise deve verificar se o valor cobrado foi justo e razoável, conforme o disposto nos art. 7º e art. 10.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
3310900000183	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 10 e 11 devem ter sua redação alterada, a fim de se considerar cabível a configuração de infrações exclusivamente caso comprovado documentalente que o valor de THC previamente pactuado entre transportador marítimo e usuário não foi observado, por se tratar de obrigação contratual livremente estabelecida entre as partes.	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 10 e 11 devem ter sua redação alterada, a fim de se considerar cabível a configuração de infrações exclusivamente caso comprovado documentalente que o valor de THC previamente pactuado entre transportador marítimo e usuário não foi observado, por se tratar de obrigação contratual livremente estabelecida entre as partes.

Total de contribuições do dispositivo: 1

Conduta abusiva é aquela na qual não existem justificativas adequadas, razoáveis, verossímeis e comprováveis.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
00394460055809	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	A proposta não estabelece prazos para manifestação conclusiva das partes e não estabelece progressividade das multas a serem aplicadas.	Sugere-se à Antaq instituir prazo para manifestação conclusiva das partes e a progressividade na aplicação das multas, com vistas a dar maior efetividade à norma e coibir a prática reiterada de abusividades. Os fundamentos destas Contribuições encontram-se no Parecer SEI nº 5397/2022/ME.
Total de contribuições do dispositivo: 1			

Esta Instrução Normativa entra em vigor em [DD] de [MM] de 2021.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
00394460055809	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade	Quanto ao prazo de vigência das propostas, recomenda-se à Antaq observar o disposto no Decreto nº10.139/2019.	Segurança jurídica à aplicação da norma.
Total de contribuições do dispositivo: 1			

Art. 1º Estabelecer instrumentos de aprimoramento de análise e fiscalização da cobrança da Taxa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge (THC) e alterar as normas aprovadas pela Resolução Normativa nº 18-ANTAQ, de 21 de dezembro de 2017, e pela Resolução Normativa nº 34-ANTAQ, de 18 de agosto de 2019.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
07182949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT	O usuário paga pela THC de acordo com o comprador ou vendedor da mercadoria e de acordo com os Incoterms. E entende que o mesmo tem que ter participação total na THC, uma vez que é o principal, obrigatório e previsto serviço do terminal.	O usuário paga pela THC de acordo com o comprador ou vendedor da mercadoria e de acordo com os Incoterms. E entende que o mesmo tem que ter participação total na THC, uma vez que é o principal, obrigatório e previsto serviço do terminal.
19372925000191	Associação de Terminais Portuários Privados	Art. 1º Esta Resolução tem por objetivo alterar as normas aprovadas pela Resolução Normativa nº 18-ANTAQ, de 21 de dezembro de 2017, e pela Resolução Normativa nº 72-ANTAQ, de 01 de abril de 2022, com vistas a estabelecer instrumentos de aprimoramento de análise e fiscalização da cobrança da Taxa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge (THC)	O relatório AIR (§4, §6, §35, §52) define a assimetria de informação entre usuário e transportador marítimo como foco do problema para apuração de possíveis abusividades relacionadas com cobrança de THC de usuários, uma vez que o usuário não tem conhecimento do quanto efetivamente está restituindo ao valor pago a título de THC pelo transportador ao terminal. Ocorre que, no entendimento consolidado da Antaq, ratificado pela Resolução nº 72/2022-Antaq, a THC corresponde ao valor pago pelo usuário ao armador para restituí-lo pelo valor pago a título de Box Rate ao terminal portuário, ou seja, não há participação do terminal na cobrança do THC. Desse modo, trata-se de duas relações e momentos distintos: (i) primeiro a box rate que é paga pelo armador ao terminal portuário, usualmente em momento anterior à relação entre armador-importador/exportador, geralmente firmada com duração de médio ou longo prazo, após um bid privado para negociação do valor da box rate, com contorno voltado tão somente à remuneração da movimentação da carga até a pilha do terminal, (ii) de outro lado a THC que trata da relação entre transportador marítimo com importador ou exportador em que o primeiro é reembolsado dos valores gastos com a box rate sem que nenhum montante, ou fração, pago a título de THC seja repassado ao terminal. Nesse sentido, a ATP entende que devem ser observados e adotados os conceitos da Resolução n.º 72/2022 para correta utilização dos termos de box rate e THC, garantindo que o valor pago pela THC decorra tão somente da relação entre usuário e armador, definida após a escolha do incoterms. Assim, a ATP propõe adequação dos parágrafos §4, §6, §35, §52 do Relatório de AIR 4 (SEI 1430165) para assegurar que quaisquer relações entre o armador e o terminal portuário se enquadram tão somente no conceito de box rate garantindo a preservação dos conceitos

