

Relatório de Contribuições Validadas

Audiência: 4 / 2021

Texto da Audiência:

Esta Resolução se aplica às instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autorização, nos termos do art. 2º, incisos III, IV e XI da Lei nº 12.815, de 2013, incluindo as retroáreas dentro do porto organizado.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
05869999000157	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres	Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antag.gov.br.	<p>INTRODUÇÃO 1. Trata-se de Audiência Pública voltada à obtenção de contribuições, subsídios e sugestões para a proposta de norma que tem por objeto dispor sobre a padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares. A questão tramita por meio do processo 50300.014335/2019-17. 2. Entre os documentos mais importantes, encontram-se a Nota Técnica para Proposição de Ato Normativo nº 25/2019/GRP/SRG, a Nota Técnica nº 186/2020/GRP/SRG, o Estudo Consolidado Final realizado pela consultoria externa contratada, a Exposição de Motivos, o Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR), a Resolução-Minuta GRP e os votos do Diretor Relator Adalberto Tokarski e do Diretor Francival Dias Mendes. 3. Frisa-se que se trata de norma cujo âmbito de aplicação se estenderia a todas as instalações portuárias, arrendatárias e autorizadas, que movimentam ou armazenam cargas containerizadas. De tal maneira, cuida-se de norma de amplo alcance, cujos efeitos reverberar-se-iam por todo setor portuário, sendo, portanto, matéria de elevadíssimo interesse público. 4. Dito isso, esta Associação acredita que a padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres não é a medida mais adequada, haja vista a inexistência de qualquer falha de mercado que a justifique. Ainda, a padronização de rubricas tem o condão de causar efeitos negativos ao mercado, vez que gera limitação da atividade dos terminais portuários a partir da imposição de formas, técnicas e arranjos dos serviços prestados. 5. Ante o exposto, com a devida vênia, discurreremos a seguir sobre as razões de fato e de direito que sustentam nosso entendimento pelo não cabimento desta regulação. II. INCOMPATIBILIDADE COM AS DETERMINAÇÕES EMITIDAS PELO TCU NO BOJO DOS ACÓRDÃO Nº 1904/2009 E 923/2019 6. Os acórdãos nº 1904/2009 e nº 923/2019, do Tribunal de Contas da União, foram arrolados como balizadores/referências do Estudo Consolidado Final acerca da padronização das rubricas de serviços básicos, realizado por consultoria externa contratada pela Antaq. Veja trechos a seguir: "imagens na Carta ABRATEC - 0147/2021". 7. Entretanto, entendemos que há dissonância entre os comandos emitidos pelo Tribunal de Contas e a regulação que vem sendo proposta pela Antaq. Como será demonstrado, os documentos – Relatório final do Estudo e os Acórdãos do TCU – possuem objetivos diversos e, por conseguinte, análises que não se alinham. Serão colacionados os objetivos do projeto da Antaq, conforme expresso no seio do Estudo Consolidado Final. Depois, serão trazidos os objetivos e proposições dos Acórdãos do Tribunal de Contas, de modo a identificar a ausência de compatibilidade entre eles. 8. A justificativa do projeto da Antaq está pautada na implementação urgente do item 3.1 da Resolução Antaq nº 6.235/2018, Agenda Regulatória do Biênio 2018-2019, a "padronização das rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares". A agenda foi atualizada e esse item corresponde ao item 3.2 da Agenda</p>

Regulatória do biênio 2020-2021 . Segundo o Estudo juntado ao processo, os objetivos do projeto são os seguintes: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". 9. Nessa seara, observa-se que essa Agência pretende criar estrutura rígida de rubricas para os serviços essenciais contratados nos terminais portuários. Ou seja, abrange todos os serviços prestados e cobrados pelos terminais portuários de contêineres. II.1. Acórdão TCU nº 1.904/2009 10. Visto isso, passa-se à análise do Acórdão TCU nº 1.904/2009. Trata-se de a realização de auditoria operacional realizada na Secretaria Especial de Portos (SEP), na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e nas principais administrações portuárias nacionais, com vistas a avaliar os entraves à expansão e ao desenvolvimento do setor portuário marítimo brasileiro. Na ocasião, estabeleceu-se dois objetivos gerais e específicos, conforme consta do inteiro teor do referido acórdão: "imagens na Carta ABRATEC - 0147/2021". 11. Dito isso, é possível consignar que a auditoria empreendida pelo TCU no bojo do TC 021.200/2008-9, cujo acórdão é utilizado como fundamento para o relatório que guiou os trabalhos desta Agência, versou, em suma, sobre dois pontos principais: (i.) Planejamento do setor portuário, com foco na inexistência de integração das estratégias nacionais e locais; e (ii.) Saúde financeira das Administrações Portuárias. 12. Diante desses objetivos, o relatório da Unidade Técnica aponta que uma das causas para o fracasso do modelo de reajuste/revisão das tarifas portuárias advém do fato de que não é possível verificar se as tarifas cobradas pelas Autoridades Portuárias são economicamente eficientes ou não, considerando que elas não conhecem seus custos, e entende que as tarifas devem ter procedimentos claros de reajuste e revisão: "imagens na Carta ABRATEC - 0147/2021". 13. Entendeu-se que a estrutura tarifária portuária administrada pelas Autoridades Portuárias e pela Antaq, à época, padecia de graves ilegalidades. Esse fato constituiria entraves à expansão e modernização do setor portuário. Por isso, o Acórdão determina: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". 14. Ou seja, a análise do TCU se pautou apenas nas tarifas praticadas pelas Administrações Portuárias, a saber, pelas Companhias Docas e Autoridades Portuárias. Não há o intuito de estabelecer regras para os serviços prestados pelos Terminais de Contêineres, como pretende a Resolução em análise. 15. Tal fato nem seria possível, pois terminais portuários não cobram tarifas ou mesmo taxas. Afinal, a tarifa é cobrada pelo Poder Público , direta ou indiretamente, e os terminais portuários são agentes privados, atuando em regime de direito privado. Vê-se que a cobranças pelos serviços prestados pelos arrendatários e sua possível padronização, tal como se discute nesta Agência, é matéria estranha ao que foi abordado pela Corte de Contas neste acórdão. Na realidade, esse se tratou das tarifas praticadas pelas Autoridades Portuárias, não pelos demais agentes do setor. II.2. Acórdão nº 923/2019 16. O relatório da consultoria externa também arrola o Acórdão nº 923/2019, do TCU, que cuida de pedido de reexame contra o Acórdão 1.439/2016. Os autos versavam sobre denúncia, formulada com fulcro no art. 53 da Lei 8.443/1992, contra as possíveis ilegalidades:(i.) aumento das tarifas praticadas no arrendamento portuário Libra Terminal Rio S.A. sem a homologação da Antaq; (ii.) cobrança da tarifa THC pelos armadores sem comprovação de seu caráter ressarcitório; e (iii.) omissão da Antaq na fiscalização e regulação dos armadores estrangeiros. O Acórdão de 2019 reforma o de 2016, que passa a prever: "imagens na Carta ABRATEC - 0147/2021". 17. Para entender essas determinações, é necessário compreender o contexto, o que se faz pela leitura do voto do relator. Nessa oportunidade, o Min. Benjamin Zymler é claro que nos seguintes pontos: (i.) Há evidências de que a Antaq não exerce o controle sobre os valores de Terminal Handling Charge - THC, pago pelo dono da carga ao armador: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". (ii.) Deve-se preocupar com uma atuação regulatória desnecessária: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". (iii.) Há possibilidade de estipular os serviços básicos do THC: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". (iv.) Expressa discordância na estipulação de valores para a lista básica, de modo que o valor se daria por meio da competição e adequada regulação: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021".