estabelecidos pela Resolução n.º 72/2022.			
05086999000157	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres	Art. 1º Esta Resolução tem por objetivo alterar as normas aprovadas pela Resolução Normativa nº 18-ANTAQ, de 21 de dezembro de 2017, e pela Resolução Normativa nº 34-ANTAQ, de 19 de agosto de 2019, com vistas a estabelecer instrumentos de aprimoramento de análise e fiscalização da cobrança da Taxa de Movimentação no Terminal.	Segundo o Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR), um dos problemas centrais encontrados é "assimetria de informações entre o usuário, importador e exportador, e o transportador marítimo, acerca da THC efetivamente paga ao terminal". Além disso, o AIR aponta, no fluxo de contratação de THC, o "terminal negocia valores de THC com o transportador marítimo" (§37 C/C imagem "Assimetria de Informação na THC"). Ocorre que o THC não é pago ao terminal, e sim ao armador pelo importador ou exportador da carga, conforme incoterms negociados entre esses dois últimos agentes. Pela mesma razão, não se pode falar que o terminal negocia valores de THC com o transportador marítimo, pois essa é outra responsabilidade de negociação do importador ou exportador. Na realidade, a box rate que é paga pelo armador ao terminal portuário, e essa é a cobrança negociada entre eles. Ou seja, THC e box rate não se confundem, o que merece ser corrigido pela Agência na AIR elaborada. A diferença está presente (i.) nos agentes da relação jurídica, e (ii.) no conceito de cada serviço. A (i.) relação armador-terminal portuário é, usualmente, antecedente à relação armador-importador/exportador, vez que é firmada com duração de médio ou longo prazo, após um bid privado para negociação do valor da box rate, com contorno voltado tão somente à remuneração da movimentação da carga até a pilha do terminal, na operação de descarga, marco em que se encerra a prestação de serviço ao navio. A relação armador-importador/exportador se aperfeiçoa após escolha de incoterms, com base em critérios de sua preferência. Da negociação entre armador e responsável pela contratação de transporte da carga, emergem valores de dois serviços: frete e Terminal Handling Charge – THC. Quanto à (ii.) abrangência do serviço, na importação, o box rate é preço cobrado "entre o porão da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário", conforme art. 2º, X, RN 34/2019, e o THC é, na importação, preço cobrado "entre o costado da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário no caso da importação". Nessa seara, infere-se da redação do AIR que o terminal recebe pelo THC, o que é equivocado. Por isso, sugere-se correção do tópico "identificação do problema" e outras referências do AIR, de modo a esclarecer que a não há cobrança/negociação de THC pelo terminal portuário, vez que ele não está inserido na relação armador-carga para negociação dessa cobrança.
05086999000157	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres	Art. 1º Esta Resolução tem por objetivo alterar as normas aprovadas pela Resolução Normativa nº 18-ANTAQ, de 21 de dezembro de 2017, e pela Resolução Normativa nº 34-ANTAQ, de 19 de agosto de 2019, com vistas a estabelecer instrumentos de aprimoramento de análise e fiscalização da cobrança da Taxa de Movimentação no Terminal.	Segundo o Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR), um dos problemas centrais encontrados é "assimetria de informações entre o usuário, importador e exportador, e o transportador marítimo, acerca da THC efetivamente paga ao terminal". Além disso, o AIR aponta, no fluxo de contratação de THC, o "terminal negocia valores de THC com o transportador marítimo" (§37 C/C imagem "Assimetria de Informação na THC"). Ocorre que o THC não é pago ao terminal, e sim ao armador pelo importador ou exportador da carga, conforme incoterms negociados entre esses dois últimos agentes. Pela mesma razão, não se pode falar que o terminal negocia valores de THC com o transportador marítimo, pois essa é outra responsabilidade de negociação do importador ou exportador. Na realidade, a box rate que é paga pelo armador ao terminal portuário, e essa é a cobrança negociada entre eles. Ou seja, THC e box rate não se confundem, o que merece ser corrigido pela Agência na AIR elaborada. A diferença está presente (i.) nos agentes da relação jurídica, e (ii.) no conceito de cada serviço. A (i.) relação armador-terminal portuário é, usualmente, antecedente à relação armador-importador/exportador, vez que é firmada com duração de médio ou longo prazo, após um bid privado para negociação do valor da box rate, com contorno voltado tão somente à remuneração da movimentação da carga até a pilha do terminal, na operação de descarga, marco em que se encerra a prestação de serviço ao navio. A relação armador-importador/exportador se aperfeiçoa após escolha de incoterms, com base em critérios de sua preferência. Da negociação entre armador e responsável pela contratação de transporte da carga, emergem valores de dois serviços: frete e Terminal Handling Charge – THC. Quanto à (ii.) abrangência do serviço, na importação, o box rate é preço cobrado "entre o porão da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário", conforme art. 2º, X, RN 34/2019, e o THC é, na importação, preço cobrado "entre o costado da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário no caso da importação". Nessa seara, infere-se da redação do AIR que o terminal recebe pelo THC, o que é equivocado. Por isso,

sugere-se correção do tópico "identificação do problema" e outras referências do AIR, de modo a esclarecer que a não há cobrança/negociação de THC pelo terminal portuário, vez que ele não está inserido na relação armador-carga para negociação dessa cobrança.