		<p>de empresas detentoras de instalações portuárias dentro e fora dos portos organizados no Brasil, operando a mais diversa gama de cargas e situadas em vários estados brasileiros e, portanto, inegavelmente legítima para representar as instalações portuárias, vem, respeitosamente, à presença de V. Sa., apresentar suas contribuições à Consulta Pública nº 04/2021 (Parte 1).</p> <p>1. Dentre as diversas instalações portuárias associadas à ABTP, várias atuam no segmento de cargas containerizadas. A Consulta Pública nº 04/2021, promovida pela ANTAQ, por sua vez, tem o propósito de obter contribuições, subsídios e sugestões para a proposta de norma que tem por objeto dispor sobre a padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares. 2. Antes de adentrar no mérito trazido pelo Relatório consolidado pela Katálisys Consultoria e Empreendimentos Ltda., o qual embasa a formulação da proposta de norma apresentada por essa Agência, especialmente em relação à possibilidade - ou não - de intervenção regulatória, é necessário aclarar algumas premissas trazidas no bojo do documento ora submetido à consulta pública. 3. Primeiramente, cumpre contextualizar historicamente a proposta de nova norma regulatória. O assunto foi incluído originalmente na Agenda Regulatória da ANTAQ para o biênio 2016/2017 e, não tendo sido objeto de apreciação nesse período, a temática retornou à Agenda Regulatória do biênio 2018/2019.</p>	
19729925000191	Associação de Terminais Portuários Privados	<p>A Associação de Terminais Portuários Privados não possui proposta de redação, uma vez que acredita que, com as devidas vênias, a medida é (i.) incompatível com a legislação setorial; e (ii.) inadequada por ausência de ganhos tangíveis e evidência de prejuízos ao funcionamento do setor, pelas razões que passa a expor. Desta forma, colocamos todas as nossas justificativas no Art.1º (por falta de opção no formulário presente).</p>	<p>ATP - PARTE VIII (ÚLTIMA) V. CONCLUSÃO 117. Pelos fatos demonstrados anteriormente, a ATP defende que a proposta normativa não é a mais adequada para o setor. 118. Destacam-se os pontos mais críticos da proposta normativa: (i.) a incompatibilidade da proposta com os princípios de liberdade econômica dos autorizatários (liberdade de precificação e disciplina das operações); (ii.) engessamento das negociações privadas e das inovações; (iii.) ausência de ganhos claros e tangíveis, pois os benefícios arrolados para justificar a medida já são alcançados no status quo; e (iv.) desincentivos decorrentes de excesso de fiscalização. 119. Em suma, a proposta normativa e suas possíveis consequências apresentadas nos parágrafos anteriores são contrários, ou atingem de alguma forma, diversos institutos legais que garantem: (i.) Liberdade e autonomia para os terminais autorizatários disporem sobre suas tabelas de preços, no exercício de livre precificação, ordenação e disciplina de suas atividades: • Lei nº 12.815/2013, Lei dos Portos: Art. 30. A operação portuária em instalações localizadas fora da área do porto organizado será disciplinada pelo titular da respectiva autorização, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, sanitária, de saúde e de polícia marítima. • Decreto nº 8.033/2013, regulamenta a Lei dos Portos: Art. 35-A. O contrato de adesão conterá cláusulas que preservem: I - a liberdade de preços das atividades, nos termos do art. 45 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; II - a prerrogativa do autorizatário para disciplinar a operação portuária, nos termos do art. 30 da Lei nº 12.815, de 2013, sem prejuízo das competências da Antaq. • Lei nº 10.233/2001, Lei de criação da Antaq: Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características: II – é exercida em liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, e em ambiente de livre e aberta competição. Art. 45. Os preços dos serviços autorizados serão livres, reprimindo-se toda prática prejudicial à competição, bem como o abuso do poder econômico, adotando-se nestes casos as providências previstas no art. 31. (ii.) Intervenção mínima,</p>

			<p>subsidiária e excepcional do Estado nas atividades econômicas, sempre pautada em robusta AIR e em proteção às negociações privadas e às inovações, vedado o excesso regulatório: • Lei nº 13.874/2019, Declaração de Direitos de Liberdade Econômica: Art. 2º. São princípios que norteiam o disposto nesta Lei: I - a liberdade como uma garantia no exercício de atividades econômicas; III - a intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas. Art. 3º. São direitos de toda pessoa, natural ou jurídica, essenciais para o desenvolvimento e o crescimento econômicos do País, observado o disposto no parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal: VI - desenvolver, executar, operar ou comercializar novas modalidades de produtos e de serviços quando as normas infralegais se tornarem desatualizadas por força de desenvolvimento tecnológico consolidado internacionalmente, nos termos estabelecidos em regulamento, que disciplinará os requisitos para aferição da situação concreta, os procedimentos, o momento e as condições dos efeitos. Art. 4º. É dever da administração pública e das demais entidades que se vinculam a esta Lei, no exercício de regulamentação de norma pública pertencente à legislação sobre a qual esta Lei versa, exceto se em estrito cumprimento a previsão explícita em lei, evitar o abuso do poder regulatório de maneira a, indevidamente: IV - redigir enunciados que impeçam ou retardem a inovação e a adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de negócios, ressalvadas as situações consideradas em regulamento como de alto risco; VI - criar demanda artificial ou compulsória de produto, serviço ou atividade profissional, inclusive de uso de cartórios, registros ou cadastros. Art. 5º. As propostas de edição e de alteração de atos normativos de interesse geral de agentes econômicos ou de usuários dos serviços prestados, editadas por órgão ou entidade da administração pública federal, incluídas as autarquias e as fundações públicas, serão precedidas da realização de análise de impacto regulatório, que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu impacto econômico (iii.) Vedação a interferências que imponham restrições superiores às necessárias ao atendimento do interesse público, já plenamente atendido no status quo, que atende plenamente aos possíveis benefícios arrolados como objetivos da padronização, através de medidas menos interventivas e limitadoras da iniciativa privada (ampla publicidade da tabela de preços, com todas as atividades e respectivos preços máximos, c/c controle a priori e a posteriori das tabelas dos terminais) • Lei nº 13.848/2019, Lei das Agências Reguladoras: Art. 4º. A agência reguladora deverá observar, em suas atividades, a devida adequação entre meios e fins, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquela necessária ao atendimento do interesse público. Art. 5º. A agência reguladora deverá indicar os pressupostos de fato e de direito que determinarem suas decisões, inclusive a respeito da edição ou não de atos normativos. Art. 6º. A adoção e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados serão, nos termos de regulamento, precedidas da realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR), que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo. 120. Pelos motivos apresentados no desenvolvimento do presente documento, considerando os dispositivos e princípios legais elencados, tem-se que a proposta normativa deve ser rejeitada na integralidade, com a manutenção da regulação atual (publicidade de tabelas, após controle prévio da Agência, sem prejuízo de controle posterior).</p>
19729925000191	Associação de Terminais Portuários Privados	<p>A Associação de Terminais Portuários Privados não possui proposta de redação, uma vez que acredita que, com as devidas vênias, a medida é (i.) incompatível com a legislação setorial; e (ii.) inadequada por ausência de ganhos tangíveis e evidência de prejuízos ao funcionamento do setor, pelas razões que passa a expor. Desta forma, colocamos todas as nossas justificativas no Art.1º (por falta de opção no formulário presente).</p>	<p>ATP - PARTE VII 96. O mercado de contêineres atua com (i.) práticas internacionalmente consolidadas; (ii.) premissa de livre estipulação dos serviços e rubricas entre os terminais; (iii.) obrigação de ampla e contínua divulgação de tabelas de preços, previamente validadas pela Agência; (iv.) usuários finais (importadores/exportadores) com amplo poder de barganha, efetivos decisores sobre a forma de contratação/remuneração das etapas que compõem o fluxo de importação/exportação da carga; e (v.) mercado extremamente diverso e dinâmico no que se refere ao surgimento de novas tecnologias e formas de contratação. Tais características não justificam a adoção de regulação tão intensa como a apresentada. 97. Já há robustos controles sobre a tabela de preços dos terminais portuários, de modo que a adoção da proposta de padronização é medida que não guarda adequação entre meios e fins. Lei nº</p>

13.848/2019, Art. 4º. A agência reguladora deverá observar, em suas atividades, a devida adequação entre meios e fins, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquela necessária ao atendimento do interesse público. 98. Por isso, com as devidas vênias, em que pese os bons objetivos que a medida procurou alcançar, entende-se que a padronização configura overregulation, capaz de trazer graves desincentivos para o setor, principalmente no que tange à inovação e à sustentabilidade dos negócios, o que contraria o interesse público. Há altíssimo risco de esvaziamento da liberdade negocial entre privados e de incrementalismo da medida, que somada a outras iniciativas de controle (ex: fixação de preço máximo para cobranças), pode caminhar para um amplo e excessivo controle de preços e serviços no setor portuário. IV.2.4. Alto risco de redução da competição no mercado 99. Outro ponto a ser destacado e que não foi sequer aventado na elaboração da norma diz respeito ao risco de engessamento das negociações privadas e perda de competição entre os terminais. 100. A padronização das rubricas da tabela de serviços portuários, bem como a divulgação em sítio eletrônico dos preços, descontos e isenções aplicados por cada porto, conforme previsto na proposta de norma elaborada pela Antaq, tem o potencial de produzir efeitos contrários ao esperado pela entidade, prejudicando a própria concorrência que a medida visa a proteger. 101. A padronização da tabela tende a gerar uma homogeneização dos serviços portuários, tornando transparentes informações sensíveis, como preços e condições comerciais entre os diferentes terminais. 102. Essa homogeneidade deita por terra a concorrência setorial, facilita e, de certa forma, pode até mesmo estimular a ocorrência de práticas anticompetitivas no mercado, conforme amplamente discutido na Lei da Defesa da Concorrência 12.529/11 e no Guia Horizontal do CADE. 103. Ao impor o acesso de informações sensíveis (como preços, isenções e descontos) entre os concorrentes do mercado sobre serviços homogêneos, a proposta de norma simplesmente impede qualquer diferenciação competitiva nas negociações privadas e abre ao público condições comerciais estratégicas dos terminais. 104. Essa previsão está na contramão das boas práticas de compliance e antitruste. Atualmente, a divulgação de dados de mercado conta com uma fiscalização mais rígida e é até proibida devido aos graves efeitos que uma possível conduta coordenada pode causar no mercado e na sociedade. 105. No caso em tela, a divulgação explícita de informações sensíveis imposta pela padronização é concorrencialmente preocupante, o que evidencia, mais uma vez, prejuízos claros e tangíveis da proposta de norma em discussão. IV.2.5. Inadequações da previsão de franquia 106. Uma vez que o foco dessa Agência é por coibir/fiscalizar eventuais abusos, não há justificativas para a regulação de uma prática de descontos, intervenção regulatória que não visa enfrentar qualquer falha de mercado. E mais, não se extrai das competências da Agência qualquer menção à regulação para garantir gratuidades. 107. Até mesmo o conceito de "modicidade", usualmente utilizado para fundamentar intervenções, não se confunde com "gratuidade", conforme Nota Técnica (SEI 464806): "Relativamente a esse último atributo legal que interessa a análise, a lei não criou qualquer conceito que defina a modicidade tarifária. 108. Por outro lado, a doutrina é pacífica no sentido de que modicidade não significa gratuidade. Enquanto a modicidade é um princípio, um balizamento, a gratuidade é uma opção política. 109. A modicidade existe quando remunera adequadamente, considerando os riscos do empreendimento e os investimentos realizados para prestar o serviço em regime de eficiência, sendo suficiente também para viabilizar o repasse aos usuários de pelo menos parte dos ganhos da produtividade auferidos pelas empresas". 110. Essa conclusão se dá com base na constatação de que gratuidade é uma opção política prevista em Constituição ou lei [em sentido estrito] para determinados serviços. Tem-se ainda mais evidente que a liberdade decisória/normativa da Agência sobre a matéria não é irrestrita e sim condicionada às previsões legais, que não trazem qualquer referência a gratuidades, de modo que não há espaço para regular tal matéria, por ausência de competência. 111. Desse modo, por ausência de competência legal e fundamentação técnica (falha de mercado), não existe razão para a inserção de fraquia na minuta de norma. IV.2.6. Incompatibilidade da padronização com as deliberações da Agência 112. Por fim, assevera-se que a nova regulação vai contra as atuais