**Total de contribuições do dispositivo: 4**

Art. 2º A norma constante do Anexo da Resolução Normativa nº 18-ANTAQ, de 2017, passa a vigorar com a seguinte alteração: "Art. 8º ..... IV - obter e utilizar o serviço, com ou sem contratação de intermediador, com liberdade de escolha de prestadores, vedados métodos comerciais coercitivos ou desleais, bem como práticas e cláusulas em descumprimento à lei, normas, regulamentos ou tratados, convenções e acordos internacionais ratificados pelo Brasil ou impostas no fornecimento dos serviços; V - obter comprovação de pagamento dos serviços prestados mediante emissão de nota fiscal; e VI - obter comprovação de valores cobrados a título de restituição. § 1º Nos casos em que o serviço contratado seja de intermediação, no qual o agente intermediador negocia volume de contratos na busca de obter ganhos de eficiência, a comprovação da restituição dar-se-á, cumulativamente, mediante: I - nota fiscal acerca do valor do serviço de intermediação contratado, emitida pelo intermediador ao usuário contratante; II - cópia da nota fiscal emitida pela instalação portuária ou operador portuário ao intermediador, suprimidas todas as informações que não guardem relação comercial referente à intermediação contratada e que não prejudiquem a compreensão do valor a ser restituído; e III - memorial de cálculo que apresente a média, por determinada unidade de medida, da totalidade do serviço negociado com o prestador efetivo e que conste, necessariamente: a) fato gerador; b) serviços a que se aplicam; c) base de cálculo; e d) período de aplicação. § 2º O preço do serviço de intermediação deve ser fornecido à contratante antes de iniciada a prestação dos serviços de movimentação portuária. .... Art. 15-A. Metodologias para aferição de abusividade devem observar, não exaustivamente, as seguintes etapas: I - comparar o valor cobrado ou a conduta prestada ao usuário com aquelas em outros cenários em condições as mais similares possíveis; II - solicitar justificativas que sejam adequadas, razoáveis, verossímeis e comprováveis, com comprovação realizada mediante apresentação de provas materiais ou reais, estimativas ou memoriais de cálculo, a depender do objeto da conduta denunciada. .... Art. 27. .... V - não emitir nota fiscal como meio de comprovação de pagamento por serviços prestados, sejam eles de quaisquer natureza: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais); e VI - cobrar valores a título de restituição sem comprovação: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais)."(NR)

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
07182949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT	Destacamos atas do Sr. Bruno Pinheiro, Superintendente de Regulação da Antaq, durante Audiência Pública 03/2022, em 17/05/2022: "Hoje, se o usuário quiser contratar qualquer terminal de contêiner diretamente para pagar o THC, está disponível. O regulador não pode forçar o terminal a aceitar contrato do usuário" Por coerência, o regulador, também e muito mais, não pode forçar o usuário a aceitar o contrato entre o transportador marítimo e o terminal. Portanto, a assertiva do Sr. Bruno Pinheiro somente se tornará verdadeira se o Usuário tiver a opção de escolha de aceitar a oferta do transportador ou pagar diretamente ao terminal. E, sendo o usuário contratante, o regulador possui a obrigação de assegurar este direito, não suprimi-lo. Na hipótese de supressão do direito do usuário, o regulador favorece o transportador e o terminal, em detrimento do dono da carga.	Destacamos atas do Sr. Bruno Pinheiro, Superintendente de Regulação da Antaq, durante Audiência Pública 03/2022, em 17/05/2022: "Hoje, se o usuário quiser contratar qualquer terminal de contêiner diretamente para pagar o THC, está disponível. O regulador não pode forçar o terminal a aceitar contrato do usuário" Por coerência, o regulador, também e muito mais, não pode forçar o usuário a aceitar o contrato entre o transportador marítimo e o terminal. Portanto, a assertiva do Sr. Bruno Pinheiro somente se tornará verdadeira se o Usuário tiver a opção de escolha de aceitar a oferta do transportador ou pagar diretamente ao terminal. E, sendo o usuário contratante, o regulador possui a obrigação de assegurar este direito, não suprimi-lo. Na hipótese de supressão do direito do usuário, o regulador favorece o transportador e o terminal, em detrimento do dono da carga.
05498726000110	ANUT - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE DE CARGA	§ 1º do Art. 8º - Nos casos de contratação de serviços de intermediação, no qual o agente intermediador negocia volume de contratos na busca de obter ganhos de eficiência, a comprovação da restituição dar-se-á, cumulativamente, mediante: ..... III - memorial de cálculo que apresente o valor da parcela que cabe a determinado usuário do serviço do serviço negociado com prestador efetivo e que conste, necessariamente: ..... O Art. 15 A proposto não cabe na Seção II de Deveres dos Transportadores e se necessitar ser mantido deve ser deslocado para o Capítulo VII das Disposições Finais e Transitórias.	Maior clareza redacional nas propostas do Art. 8º para evitar interpretações errôneas. Proposta de realocação do Art 15 A já comentada.
22688420000145	Associação dos Usuários dos Portos do Rio de Janeiro - USUPPORT-RJ	V - obter comprovação de pagamento dos serviços prestados, incluindo os de natureza extra frete marítimo, mediante emissão de nota fiscal ou; e VI - obter comprovação de valores cobrados a título de restituição, mediante apresentação de cópia nota fiscal do prestador do serviço. § 1º Nos casos em que o serviço contratado, incluindo o de natureza extra frete marítimo, seja de	Muitas cobranças extrafretes realizadas por empresas de navegação estrangeiras, no Brasil, referem-se a serviços que são prestados no país, com resultados produzidos no país. O que se classifica como extrafrete, na imensa maioria das vezes, são serviços que não são cobrados mediante nota fiscal, sendo certo que os tributos devidos não são recolhidos. Recentemente, por meio de dois acórdãos (processos TC 004.662/2014-8 e TC 005.639/2019-0), o TCU determinou o envio das cobranças de THC e sobre-estadias de contêineres para apuração de sonegação fiscal de empresas de navegação. Portanto, não