			<p>deliberações desta agência. Isso porque o colegiado tende a buscar a maior liberdade de negociação entre os agentes e se preocupa com o excesso regulatório. 113. À título exemplificativo, arrolamos trechos dos votos prolatados no presente processo, qual seja nº 50300.014335/2019-17, no processo nº 50300.008713/2020-67, referente à estipulação de preço-teto e franquia para o Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres, e processo nº 50300.000381/2008-86, referente à Revisão da Resolução nº 2.389/2012:(IMAGENS VIA EMAIL) (i.) Voto do Diretor Francisval Mendes no processo em questão : (ii.) Voto da Diretora Relatora Gabriela Coelho da Costa no processo que trata de preço-teto e franquia de SSE : (iii.) Voto do Diretor Francisval Dias Mendes no processo que trata de preço-teto e franquia de SSE : (iv.) Voto do Diretor Adalberto Tokarski no processo que trata de preço-teto e franquia de SSE : (v.) Voto do Diretor Mário Povia no processo nº 50300.000381/2008-86 : (vi.) Voto do Diretor Francisval Mendes no processo nº 50300.000381/2008-86 : 114. A partir da análise dos trechos colacionados é possível perceber que a atuação da agência, na visão dos Diretores, deve se pautar por: (i.) Respeito à liberdade econômica e às melhores práticas de regulação; (ii.) Entendimento que o setor portuário é um mercado caracterizado pela livre negociação; (iii.) Intervenção regulatória residual, subsidiária, mínima e excepcional, isto é, a intervenção só deve ocorrer no caso concreto e quando constatada falha de mercado ou efeito concorrencial negativo que a justifique; e (iv.) Necessidade de estudos sólidos para a constatação ou não de existência de abusos a serem coibidos. 115. Desse modo, a estipulação de padronização das rubricas é medida que traz danos ao mercado e contraria os preceitos que têm sido solidificados a partir das deliberações desta Agência, visto que: (i.) viola a garantia de liberdade econômica; (ii.) ignora as melhores práticas do mercado; (iii.) trata-se de intervenção excessiva, sem falha de mercado que a justifique; e (iv.) carece de estudos sólidos que tragam os efeitos benéficos concretos no setor, com efeitos negativos claros e iminentes, criando insegurança jurídica, afastando investimentos e aumentando o Custo Brasil. 116. Dessa forma, entende-se que a norma em questão também não se mostra adequada à luz do entendimento</p>
19729925000191	Associação de Terminais Portuários Privados	<p>A Associação de Terminais Portuários Privados não possui proposta de redação, uma vez que acredita que, com as devidas vênias, a medida é (i.) incompatível com a legislação setorial; e (ii.) inadequada por ausência de ganhos tangíveis e evidência de prejuízos ao funcionamento do setor, pelas razões que passa a expor. Desta forma, colocamos todas as nossas justificativas no Art.1º (por falta de opção no formulário presente).</p>	<p>ATP - PARTE VI 75. Especificamente sobre franquias/isenções/descontos, esses instrumentos possuem cunho estratégico, confidencial e vital para a competitividade de cada terminal portuário. A aplicação e a publicidade irrestrita de franquias, não só diminui essa competitividade, como vai contra a garantia de liberdade em negociações privadas, sem falha de mercado que justifique tal intervenção. 76. Diante dessas inconsistências, entende-se que o modelo de padronização de rubricas tem condão de gerar graves distorções no mercado, que já possui soluções para garantir transparência na realização de cobranças e evitar abusos/práticas anticompetitivas, instrumentos esses que já são devidamente manejados pela Agência no setor. Pelo formato proposto, a Agência substituirá o privado no estabelecimento do rol de serviços a serem prestados e a forma como isso será oferecido ao usuário, o que não está condizente com a legislação, práticas internacionais e boas práticas regulatórias. IV.2.2. Perda de flexibilidade para inovações 77. Nota-se ainda que a proposta tem determinações que tem condão de levar ao engessamento dos terminais portuários, em especial, (i.) o art. 3º que estipula que os serviços básicos só poderão ser cobrados na forma da resolução; (ii.) o art. 6º ao impor uma série de regras para estruturação das tabelas, e (iii.) o art. 15 da proposta que prevê a revisão de parte das tabelas padronizadas a cada 36 (trinta e seis) meses, para posterior adequação dos terminais. 78. A padronização prevista pode levar às perdas de agilidade, flexibilidade e autonomia das instalações portuárias para os terminais desenvolverem inovações, conforme o tempo e a velocidade do mercado internacional. 79. Trata-se de mercado globalizado e altamente dinâmico, que requer flexibilidade dos próprios terminais para melhor atendimento do usuário. Novos serviços e novas tecnologias, atualmente implementados de forma célere e sempre no melhor interesse do usuário, ficarão engessadas pelas regras da resolução. 80. Isso contraria a Lei de Liberdade Econômica, que prevê em seu art. 4º, inc. IV, o dever da administração em evitar excesso de intervenção que reiflitam “enunciados que impeçam ou retardem a inovação e a adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de negócios”. 81. Ou seja, um dos efeitos negativos da norma proposta pela Antaq é o</p>