		<p>intermediação, no qual o agente intermediador negocia volume de contratos na busca de obter ganhos de eficiência, a comprovação da restituição dar-se-á, cumulativamente, mediante: § 3º as cobranças de natureza extra frete marítimo deverão seu autorizadas pela Antaq, antes de serem cobradas dos usuários embarcadores, exportadores e importadores. Art. 27.</p> <p>.....</p> <p>..... V - não emitir nota fiscal como meio de comprovação de pagamento por serviços prestados, sejam eles de quaisquer natureza, incluindo os de natureza extra frete marítimo.; multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais); e VI - cobrar valores a título de restituição sem comprovação: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais).”(NR)</p>	<p>há como deixar, simplesmente, as cobranças extras fretes fora dos mencionados dispositivos. A inclusão do §3º se faz necessário, porque não pode a Antaq simplesmente deixar solta a questão das cobranças extras fretes. A Agência só vai acabar essa farra e conter condutas oportunistas quando passar a autorizar esses serviços, tal como faz com os terminais portuários. É óbvio que cobranças extras fretes que precisem ser aplicadas em casos emergenciais, fortuitos e força maior poderão ser aplicadas, mas, mesmo assim, a Agência precisa ser comunicada e declarar se a cobrança procede ou não. Isso evita também a farra da sonegação fiscal que hoje existe.</p>
19372925000191	Associação de Terminais Portuários Privados	<p>Art. 2º O Anexo da Resolução Normativa nº 18-ANTAQ, de 2017, passará a vigorar com a seguinte alteração:</p>	<p>A ATP louva os esforços da agência para coibir eventuais abusividades na cobrança do THC por parte dos armadores que atacam em instalações portuárias brasileiras, porém, entende que há falha conceitual quando no §182 do relatório de AIR a cobrança é classificada como “preço público em sentido estrito”. Celso Antônio Bandeira de Mello (curso de direito administrativo, p. 640) consolida o entendimento de que o preço público ocorre quando o Estado transfere a prestação de serviços públicos para terceiros, por meio de concessão, permissão ou autorização, ou quando o Estado cria uma pessoa jurídica de direito privado para prestar o serviço público ou explorar a atividade econômica de seu interesse. No mesmo sentido, a jurisprudência ratifica o entendimento de que o conceito de preço público pressupõe pagamento à concessionária no exercício de um serviço público, conforme entendimento do TCU (Acórdão 1215/2019) e jurisprudência do STF (ADC 9/DF e RE 541.511-2/RS), o que não ocorre nas relações objeto desta norma. No caso em questão, o THC decorre de acordo privado contratado entre dois particulares para a prestação de um serviço particular, não havendo qualquer tipo de interesse público na prestação do serviço. Nesse sentido, o próprio relatório de AIR é cristalino ao evidenciar que o THC é uma atividade econômica (182, I), ou seja, é regido pela liberdade de preços. Desse modo, faz-se necessária a correção da definição do THC nos §182 e §290, I do Relatório AIR para alteração de “preço público em sentido estrito” para “preço privado” ou tão somente “preço”, uma vez que se trata de atividade econômica decorrente de acordo entre privados para prestação de serviço que foge do escopo dos serviços de interesse público. A ATP propõe correção do Relatório de AIR 4 (SEI 1430165) para retificar a definição de THC de “preço público” para “preço privado” ou, subsidiariamente, “preço” somente.</p>
33109000000183	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT	<p>Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), as propostas de alteração dos arts. 8º e 27 da Resolução Normativa 18/Resolução 62 devem ser reconsideradas, eis que (i) têm como justificativa um suposto “problema regulatório” de “assimetria de informação” que não existe efetivamente e não condiz com as relações jurídicas efetivamente estabelecidas entre os agentes que atuam em toda a cadeia de transporte marítimo e com as informações de mercado divulgadas pela própria ANTAQ, (ii) são de impossível implementação por parte dos transportadores marítimos e (iii) implicariam na modificação de base de cálculo de tributo sem a prévia edição de lei. Diante disso, o CENTRONAVE propõe a substituição das alterações à Resolução 62 pela introdução de monitoramento periódico, a ser realizado por esta D. ANTAQ, das</p>	<p>Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), as propostas de alteração dos arts. 8º e 27 da Resolução Normativa 18/Resolução 62 devem ser reconsideradas, eis que (i) têm como justificativa um suposto “problema regulatório” de “assimetria de informação” que não existe efetivamente e não condiz com as relações jurídicas efetivamente estabelecidas entre os agentes que atuam em toda a cadeia de transporte marítimo e com as informações de mercado divulgadas pela própria ANTAQ, (ii) são de impossível implementação por parte dos transportadores marítimos e (iii) implicariam na modificação de base de cálculo de tributo sem a prévia edição de lei. Diante disso, o CENTRONAVE propõe a substituição das alterações à Resolução 62 pela introdução de monitoramento periódico, a ser realizado por esta D. ANTAQ, das tabelas públicas de preços de THC divulgadas pelos transportadores marítimos. Trata-se de alternativa com baixo custo regulatório de implementação e que endereçaria de maneira precisa os pontos trazidos nos documentos técnicos disponibilizados por esta D. Agência.</p>

		tabelas públicas de preços de THC divulgadas pelos transportadores marítimos. Trata-se de alternativa com baixo custo regulatório de implementação e que endereçaria de maneira precisa os pontos trazidos nos documentos técnicos disponibilizados por esta D. Agência.	
05086999000157	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres	Art. 2º O Anexo da Resolução Normativa nº 18-ANTAQ, de 2017, passará a vigorar com a seguinte alteração:	Segundo o Relatório AIR, a cobrança de THC é um preço público em sentido estrito (§182, II), no entanto, o conceito de THC é incompatível com o conceito de preço público apresentado pela Agência, TCU e STF. Primeiramente, o THC não está abarcado por nenhuma dessas hipóteses trazidas pela Agência no §102: (i) o valor é pago pelo exportador/importador, ou seja, não é um ente estatal que paga o THC ao particular; (ii) a movimentação de cargas abarcada pelo THC não é serviço público e sim atividade econômica, como concluiu a própria Agência no §182, inc. I, do AIR, regida pela liberdade de preços e negociação, conforme art. 3, VI, da Lei 12.815/2013; (iii) não é quantia recebida pelo Estado, vez que é paga ao armador, agente privado que não possui qualquer relação com o Poder Público, e (iv) não é contraprestação recebida pelas sociedades de economia mista e empresas públicas, pois todos os agentes envolvidos na cobrança do THC são agentes privados (armador e importador/exportador). Ou seja, o THC não está incluído em nenhuma das hipóteses de preço público trazidos no AIR. Em suma, a movimentação de carga remunerada pelo THC não configura serviço público, e sim atividade econômica pautada pela liberdade de preços, como disposto no art. 3º, inc; VI, Lei de Portos. o conceito de preço público pressupõe pagamento à concessionária no exercício de um serviço público, conforme entendimento do TCU (Acórdão 1215/2019) e jurisprudência do STF (ADC 9/DF e RE 541.511-2/RS), o que não se verifica no caso. Confirma-se, portanto, que o THC não é preço público. De modo a esclarecer e garantir a liberdade de preços nas cobranças portuárias, propõe-se corrigir o enquadramento do THC como preço público e a movimentação remunerada pelo THC como serviço público, considerando que se trata de preço privado e atividade econômica respectivamente.
05086999000157	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres	Art. 2º O Anexo da Resolução Normativa nº 18-ANTAQ, de 2017, passará a vigorar com a seguinte alteração:	Segundo o Relatório AIR, a cobrança de THC é um preço público em sentido estrito (§182, II), no entanto, o conceito de THC é incompatível com o conceito de preço público apresentado pela Agência, TCU e STF. Primeiramente, o THC não está abarcado por nenhuma dessas hipóteses trazidas pela Agência no §102: (i) o valor é pago pelo exportador/importador, ou seja, não é um ente estatal que paga o THC ao particular; (ii) a movimentação de cargas abarcada pelo THC não é serviço público e sim atividade econômica, como concluiu a própria Agência no §182, inc. I, do AIR, regida pela liberdade de preços e negociação, conforme art. 3, VI, da Lei 12.815/2013; (iii) não é quantia recebida pelo Estado, vez que é paga ao armador, agente privado que não possui qualquer relação com o Poder Público, e (iv) não é contraprestação recebida pelas sociedades de economia mista e empresas públicas, pois todos os agentes envolvidos na cobrança do THC são agentes privados (armador e importador/exportador). Ou seja, o THC não está incluído em nenhuma das hipóteses de preço público trazidos no AIR. Em suma, a movimentação de carga remunerada pelo THC não configura serviço público, e sim atividade econômica pautada pela liberdade de preços, como disposto no art. 3º, inc; VI, Lei de Portos. o conceito de preço público pressupõe pagamento à concessionária no exercício de um serviço público, conforme entendimento do TCU (Acórdão 1215/2019) e jurisprudência do STF (ADC 9/DF e RE 541.511-2/RS), o que não se verifica no caso. Confirma-se, portanto, que o THC não é preço público. De modo a esclarecer e garantir a liberdade de preços nas cobranças portuárias, propõe-se corrigir o enquadramento do THC como preço público e a movimentação remunerada pelo THC como serviço público, considerando que se trata de preço privado e atividade econômica respectivamente.
Total de contribuições do dispositivo: 7			