"engessamento" dos serviços oferecidos pelos terminais de contêineres. 82. A padronização da estrutura de serviços portuários, como sugerido pela Antaq, gera uma rigidez na execução das atividades oferecidas pelos portos, impedindo que os players do mercado tenham maior liberdade para negociarem melhores condições financeiras e alternativas de serviço portuário. 83. Os serviços portuários não são meramente uma commodity e apresentam importantes diferenças de qualidade entre os concorrentes do mercado, que disputam usuários por meio de vantagens comparativas, além do preço. A necessidade de adequação a rubricas padronizadas, entretanto, elimina tais vantagens, retirando os incentivos pela busca por diferenciação e investimento uma vez que serviços diferenciados e mais qualificados, além do incremento de inovações, seriam apresentados como algo similar entre portos, desconsiderando-se esse importante driver de concorrência. 84. Ou seja, a competição via diferenciação de serviços e busca por produtividade seria desestimulada, o que impediria que diversos benefícios da concorrência, como inovação, dinamismo e aumento de eficiência, fossem alcançados. 85. A proposta de norma da Antaq, portanto, pode produzir efeitos contrários e inibir o processo de inovação e diferenciação no mercado, levando a um nivelamento em patamares inferiores dos serviços portuários. 86. Mesmo que novas rubricas possam ser criadas, o que permitiria que novos arranjos de serviços sejam reconhecidos, a obrigação de autorização prévia da Antaq eleva os custos operacionais e diminui o dinamismo do mercado. 87. Não parece adequado vincular o desenvolvimento e a dinâmica de um setor essencial para a competitividade e balança comercial brasileira às rodadas de revisão trianuais da Agência Reguladora, visto que essa nova burocracia se contrapõe ao formato dos negócios dos terminais, extremamente dependente de agilidade e céleres inovações. IV.2.3. Excesso de intervenção 88. Com as devidas vênias, ante a falta de falha de mercado, ausência de ganhos tangíveis e evidência de prejuízos ao funcionamento do setor, entende-se que a medida possui características próprias do excesso de intervenção. 89. Sob a justificativa de que o usuário "spot" estaria vulnerável às práticas comerciais dos portos e de que uma suposta assimetria informacional favoreceria a cobrança de preços abusivos, a Antaq propõe uma regulação altamente interventiva ao mercado portuário em busca do que considera ser o "preço eficiente" dos serviços prestados. A padronização da tabela de serviços e preços seria o anunciado primeiro passo para o monitoramento e a intervenção das relações comerciais dos terminais portuários. 90. Entretanto, a padronização pretendida pela Agência não se atenta às diferenças regionais dos portos brasileiros, sendo que existem diferentes níveis de tecnologias e investimentos empregados na operação portuária. 91. Nesse sentido, padronizar os serviços representaria mais um passo no caminho do controle de preços pela Antaq, que, na prática, implicaria uma intervenção da atividade comercial dos portos privados. A aferição do que é um "preço eficiente" não é tarefa simples, nem nos parece deva ser ditado pela agência reguladora, e por essa razão é preferível que se use mecanismos de competição para que esse preço seja espontaneamente alcançado. 92. Por outro lado, a imposição de um preço que supostamente seria eficiente, com base nos custos incorridos, limitaria incentivos a ganhos de produtividade pelos portos (tais como a mão de obra especializada e o investimento em infraestrutura e equipamentos novos) ao impedir que a redução de custos resultasse em ganhos para as empresas inovadoras. Ademais, políticas de fixação de preço podem inclusive dificultar o repasse de economias com custos a consumidores, o que pode trazer benefícios aos dois lados (portos e usuários). 93. A padronização de serviços também apresenta o risco de gradualmente exigir o tabelamento dos serviços que devem ou não ser oferecidos pelos portos, reduzindo mais uma vez a liberdade de negociação de cada agente portuário. Essa situação seria ineficiente e inadequada nos termos concorrenciais. 94. A Casa Civil da Presidência da República já alertou sobre os efeitos de uma regulação excessiva e desproporcional, posto que ela pode criar barreiras desnecessárias ao comércio, à concorrência, ao investimento e à eficiência econômica. 95. A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (SEAE) avalia que a diminuição na competitividade do Brasil observada nos últimos anos foi possivelmente impulsionada pelos excessos no exercício do poder regulatório, que segue

			na contramão das melhores práticas internacionais. De acordo com a Secretaria, é necessário corrigir distorções competitivas que seriam geradas pela regulação em diversos setores da economia, além de seguir uma análise concorrencial apurada antes de impor regulações que impactam diretamente a eficiência e a concorrência do mercado.
19729925000191	Associação de Terminais Portuários Privados	A Associação de Terminais Portuários Privados não possui proposta de redação, uma vez que acredita que, com as devidas vênias, a medida é (i.) incompatível com a legislação setorial; e (ii.) inadequada por ausência de ganhos tangíveis e evidência de prejuízos ao funcionamento do setor, pelas razões que passa a expor. Desta forma, colocamos todas as nossas justificativas no Art. 1º (por falta de opção no formulário presente).	<p>ATP - PARTE V 60. Como já demonstrado, não se identificou prática de padronização de rubricas no mercado internacional e o particular não previu que essa competência eventualmente pudesse ser retirada dele ao assumir o negócio, quando há outros instrumentos eficazes e menos interventivos disponíveis para atender aos objetivos da proposta. Existe ainda um risco de incrementalismo com a medida, que somada a outras, tais como fixação de valores máximos para cobranças portuárias, acabam por gravemente limitar a iniciativa privada e a liberdade no desenvolvimento das atividades. IV. INADEQUAÇÕES DA PROPOSTA NORMATIVA IV. 1. Ausência de ganhos claros e tangíveis por meio da padronização de rubricas 61. Pelo regime atual, as tabelas de preços contêm o rol de todas as rubricas cobradas pelo terminal portuário, com os respectivos valores máximos, submetidas à ampla publicidade, após prévia validação pela Antaq. Se identificado qualquer abuso, a Agência tem competência e meios para reprimir antes da implementação da tabela. Trata-se de regime que garante livre estruturação das tabelas de preços, em atenção aos dispositivos legais de livre precificação e ordenação das operações, previstos na Lei de Portos. 62. Assim, partindo das premissas que as tabelas são públicas, previamente validadas pela Agência e sujeitas a constante fiscalização, a Associação entende que o status quo atende aos parâmetros legais e às garantias dos usuários, sem promover limitação excessiva da liberdade de negociação e precificação dos terminais. 63. Nesse quadro, não está claro o real benefício da proposta de regulação. 64. Contribui para esse entendimento breve análise dos motivos elencados para implementação da medida, listados no processo nº 50300.014335/2019-17: (i.) Redução do Custo Brasil e contribuição para a geração de riquezas e para o desenvolvimento nacional: o Custo Brasil envolve uma série de fatores e variáveis, que vão muito além da estruturação das tabelas de preços praticados pelos terminais de contêineres, que estão de acordo com as melhores práticas internacionais. Quanto à geração de riquezas e o desenvolvimento nacional, com a devida vênia, entendemos que, na verdade, podem ser afetados negativamente pela nova regulação, na medida que essa poderá gerar a engessamento das negociações privadas e aumento de burocracia para implementação de inovações; (ii.) Tutela dos direitos do pequeno importador/exportador: Considerando a baixíssima porcentagem de carga que movimentam (cerca de 10%, para importação, conforme dados do Datamar), existem outras medidas de menor impacto ao setor e mais eficientes que podem ser adotadas com vistas a incentivar o aumento de sua participação no mercado. Além disso, a tutela do pequeno importador/exportador já é realizada pela Agência, que valida antecipadamente as tabelas de preços e possui competência para avaliar denúncias/fiscalizações (controle a priori e a posteriori); (iii.) Mitigação dos efeitos das falhas de mercado apontadas na Análise de Impacto Regulatório construída pela Antaq: como foi demonstrado, não existem falhas de mercado, tampouco, efeitos concorrenciais concretos que requeiram tamanha intervenção. As tabelas de preços já estão sujeitas a amplo controle prévio e posterior pela Agência; (iv.) Atendimento à demanda dos usuários: não há reclamações quanto à forma de cobrança dos terminais portuários, o que demonstra a satisfação dos tomadores de serviços. Em verdade, há apenas uma reclamação por parte de uma associação, de maneira que é desarrazoado que o setor inteiro sofra algum tipo de engessamento por conta de reclamação pontual. Outrossim, os tomadores de serviço têm controle de todos os elos da cadeia, de modo que, caso estejam insatisfeitos, têm plena autonomia para renegociarem os termos de seus contratos ou até mesmo mudarem de terminal; (v.) Facilitação das análises e o monitoramento da Antaq, em termos de modicidade de preços e condutas abusivas: considerando que as tabelas de preços são públicas, bem como há regulação referente à tabela de preços, por exemplo, a Resolução nº 3.274/2014 e RN nº 34/2019, entendemos não haver grandes efeitos práticos nesse ponto; (vi.) Eliminação do risco de suboferta de serviços essenciais à cadeia produtiva, eliminando a</p>