Art. 3º A norma constante do Anexo da Resolução Normativa nº 34-ANTAQ, de 2019, passa a vigorar com a seguinte alteração: "Art. 2º .....  
..... III - Cesta de Serviços (Box Rate): preço cobrado pelo serviço de movimentação das cargas entre o portão do terminal  
portuário e o porão da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre o usuário, o transportador marítimo, ou seus representantes, e a instalação  
portuária ou o operador portuário, no caso da exportação; ou entre o porão da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário, no caso da importação;  
..... Parágrafo único. A Taxa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge (THC) é serviço portuário que, quando contratada  
sob intermediação de transportador marítimo ou agente intermediário, ao representar o exportador ou importador na qualidade de terceiro não interessado, possui natureza extra frete  
marítimo. .... Art. 3º. A THC poderá ser cobrada pelo transportador marítimo, diretamente do exportador, importador ou consignatário,  
conforme o caso, a título de restituição das despesas discriminadas no inciso X do art. 2º, assumidas com a movimentação das cargas e pagas à instalação portuária ou ao operador  
portuário. Art. 4º Os serviços contemplados na Cesta de Serviços (Box Rate) são realizados pela instalação portuária ou pelo operador portuário, na condição de contratado do usuário  
ou transportador marítimo, mediante remuneração livremente negociada, estabelecida em contrato de prestação de serviço ou divulgada em tabela de preços."(NR)

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
22688420000145	Associação dos Usuários dos Portos do Rio de Janeiro - USUPORT-RJ	Parágrafo único. A Taxa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge (THC) é serviço portuário que, quando prestado em portos nacionais, com resultados produzidos no Brasil, não poderá ser cobrada por meio do conhecimento de transporte internacional (Bill of Lading), sendo sua cobrança realizada de forma apartada.	A LOGÍSTICA BRASIL é autora do processo 50300.006232/2020-17 que requereu a proibição da cobrança do THC via conhecimento de transporte internacional, porque além de onerar os usuários em impostos, causa distorções a medida que impostos como IPI, II, ICMS e AFRMM recaem sobre serviços portuários realizados no Brasil, com resultados produzidos no Brasil. Além disso, conforme consta do processo, o fato de o THC ser cobrado no conhecimento, causa um desequilíbrio enorme na nossa balança de serviços. Assim, esperamos que a Antaq reveja sua decisão e proíba a cobrança do THC via conhecimento. Outro ponto muito arriscado é classificar o THC como extra frete. O THC é serviço portuário, pretado por empresa brasileira, devidamente qualificada para tal e esse serviço não pode cair nas mãos de terceiros, alterando sua natureza. A Antaq, dentro do nosso entendimento, sequer teria discricionariedade para promover tal alteração.
33109000000183	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), em relação à proposta de alteração da Resolução Normativa 34/Resolução 72, a natureza jurídica da THC deve passar a ser definida como obrigação contratual resultante de livre negociação entre usuário e transportador marítimo, eis que o termo proposto "restituição" não corresponde às relações jurídicas efetivamente estabelecidas entre os agentes que atuam no transporte marítimo no que se refere aos serviços de operação de pátio. Por conta disso, o CENTRONAVE sugere alterações de redação para os arts. 2º, parágrafo único, 3º e 9º da Resolução 72.	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antag.gov.br (em função do limite de caracteres), em relação à proposta de alteração da Resolução Normativa 34/Resolução 72, a natureza jurídica da THC deve passar a ser definida como obrigação contratual resultante de livre negociação entre usuário e transportador marítimo, eis que o termo proposto "restituição" não corresponde às relações jurídicas efetivamente estabelecidas entre os agentes que atuam no transporte marítimo no que se refere aos serviços de operação de pátio. Por conta disso, o CENTRONAVE sugere alterações de redação para os arts. 2º, parágrafo único, 3º e 9º da Resolução 72.
62642913000169	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim	ANEXO IV Art. 3º A norma constante do Anexo da Resolução Normati va nº 34-ANTAQ, de 2019, passaa vigorar com a seguinte alteração: "Art. 2º ..... ..... ..... ..... III - Cesta de Serviços (Box Rate): preço cobrado pelo serviço de movimentação das cargas entre o portão do terminal portuário e o porão da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre o usuário, o transportador marítimo, ou seus representantes, e a instalação portuária ou o operador portuário, no caso da exportação; ou entre o porão da embarcação e o portão do terminal portuário, no caso da importação; ..... ..... Parágrafo único. A Taxa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge (THC) é serviço portuário que, quando contratada sob intermediação de transportador marítimo ou agente intermediário, ao representar o exportador ou importador na qualidade de terceiro não interessado, possui natureza extra	Nossa primeira sugestão de alteração normativa propõe que a cesta de serviços (box rate) na importação contemple o percurso entre o porão da embarcação e o portão do terminal portuário, para que haja tratamento isonômico nas operações de exportação e da importação, bem como cobrado uma única vez o custo de Terminal Handling Charge (THC). A Abiquim considera que o THC-2 é uma dupla tributação que onera as indústrias químicas e sua cobrança deveria ser eliminada. Nossa segunda sugestão seria de a ANTAQ implementar um portal de transparência onde os custos em relação ao THC estivessem abertos e expostos para visualização e consulta de todos. A partir disso, será possível avaliar a eventual abusividade e verificar se os aumentos realizados no decorrer dos anos é compatível com os índices do mercado.