			<p>possibilidade de exclusão pelo mecanismo da discriminação: não há prática discriminatória no setor, pois se trata de mercado altamente amplo, aberto e competitivo, sujeito a prévia validação das tabelas de serviços, alta publicidade de preços, liberdade negocial, poder de barganha efetivo por parte do usuário e facilidade de entrada de novos agentes;</p> <p>65. No nosso entender, não estão claros: (i.) o problema que justifique a intervenção proposta, (ii.) os possíveis ganhos com a padronização; e (iii.) os prejuízos setoriais da manutenção do status quo após análise de custo-benefício, considerando a regulação atual dotada de ampla publicidade de rol de serviços e valores máximos, sujeitos ao controle a priori e a posteriori pela Agência. IV.2. Prejuízos claros e tangíveis por meio da padronização de rubricas: 66. De forma diametralmente oposta, é possível identificar diversos prejuízos ao setor decorrente da adoção da padronização de rubricas, dentre os quais dois se destacam. 67. O primeiro é a retirada da prerrogativa dos autorizatários para dispor sobre sua própria operação, conforme prevê o já mencionado art. 30 da Lei de Portos e art. 35-A, II, do Decreto nº 8.033/2013. Como já amplamente demonstrado, os autorizatários detém liberdade para a estruturação de suas cobranças. 68. O segundo é o enrijecimento burocrático do setor e a perda de agilidade e de competitividade dos terminais, a partir das limitações às negociações privadas e à implementação de inovações, pontos que serão detalhados a seguir. IV.2.1. Perda de sustentabilidade do negócio 69. A padronização das rubricas proposta ocasionará perda de sustentabilidade do negócio, vez que os terminais não poderão mais gerir suas próprias cobranças, conforme disposto nos arts. 4º, 6º, 7º, 8º e 13, da minuta de Resolução aplicada. 70. Além disso, ao dispor sobre franquias, em seus arts. 7º e 8º, a proposta prevê ampla e irrestrita aplicabilidade e publicidade de franquias a todos os usuários indiscriminadamente. Ou seja, o estabelecimento de franquias (descontos e isenções), que é faculdade do terminal, passará a atender parâmetros de regulamentação previstos pela Agência e não a critérios de negociação paritária entre agentes privados. 71. A Associação se opõe a essa proposta, que traz prejuízos à sustentabilidade dos terminais e engessa as negociações privadas. 72. Primeiramente, essa proposta contraria a Lei de Liberdade Econômica, ao limitar a garantia de livre estipulação em negócios jurídicos entre privados, prevista com direito essencial no art. 3º, inc. VIII. 73. As restrições impostas à negociabilidade ignoram ainda a liberdade de disciplina e de precificação das atividades, garantida aos terminais de uso privado pelo art. 30 da Lei 12.815/2013, art. 35-A do Decreto nº 8.033/2013, art. 43, II da Lei 10.233/2001 e art. 2º da Lei 13.874/2019. 74. Além disso, é livre o estabelecimento de franquias/descontos/isenções no setor, que são objeto de ampla negociação entre privados. Impor que os descontos sejam divulgados em tabelas públicas: (i.) limitará demasiadamente a negociação entre particulares; (ii.) ocasionará à drástica redução de descontos/franquias/isenções, que deverão ser previstas em tabela com base em juízo hipotético de impacto nas contas dos terminais; e (iii.) leva à perda de sustentabilidade dos terminais, que não poderão exercer livre negociação de descontos/franquias/isenções para fechar contratos, mas tão somente poderão aplicar aquelas previstas em tabela que, se mal dimensionadas e projetadas, podem inviabilizar o próprio negócio.</p>
19729925000191	Associação de Terminais Portuários Privados	<p>A Associação de Terminais Portuários Privados não possui proposta de redação, uma vez que acredita que, com as devidas vênias, a medida é (i.) incompatível com a legislação setorial; e (ii.) inadequada por ausência de ganhos tangíveis e evidência de prejuízos ao funcionamento do setor, pelas razões que passa a expor. Desta forma, colocamos todas as nossas justificativas no Art.1º (por falta de opção no formulário presente).</p>	<p>ATP - PARTE IV Acórdão 1.904/2009 – “9.1.2. a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, com fulcro no art. 27, II, VII e XIV, da Lei 10.233/2001, que estabeleça regras claras para a revisão e o reajuste das tarifas portuárias com base em estudos fundamentados sobre os custos das administrações portuárias, prevendo mecanismos para compartilhar com os usuários os benefícios gerados com possíveis aumentos de eficiência, prezando pela modicidade tarifária e pelo equilíbrio econômico-financeiro das administrações portuárias”: As determinações tratam da promoção de estudos aplicados às definições de tarifas e preços em confronto com os custos e das revisões e ajustes das tarifas portuárias, além de da modicidade tarifária de Administrações Portuárias. Não há, portanto, qualquer relação com os autorizatários, que não cobram tarifas e sim preços privados. • Acórdão 923/2019 – Alterou a redação do item 9.3 do Acórdão 1.439/2016-Plenário, destaca-se a determinação 9.3.4, deste último, à Antaq para “9.3.4. em um prazo de 90 dias, elabore e divulgue amplamente a relação de serviços mínimos que devem ser suficientes para atender às necessidades dos usuários, com</p>

o fito de padronizar as rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres, definir as diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares, minimizar a ocorrência de práticas abusivas e conferir a necessária transparência". Ocorre que é explícito no voto do Ministro-Relator Benjamin Zymmler, conforme os §§ 33, 34 e 36 do Acórdão 923/2019, que é relativo à definição e padronização da composição básica de serviços é relativa, tão somente, à Terminal Handling Charge – THC, para permitir uma melhor e mais eficiente averiguação por parte da Antaq, quando em sede de investigação de prática abusiva ou prejudicial à concorrência. Sendo assim, a padronização geral excede o requerido pelo e. TCU e pelo setor. • Acórdão 1.446/2018 – Determinação 9.2.2.10. instituir mecanismos de regulação tarifária e contabilidade regulatória destinados eliminar a possibilidade de incremento indevido de custos para os usuários dos serviços portuários. Retrocedendo ao item e determinação dos quais este decorre, temos o item "9.2.2. em relação à execução de investimentos em área comum do porto organizado, mediante reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos do art. 42-A do Decreto 8.033/2013" e a determinação "9.2. com fundamento no art. 45 da Lei 8.443/1992 c/c o art. 250 do Regimento Interno do TCU, determinar ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários que, no âmbito de suas competências, adotem medidas concernentes à regulamentação do Decreto 8.033/2013, assegurando que:". O art. 42-A, e seu parágrafo único, do Decreto nº 8.033/2013 determinam que nos casos de arrendamento portuário em que o poder concedente autorizar investimento na infraestrutura comum do porto organizado, o contrato será alvo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Ou seja, fica claro que a determinação visa evitar que o arrendatário obtenha o reequilíbrio econômico-financeiro e aumente as tarifas aos usuários, sendo ressarcido duas vezes pelo mesmo investimento. Sendo assim, resta claro que não se trata de padronização de rubricas com âmbito nacional e que os autorizatórios estão incluídos na referida determinação, por não serem objeto do art. 42-A. • Acórdão 1.704/2018 – "9.1.1. elabore e publique as composições de custo dos serviços prestados pelos terminais portuários com o objetivo de balizar o exame de pertinência da THC 2 e de ocorrência de abuso em sua cobrança". Assim como explanado na análise do acórdão 923/2019, a determinação do acórdão possui o objetivo de elaborar a composição dos serviços prestados à título de segregação e entrega (SSE) com o intuito de evitar a sua prática abusiva de preços, não possuindo a intenção de incorrer na padronização generalizadas de rubricas do setor portuário. • Acórdãos 1.972/2012; 2.676/2012; 2.200/2015; 572/2012; 787/2016; 122/2018 e 2.310/2018 – Não determinam nem tratam de questões relevantes ou pertinentes ao debate sobre padronização de rubricas para terminais privados. Dispõe sobre controle de investimentos realizados por arrendatários, índices de eficiência, acompanhamento de execução contratual, parâmetros de qualidade, produtividade para prestação de serviços portuários nos contratos de arrendamento e o desenvolvimento da metodologia de análise de denúncias sobre abusividade de preços praticados por terminais e operadores portuários. 52. O descasamento entre a proposta e os acórdãos mencionados para justificar a intervenção é indicativo de que a proposta de intervenção não apresenta premissas que justifiquem adequadamente a padronização. III. INCOMPATIBILIDADE DA PADRONIZAÇÃO COM A POLÍTICA PÚBLICA SETORIAL E AS DIRETRIZES DO GOVERNO 53. O Governo Federal edita a Política Nacional de Transportes (PNT) com diretrizes setoriais. Trata-se de publicação que guia a atuação do Estado para o setor de transportes, incluindo o setor portuário. 54. O Governo Federal vem executando uma série de iniciativas com vistas a tornar o setor portuário brasileiro mais dinâmico, eficiente e competitivo. A modernização, desestatização e implementação políticas, tais como robustos programas de concessões, arrendamentos e incentivos às autorizações, medidas que buscam aumentar atratividade de investimentos no setor. 55. A PNT 2018, traz em sua análise sobre o setor portuário, o entendimento de que é necessário uma maior aproximação e participação mais ampla da iniciativa privada, devendo o Poder Público garantir a atratividade do setor à exploração e investimentos privados focando nos ganhos de eficiência, produtividade e