frete marítimo.

..... Art. 3º. A THC poderá ser cobrada pelo transportador marítimo, diretamente do exportador, importador ou consignatário, conforme o caso, a título de restituição das despesas discriminadas no inciso X do art. 2º, assumidas com a movimentação das cargas e pagas à instalação portuária ou ao operador portuário. Art. 4º Os serviços contemplados na Cesta de Serviços (Box Rate) são realizados pela instalação portuária ou pelo operador portuário, na condição de contratado do usuário ou transportador marítimo, mediante remuneração livremente negociada, estabelecida em contrato de prestação de serviço ou divulgada em tabela de preços. Art. 5º A ANTAQ publicará os valores cobrados de THC em plataforma eletrônica para conhecimento de toda sociedade civil.

Total de contribuições do dispositivo: 3

Art. 4º Esta Resolução entrará em vigor em DD de MM de 2021.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
07182949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT	Contudo, reforçamos as justificativas com os seguintes aspectos: O usuário, seja na condição de exportador ou importador, movimenta toda a cadeia de serviços que envolve a logística de transporte, sendo seu único pagador; O contrato entre o transportador e o usuário torna-se nulo, caso deixe-se ao arbítrio de uma das partes a fixação do preço; É prática abusiva, que deve ser coibida pelo regulador, o transportador marítimo condicionar o fornecimento do seu serviço específico ao fornecimento de outro serviço prestado por terceiro; O THC não compõe o serviço do transporte marítimo; O transportador marítimo se prevalecer de condição monopolista, quando o usuário não tem poder de escolha, exigindo a atuação do regulador; O transportador marítimo se prevalecer da condição de ser empresa estrangeira prestadora de serviço aos brasileiros sem possuir outorga, autorização ou permissão da União; Como o serviço de movimentação da carga no terminal portuário é de responsabilidade da União, torna-se obrigatório que o transportador e/ou terminal publique seu valor; É essencial ao regulador defender os interesses nacionais de proporcionar competitividade às empresas exportadoras e importadoras.	Contudo, reforçamos as justificativas com os seguintes aspectos: O usuário, seja na condição de exportador ou importador, movimenta toda a cadeia de serviços que envolve a logística de transporte, sendo seu único pagador; O contrato entre o transportador e o usuário torna-se nulo, caso deixe-se ao arbítrio de uma das partes a fixação do preço; É prática abusiva, que deve ser coibida pelo regulador, o transportador marítimo condicionar o fornecimento do seu serviço específico ao fornecimento de outro serviço prestado por terceiro; O THC não compõe o serviço do transporte marítimo; O transportador marítimo se prevalecer de condição monopolista, quando o usuário não tem poder de escolha, exigindo a atuação do regulador; O transportador marítimo se prevalecer da condição de ser empresa estrangeira prestadora de serviço aos brasileiros sem possuir outorga, autorização ou permissão da União; Como o serviço de movimentação da carga no terminal portuário é de responsabilidade da União, torna-se obrigatório que o transportador e/ou terminal publique seu valor; É essencial ao regulador defender os interesses nacionais de proporcionar competitividade às empresas exportadoras e importadoras.
07182949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT	RESOLUÇÃO ANTAQ Nº XXX, DE DD DE MMM DE AAAA	RESOLUÇÃO ANTAQ Nº XXX, DE DD DE MMM DE AAAA Art. 1º - Com alterações "Estabelecer instrumentos de aprimoramento de análise e fiscalização da cobrança da Taxa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge (THC) e alterar as normas aprovadas pela Resolução Normativa nº 18-ANTAQ, de 21 de dezembro de 2017, e pela Resolução Normativa nº 34-ANTAQ, de 18 de agosto de 2019." JUSTIFICATIVA Substituição do termo "taxa" por "tarifa", porque no vocabulário jurídico/fiscal brasileiro, taxa é denominação de cobrança de valor para o poder público; No caso de serviços portuários é consagrada a denominação de tarifa para os preços públicos e de preço para os privados. Art.2o IV - NOVA REDAÇÃO obter e utilizar o serviço, sem contratação de intermediador, com

liberdade de escolha de prestadores, vedados métodos comerciais coercitivos ou desleais, bem como práticas e cláusulas em descumprimento à lei, normas, regulamentos ou tratados, convenções e acordos internacionais ratificados pelo Brasil ou impostas no fornecimento dos serviços;

**JUSTIFICATIVA** Exclusão da possibilidade de intermediador de serviços. Diz em obter um serviço " ... com ou sem contratação de intermediador .. ", o que a Usuport discorda, utilizando da característica de "intermediador". No item V adiciona " ... comprovação de pagamento dos serviços prestados mediante emissão de nota fiscal ..." . No mesmo artigo, determina a comprovação de valores, a título de restituição. No entanto, a tarifa do THC não pode ser incluída na cobrança via Nota Fiscal por Transportador ou seu representante, uma vez que não está relacionada à atividade-fim do Transportador Marítimo ou de seu agente. Assim, na medida em que o THC não faz parte do serviço de frete, é ilegal sob o ponto de vista jurídico, como igualmente está em desacordo com normas contábeis e fiscais. Resta o único entendimento, que a tarifa do THC se enquadra em despesas pagas pelo Transportador Marítimo para o Usuário. Assim, ao final do contrato, o reembolso desse valor deve ser solicitado ao Usuário por meio de Nota de Débito junto com a comprovação do valor pago pelo Transportador ao Terminal, em total transparência. Não é aceitável a adoção de hipótese de caracterizar o serviço de "intermediação", porque abre o (perigoso) precedente para qualquer outro serviço ser igualmente definido, sempre em prejuízo do Usuário, o dono de carga. Este é o único tomador de todos os serviços, uma vez que a carga não existindo nada é feito. Não pode existir qualquer intermediação e isto a agência reguladora não pode permitir, para evitar camuflagem de serviços, inclusive os não prestados, coisa comum no segmento. VI - DE ACORDO § 1o e 2o - Justificativa de supressão dos parágrafos conforme acima. Art. 15.A e Art 27 - DE ACORDO Art. 3º A NORMA CONSTANTE DO ANEXO DA RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 34-ANTAQ, DE 2019, PASSA A VIGORAR COM A SEGUINTE ALTERAÇÃO: III - ALTERAÇÃO Cesta de Serviços (Box Rate): preço cobrado pelo serviço de movimentação das cargas entre o portão do terminal portuário e o porão da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre o usuário, o transportador marítimo, ou seus representantes, e a instalação portuária ou o operador portuário, no caso da exportação; ou entre o porão da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário, no caso da importação, acrescidos de outros serviços correntes prestados pelo terminal ao transportador, tais como, remoção em bordo, carregamento e descarregamento de contêineres vazios, remoção em terra de contêineres cheios, transbordos etc. **JUSTIFICATIVA** As definições da RN34 relativas à Cesta de Serviços (Box Rate) e THC são idênticas, exceto quanto à abrangência da primeira ser até o portão e a segunda até o costado, quando se sabe que existe uma gama de serviços prestados pelo terminal ao transportador inclusive no pacote denominado Cesta de Serviços, tais como: remoção em bordo, carregamento e descarregamento de contêineres vazios, remoção em terra de contêineres cheios, transbordos etc. Como se pode demonstrar, a definição não corresponde aos fatos, que podem ser comprovados pela Agência nas tabelas de serviços dos Terminais. O valor da Cesta de Serviços é bargainado por cada Transportador com os argumentos de números médios de contêineres cheios e vazios, remoções a bordo e em terra, atracações, serviços, frequências etc.

**PARÁGRAFO ÚNICO.** - supressão pelas justificativas já expostas acima. Art. 3º. - DE ACORDO Art. 4º **ALTERAÇÃO** Os serviços contemplados na Cesta de Serviços (Box Rate) são realizados pela instalação portuária ou pelo operador portuário, na condição de contratado do transportador marítimo, mediante remuneração livremente negociada, estabelecida em contrato de prestação de serviço ou divulgada em tabela de preços."(NR) **JUSTIFICATIVA** Exclusão da palavra usuário. O Usuário, dono de carga, nunca é o contratante da Cesta de Serviços prestados ao navio. Art. XX - Inclusão Assim, se faz necessário que a norma possua cláusula determinando o ressarcimento em dobro, como penalidade ao agente que praticou abusividade no valor da tarifa cobrada ao Usuário. Na hipótese de não haver cláusula desta natureza, a norma se torna quase inócua. A cobrança de valor exorbitante é um fato econômico que deve ser coibido instantaneamente, em razão de inibir negócios, prejudicando a coletividade. Ao

deixar o abuso se tornar um processo administrativo, normalmente demorado, a Agência protege o agente abusador e pune a vítima, que por sua vez interrompe o ritmo de exportação ou importação por conta dos prejuízos, deixando de gerar riquezas ao país.

**Total de contribuições do dispositivo: 2**