			<p>modernização. 56. Ainda, é observada pela PNT a necessidade de reordenamento institucional do setor portuário, buscando a racionalidade e eficiência do modelo, com redução da burocracia, aprimorando as condições de execução dos investimentos para prover infraestrutura com maior capacidade de movimentação: (i.) Estratégia 3 - melhorar a governança do setor, (ii.) Estratégia 11 - melhorar a produtividade do sistema portuário na movimentação de cargas, (iii.) Estratégia 12 – reduzir o tempo de espera de atracação, (iii.) Estratégia 14- melhorar a eficiência dos serviços anuentes, (iv.) Estratégia 17 – aumentar a capacidade das instalações para atender à demanda de carga (v.) Estratégia 22 - Otimizar a inteligência logística na gestão de acesso aos portos. 57. Parece-nos que, apesar de objetivos nobres, a padronização de rubricas não atende aos parâmetros estabelecidos na política pública, ao enrijecer a dinâmica do setor, por meio do aumento de intervenção/burocracia e diminuição de flexibilidade/liberdade/sustentabilidade dos terminais privados. 58. No âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI, que contempla vários projetos de diversos setores com esse objetivo, consta entre seus objetivos “promover a ampla e justa competição das parcerias, da prestação de serviços”, e “assegurar a segurança jurídica e mínima intervenção nos negócios e investimentos” conforme art. 2º, III e IV, da Lei nº 13.334/2016. 59. Pelo exposto, é sabido a intenção do Governo Federal de promover uma maior aproximação entre poder público e iniciativa privada, no entanto, a padronização de rubricas parece estar na contramão dessas diretrizes, ao diminuir segurança jurídica e representar uma intervenção mais incisiva em negócios privados.</p>
19729925000191	Associação de Terminais Portuários Privados	<p>A Associação de Terminais Portuários Privados não possui proposta de redação, uma vez que acredita que, com as devidas vênias, a medida é (i.) incompatível com a legislação setorial; e (ii.) inadequada por ausência de ganhos tangíveis e evidência de prejuízos ao funcionamento do setor, pelas razões que passa a expor. Desta forma, colocamos todas as nossas justificativas no Art.1º (por falta de opção no formulário presente).</p>	<p>ATP - PARTE III 32. Por todo o exposto, essa Associação preocupa-se com a (iv.) conclusão quanto à alternativa a ser utilizada. Afinal, os pontos mencionados apontam que o AIR merece complementações, o que acarreta a possibilidade de a opção escolhida não ser a mais adequada. 33. Assim, entende-se que a proposta normativa pode gerar uma regulação desnecessária, pois não existem as falhas de mercado apontadas como justificativas para a imposição da padronização de rubricas. Pelo contrário, o mercado funciona de forma eficiente, com satisfação dos usuários e competição saudável. I.2.1 Irrazoabilidade da premissa de hipossuficiência dos usuários 34. A proposta indica uma preocupação com possíveis abusos de preço perante usuários “spot” do porto. Essa premissa deriva de uma percepção inadequada da Antaq acerca da dinâmica de mercado da atividade portuária e de seus principais usuários. 35. Um porto não se confunde com firma de varejo, que atrai consumidores completamente alheios à operação de mercado e que decidem adquirir um serviço no porto, por vezes sem ter consciência do que se trata. 36. Pelo contrário, trata-se de mercado composto por grandes clientes, com recursos suficientes para conduzir isoladamente a complexa operação de importação de um contêiner, com pleno conhecimento de quais serviços serão necessários para realizar tal empreitada. 37. Diferentemente das premissas adotadas pela padronização, os importadores e exportadores não são empresas totalmente vulneráveis às condutas comerciais dos portos, nem mesmo são alheias às operações necessárias para a importação ou exportação de seus produtos. São grandes corporações, compostas por profissionais capazes de barganhar, pesquisar e comparar as vantagens oferecidas pelos diferentes portos que atendam as demandas de sua atividade core (importação ou exportação). 38. Para ilustrar: 39. Por outro lado, observa-se que as principais dificuldades enfrentadas por alguns usuários estão relacionadas (i.) às múltiplas intervenções de diferentes entes nos procedimentos de comércio exterior, e (ii.) à falta de clareza de algumas obrigações. Por exemplo, a Receita Federal exige a abertura de portas de contêineres de alguns exportadores quando solicitado. 40. Essa medida ocorre de maneira imprevisível e acarreta custos adicionais aos usuários, relacionados à necessária movimentação do contêiner, à passagem por raio x, à abertura e inspeção do material, entre outros. Mesmo essa medida sendo uma determinação da Receita Federal, esse procedimento é realizado de forma distinta nos portos. Nessas ocasiões, alguns usuários se contrapõem à abertura de portas e à cobrança de custos associados, responsabilizando equivocadamente os terminais portuários por essa intervenção. 41. Além disso, ainda que se afirme existir alguma assimetria de informação, a padronização de uma tabela única de serviços não seria o método mais eficiente</p>

para resolver o problema, podendo até mesmo reforçá-lo. Por exemplo, incluir em uma mesma rubrica serviços diferentes em termos de eficiência e tecnologia gera desinformação no usuário, que passa a percebê-los equivocadamente como serviços idênticos. 42. Uma alternativa menos interventiva e mais flexível é, ao invés de impor uma padronização de rubricas para todos os terminais portuário, atacar diretamente a questão por meio da desburocratização do setor. 43. Pelo exposto, não prospera a alegação de hipossuficiência de usuários, tendo em vista que os dados do mercado revelam que esses agentes possuem forte poder de mercado. 1.3. Experiência Internacional: inexistência de padronização de rubricas 44. No que se refere às práticas do mercado internacional, após a realização de breve pesquisa em portos mundo a fora, observa-se que não há padronização entre eles, quando comparadas as tabelas de serviços e estruturas tarifárias de dois portos de um mesmo país, como consta nos recortes abaixo: (IMAGENS ENCAMINHADAS POR E-MAIL) • Reino Unido – Porto de Felixstowe: Cronograma de Tarifas e Encargos 2021 (Schedule of Rates and Charges 2021): (IMAGEM NO E-MAIL) • Reino Unido – Porto de Londres: Cronograma de Cobranças 2021 (Charge's Schedule 2021): (IMAGEM NO E-MAIL) • Estados Unidos – Porto de Los Angeles: Tariff No. 4 – Rates, Charges and Regulations 2021:(IMAGEM NO E-MAIL) • Estados Unidos – Porto de Nova York e Nova Jersey: Port Authority of New York and New Jersey's Rules and Regulations, Rates and Charges 2021:(IMAGEM NO E-MAIL) • Holanda – Amsterdam: General Terms and Conditions and Rates 2021:(IMAGEM NO E-MAIL) • Holanda – Rotterdam: General Terms and Conditions including Port Tariffs 2021: (IMAGEM NO E-MAIL). 45. Pode-se observar que a padronização de rubricas não é uma prática difundida no mercado internacional, mesmo que similares, no caso norte-americano, ainda assim, os portos possuem métodos diferentes para precificar os serviços. Também não foram identificadas previsões de isenções, franquias e descontos nas tabelas de preços, o que indica que esses instrumentos são utilizados em negociações privadas individuais. 46. Nota-se, também, que no Estudo Consolidado Final , processo 50300.14335/2019-17, um dos principais achados da etapa 4 "Benchmarking -Outros Países" foi o processo da Federal Maritime Commission dos Estados Unidos no projeto "Investigation No. 28 – Conditions and Practices Relating to Detention, Demurrage, and Free Time in International Oceanborne Commerce". Nesta ocasião, o Fact Finding Officer observou como benéfico para o transporte marítimo americano medidas adotadas que resultassem, entre outras, em "linguagem transparente e padronizada para práticas de demurrage e detenção". 47. Traçando uma analogia entre a conclusão do Fact Finding Officer e a discussão atual, o setor portuário brasileiro já possui linguagem transparente e padronizada para a prestação de serviços de movimentação e armazenagem de contêineres e volumes nas instalações portuárias no que possui relevância setorial, conforme Resolução Normativa nº 34/2019-Antaq. 48. Em seu art 2º a Resolução Normativa traz as definições com relevância setorial, consideradas pela norma, como a Cesta de Serviços (box rate), Serviço de Segregação e Entrega de contêineres (SSE) e Terminal Handling Charge (THC), entre outros. 49. Cabe ressaltar que a padronização de linguagem não envolve a criação de uma tabela de serviços ou estrutura cobrança única com abrangência nacional para todos os terminais portuários. Tal medida excede os propósitos de linguagem clara ao tornar o setor menos dinâmico e menos autônomo na tomada de decisões. 50. Há outros formatos de regulação, como o atual (ampla publicidade de tabelas, após prévia validação da Antaq, sem prejuízo de controle posterior), que atendem aos critérios de linguagem clara, transparente e precisa, de acordo com as práticas internacionais do mercado portuário. II. TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO: descolamento entre o entendimento do TCU e a atuação da Agência via padronização de rubricas 51. O acórdão do TCU que originou o processo, qual seja o Acórdão nº 1.904/2009, bem como os demais analisados pelo Estudo Consolidado Final, não sugerem como ação uma regulação tão invasiva tal qual a apresentada pela proposta normativa, os acórdãos e suas determinações relevantes são relacionados abaixo:

19729925000191

Associação de Terminais Portuários Privados

A Associação de Terminais Portuários Privados não possui proposta de redação, uma vez que acredita que, com as devidas vênias, a medida é (i.)

ATP - PARTE II 17. Sobre (i.) posição dominante e (ii.) existência de insumo essencial, é importante trazer diretrizes dispostas no documento da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE sobre competição nos

incompatível com a legislação setorial; e (ii.) inadequada por ausência de ganhos tangíveis e evidência de prejuízos ao funcionamento do setor, pelas razões que passa a expor. Desta forma, colocamos todas as nossas justificativas no Art.1º (por falta de opção no formulário presente).

portos para prestação de serviços portuários . Nessa oportunidade, foram realizadas três questões para a definição da dominância dos terminais, que serão prontamente respondidas: (1.) O acesso a determinado terminal é indispensável à operação? Não. O Brasil possui diversos terminais portuários ao longo da costa do país, de modo que os importadores podem optar pelo terminal que lhe seja mais viável, de acordo com os critérios estabelecidos para a transação. (2.) É impossível reproduzir o terminal de forma física e econômica? Não. A costa brasileira é extensa e há facilidades de implementação de terminais, seja por arrendamento ou autorização. Ainda, houve a facilitação da instalação de Terminais de Uso Privado – TUPs com a permissão para operar cargas desde 2013, c/c um aumento do número de licitações de terminais portuários nos últimos anos , além do planejamento que o Poder Público possui para os próximos meses (3.) O market share do terminal é maior de 50% da hinterlândia? Não. Conforme afirmado, o mercado de contêineres no Brasil é altamente competitivo, sendo inviável a atuação de um único agente em 50% ou mais dentro de um mercado relevante. Dados do Datamar, de 2017, demonstram que até os maiores portos brasileiros possuem market share inferior a 50%: 18. A OCDE separa o teste acima apresentado em duas etapas. Na primeira, que consistem na análise das duas primeiras perguntas, verifica-se a existência ou não de insumo essencial. Já a segunda etapa, qual seja a primeira pergunta, observa-se a existência de posição dominante. Ou seja, não há, nos portos brasileiros, essencial facility ou posição dominante, pelo já demonstrado. 19. Quanto à (iii.) inexistência de poder de escolha, é preciso relembrar o funcionamento do setor. Exportadores e importadores são, em regra, agentes com amplo conhecimento sobre o mercado e poder de barganha, por vezes integrantes de grandes grupos econômicos, que negociam expressivos volumes de cargas no mercado internacional, não se concretizando uma inexistência de poder de escolha. 20. A exemplo, no fluxo de movimentação de carga de importação, no momento “zero”, o usuário pode decidir como será o transporte da carga, ou seja, quais etapas serão organizadas por eles e quais serão organizadas pelo exportador. Dessa forma, ele detém poder de escolha sobre qualquer elo da cadeia, podendo optar pelo terminal portuário que mais lhe atende. 21. Uma simulação realizada no endereço eletrônico da empresa de navegação Ocean Network Express – ONE permite uma visão mais clara dessa situação. É possível observar que, inserindo o país de origem, o país de destino e a data prevista, tem-se uma lista das diversas rotas nas quais a carga poderá ser embarcada: 22. Por exemplo, na tela acima, o importador poderia escolher entre 3 serviços diretos e um serviço com 2 transbordos. Ao selecionar qualquer um destes serviços, é possível obter o nome do terminal portuário e o respectivo endereço. Tendo conhecimento do terminal portuário, o importador tem plenas condições de saber ex ante quais os valores cobrados para cada tipo de serviço, conforme Tabela Pública de Preços divulgada em sítio eletrônico. 23. Veja que, no momento de escolha do armador, o importador pode também definir em qual terminal portuário a sua carga será descarregada. Isso foi comprovado também por meio de respostas dadas por armadores à ofícios enviados pelo CADE, no âmbito do processo nº 08012.001518/2006-37 . 24. Ainda sobre os importadores, agentes totalmente afetados pelo suposto problema regulatório, é importante trazer que eles não se sentem prejudicados pela forma como as rubricas são dispostas. Se assim se sentissem, é inevitável que o número de reclamações seria alto. No entanto, vislumbra-se apenas uma reclamação, realizada pela Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) . 25. Tal fato demonstra que os usuários estão satisfeitos com o serviço prestado e que ele se mantém condizente com o realizado ao redor do mundo, não se justificando tamanha intervenção com base em reclamação pontual. 26. O quarto problema identificado foi a (iv.) existência de barreiras de entradas a novos agentes, ponto que não corresponde à realidade do setor. Afinal, conforme já mencionado, foram realizados diversos leilões de arrendamento nos últimos anos e há pretensão para continuar esse movimento. . 27. Por todos os motivos expostos, é possível identificar que não (v.) competição imperfeita no setor portuário, por se tratar de mercado amplo, aberto e competitivo. Ainda, em caso de supostos conflitos concorrenciais entre terminais portuários e retroportuários, a análise da Agência foi pela ampla expansão dos agentes . 28. Passando ao segundo ponto de atenção no AIR, sinaliza-se que (ii.) não houve o

			<p>devido diálogo com os atores envolvidos. Como apontado no AIR, existem mais de 30 (trinta) terminais portuários no país. No entanto, só foram contactados 3 (três), o que não representa sequer 10% do setor. Essa ausência impede a devida análise dos efeitos regulatórios, pois é necessário, primeiramente, compreender quão grave é o problema identificado nos agentes e promover efetiva e prévia participação social dos agentes afetados, o que não ocorreu.</p> <p>29. Outro ponto importante que essa Associação entende ter havido incoerência no AIR é (iii.) a análise detalhada das alternativas de ação. Primeiramente, não se mostra claro no AIR o motivo de não ser cabível a “não ação”. Segundo o tópico que trata disso, não haveria sustentabilidade, pois o parágrafo único do art. 9º da RN nº 34/2019 obrigaria a regulação. No entanto, o dispositivo mencionado é claro quanto ao seu escopo: verossimilhança de abuso na cobrança de Serviço de Segregação e Entrega de Contêiner. Ou seja, diz respeito a um único serviço em situações de concreto abuso. Não se vislumbra nesse artigo a necessidade de padronização de todas as rubricas básicas dos terminais de contêineres em mercado sem indicativos se falhas.</p> <p>30. Ainda sobre as alternativas não escolhidas, o AIR coloca que a autorregulação não seria possível “pela impossibilidade de se esperar uma resposta compreensiva dos agentes regulados” ou de suas associações. Ocorre que é visto um intenso movimento dessa Associação, ao menos, para solucionar os problemas devidamente apontados pelo setor. Dessa forma, a Agência não demonstrou de forma efetiva os motivos de a autorregulação não ser viável, uma vez que há agentes e associações interessados no melhor funcionamento do setor.</p> <p>31. Ainda sobre esse ponto, o documento-guia para AIR coloca a necessidade de avaliar os pontos negativos e positivos das alternativas. Quanto às alternativas de não regular e regulação não normativa, foram pensados apenas nos pontos negativos, como pontuado. De modo diverso, quanto à regulação, o AIR não se preocupa com os pontos negativos, pontuando a mera dificuldade de mensurar tais efeitos.</p> <p>32. Por todo o exposto, essa Associação preocupa-se com a (iv.) conclusão quanto à alternativa a ser utilizada. Afinal, os pontos mencionados apontam que o AIR merece complementações, o que acarreta a possibilidade de a opção escolhida não ser a mais adequada.</p>
19729925000191	Associação de Terminais Portuários Privados	<p>A Associação de Terminais Portuários Privados não possui proposta de redação, uma vez que acredita que, com as devidas vênias, a medida é (i.) incompatível com a legislação setorial; e (ii.) inadequada por ausência de ganhos tangíveis e evidência de prejuízos ao funcionamento do setor, pelas razões que passa a expor. Desta forma, colocamos todas as nossas justificativas no Art.1º (por falta de opção no formulário presente).</p>	<p>ATP - PARTE I I. NÃO CABIMENTO DA REGULAÇÃO I.1. Autonomia dos Terminais de Uso Privado: regime jurídico de liberdade na estruturação de tabelas de preços</p> <p>2. De início, a atual legislação prevê o regime de liberdade de preços e de disciplina das operações aos autorizatários, conforme art. 30 da Lei 12.815/2013, art. 35-A do Decreto nº 8.033/2013 e art. 43, II da Lei 10.233/2001</p> <p>Art. 30. A operação portuária em instalações localizadas fora da área do porto organizado será disciplinada pelo titular da respectiva autorização, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, sanitária, de saúde e de polícia marítima.</p> <p>Art. 35-A O contrato de adesão conterá cláusulas que preservem: I - a liberdade de preços das atividades, nos termos do art. 45 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 ; e (Incluído pelo Decreto nº 9.048, de 2017); II - a prerrogativa do autorizatário para disciplinar a operação portuária, nos termos do art. 30 da Lei nº 12.815, de 2013, sem prejuízo das competências da Antaq.</p> <p>Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características: II – é exercida em liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, e em ambiente de livre e aberta competição;</p> <p>Art. 45. Os preços dos serviços autorizados serão livres, reprimindo-se toda prática prejudicial à competição, bem como o abuso do poder econômico, adotando-se nestes casos as providências previstas no art. 31.</p> <p>3. Em reforço, a Lei de Liberdade Econômica estabelece proteção à autonomia privada ao estabelecer princípios pela liberdade e pela subsidiariedade/excepcionalidade da intervenção estatal sobre o exercício das atividades econômicas.</p> <p>Art. 2º São princípios que norteiam o disposto nesta Lei: I - a liberdade como uma garantia no exercício de atividades econômicas; III - a intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas; e 4. Partindo dessas premissas legais, essa Associação entende que a proposta normativa que trata da padronização de rubricas de terminais portuários é incompatível com o regime jurídico das autorizações, ante a competência dos autorizatários para dispor sobre a normatização das atividades exploradas.</p> <p>5. A liberdade de precificação e disciplina das atividades dos</p>

TUPs se opera pela liberdade na estruturação de rubricas e na formação de preços, que atendem a condições de mercado e práticas comerciais internacionais, vez que se trata de mercado globalizado. As rubricas e os preços máximos estão consolidados em tabela de preços, que é submetida ao controle prévio da Agência e à ampla publicidade. 6. Ir além e estabelecer uma forma padrão de cobrança é, portanto, contrário ao regime jurídico dos autorizatários que, como amplamente demonstrado, garante autonomia para que os TUPs disciplinem a estrutura das tabelas de preços. Além disso, não há previsão de competência para a Agência definir as formas de cobrança dos serviços prestados pelos autorizatários. 1.2. Excesso Regulatório: ausência de falha de mercado 7. Como se sabe, a atuação da Agência Reguladora deve ser "subsidiária e excepcional" sobre o exercício das atividades econômicas, conforme art. 2, III, da Declaração de Liberdade Econômica, a Lei nº 13.874/2019. Em complemento, a Lei das Agências Reguladoras aponta quais os princípios que devem ser seguidos, nos arts. 4º e 5º, estabelecendo critérios de necessidade, motivação e adequação de intervenções regulatórias. 8. Partindo desses pressupostos, a ATP entende que o tema em voga não possui as características necessárias para a regulação que se propõe, pois não há as falhas de mercado apontadas para uma ação nova direta (padronização) por parte do regulador, além das que já são exercidas sobre as tabelas de preços (publicidade e controle a priori e a posteriori). 9. A Análise de Impacto Regulatório – AIR traz as causas para o suposto problema de diversidade e divergência entre as tabelas de preço dos terminais de contêineres: (IMAGEM ENCAMINHADA POR E-MAIL) 10. Primeiramente, cabe trazer que a OCDE traz pontos importantes sobre Melhoria da Qualidade Regulatória.: • Buscar resolver problemas e alcançar metas claramente definidas. • Ser fundamentada em evidências e em uma base legal sólida. • Ser proporcional ao problema identificado. • Produzir benefícios que justifiquem os custos. • Considerar os efeitos entre os diferentes atores e grupos. • Minimizar distorções de mercado resultantes de sua implementação. • Ser consistente com outros regulamentos e políticas. 11. Soma-se essa questão à previsão nos arts. 4º e 5º da Lei das Agência Reguladoras, que discutem a obrigatoriedade de fundamentação dos atos normativos, e o art. 6º, que prevê que a "realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR), que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo". Ou seja, a discussão normativa necessita de profundo embasamento, por meio também da Análise de Impacto Regulatório (AIR). 12. O documento do Governo Federal "Diretrizes Gerais e Guia Orientativo para Elaboração de Análise de Impacto Regulatório – AIR" funciona como guia para a realização do AIR, devendo ser seguido pelos agentes públicos. 13. Em seu tópico "1.2 Princípios da Boa Regulação" a regulação é conceituada como ferramenta para promoção do aumento da eficiência, segurança, crescimento econômico e bem-estar social. Também contido no documento oficial, seu excesso e desproporcionalidade pode gerar "aumento de preços dos produtos e serviços, queda de investimento, barreiras à entrada, barreira à inovação, altos custos de conformidade ao setor regulado, aumento dos riscos e distorções de mercado". Além disso, os custos de fiscalização e monitoramento gerados pela regulação demonstram a sua necessidade de justificação. 14. Sobre isso, entre as etapas do processo de elaboração do AIR, pode-se destacar a (i.) caracterização do problema regulatório, (ii.) definição dos agentes envolvidos, (iii.) análise das alternativas existentes e (iv.) conclusão sobre imposição de medida regulatória. Evidencia-se que os documentos apresentados por essa Agência não deixam claro o cumprimento das etapas, como se pretende demonstrar. 15. Por exemplo, (i.) o problema regulatório não foi analisado a fundo, pois não teve a apresentação de todas as visões da situação. Ademais, não foram comprovadas as falhas regulatórias supostamente existentes que, segundo o documento-guia, "ocorre quando o mercado por si só não é capaz de atingir resultados econômicos eficientes". 16. Conforme o AIR apresentado, isso se deve, pois, essa Agência entende haver as seguintes falhas de mercado: (i.) posição dominante, (ii.) detenção de Essential Facility, (iii.) inexistência de escolha, (iv.) barreiras de entrada e (v.) competição imperfeita. No entanto, tais pontos não correspondem à realidade, na visão da Associação. 17. Sobre (i.) posição dominante e (ii.) existência de insumo essencial, é importante trazer diretrizes

			<p>dispostas no documento da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE sobre competição nos portos para prestação de serviços portuários . Nessa oportunidade, foram realizadas três questões para a definição da dominância dos terminais, que serão prontamente respondidas: (1.) O acesso a determinado terminal é indispensável à operação? Não. O Brasil possui diversos terminais portuários ao longo da costa do país, de modo que os importadores podem optar pelo terminal que lhe seja mais viável, de acordo com os critérios estabelecidos para a transação. O RESTANTE DA CONTRIBUIÇÃO FOI ENCAMINHADA POR E-MAIL, COM AS RESPECTIVAS IMAGENS, UMA VEZ QUE NÃO HÁ ESPAÇO SUFICIENTE, ASSIM COMO NÃO HÁ CAMPO ESPECÍFICO PARA CONTRIBUIÇÕES CONTRÁRIAS A NORMA COMO UM TODO.</p>
45506663000159	MARIMEX DESPACHOS, TRANSPORTES E SERVIÇOS LTDA.	N/A	<p>Inicialmente, a MARIMEX destaca que se opõe integralmente à minuta de resolução por entender que estão presentes vícios insanáveis na regulação proposta. A presente contribuição visa destacar e explicar tais ilegalidades, não pretendendo qualquer reforma no texto, mas sim sua imediata e integral rejeição, conforme passa a expor nos campos de contribuição seguintes.</p>
00460021000110	FEDERAÇÃO NACIONAL DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS – FENOP	a norma deve ser excluída.	<p>A proposta da norma pretendida, novamente gera desequilíbrio concorrencial com empresas que prestam os mesmos serviços e estão localizadas dentro e fora do porto organizado. a. Retroáreas alfandegadas fora do Porto Organizado, prestam o mesmo serviços e continuariam com o seu direito de plena liberdade de preços, enquanto as empresas privadas, de retroárea dentro dos portos organizados estariam reféns desse absurdo controle da ANTAQ; b. Art. 1º Esta Resolução se aplica às instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autorização, nos termos do art. 2º, incisos III, IV e XI da Lei nº 12.815, de 2013, incluindo as retroáreas dentro do porto organizado. Sabe-se que a norma busca padronizar os serviços nas operações com contêineres, porém isso sinaliza que se prosperar tal padronização, isso também poderia ser objetivado para outras operações portuárias. Embora haja a todo momento a argumentação de que a norma não trata de estabelecimento de preços chama atenção que a própria Nota Técnica contradiz essa argumentação e vai de encontro aos princípios que norteiam a liberdade econômica ao justificar a padronização pelo fato de que a não regulação atualmente em vigor prejudica a Agência estabelecer um nível de preços eficiente.</p>
60163326000139	ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados	Excluir	<p>A ABTRA é totalmente contra a edição dessa norma como todo, por entender que ela representa uma intromissão da Agência numa relação essencialmente privada, que afronta os princípios da liberdade econômica e de intervenção mínima do Estado nas relações privadas Para a ABTRA não faz qualquer sentido forçar, por meio de uma norma governamental, os agentes privados a criarem tabelas de preços com serviços como, por exemplo: desestufagem de contêiner, colocação de rótulos e adesivos, pesagem, escaneamento, posicionamento de contêiner para inspeção, rompimento de lacre, cancelamento de nota fiscal, etc. Os associados da ABTRA relatam que, na prática, os serviços prestados aos importadores e exportadores que movimentam contêineres são negociados caso a caso entre os recintos e seus respectivos clientes, na forma de combos que na maioria das vezes não possuem esse nível de granularidade imaginado pela ANTAQ. Esses serviços são impossíveis de serem padronizados porque são feitos sob medida, de acordo com as necessidades específicas de cada cliente. Além dos aspectos técnicos acima descritos essa norma também estaria criando uma assimetria concorrencial muito nociva para o mercado de empresas que exploram recintos alfandegados. A proposta de norma diz, em seu Art 1º que ela se aplica às instalações portuárias que movimentam cargas containerizadas nas modalidades de arrendamento e de autorização, incluindo retroáreas dentro do porto organizado. A ABTRA possui dentro de seu quadro de associadas diversas empresas que se enquadrariam nessa abrangência, ou seja, operadores portuários, TUPs e IPAs. Porém existe um outro grande grupo de terminais de contêiner, formado por CLIAS, EADIs, Portos Secos e REDEX que prestam exatamente os mesmos serviços para importadores e exportadores que não estariam sendo alcançados pela norma. Na verdade, em termos da quantidade de terminais alfandegados prestadores de serviços de contêiner temos muito mais instalações que não</p>

			<p>seriam alcançados pela norma do que alcançados. Não por vontade da ANTAQ, mas porque estão fora do perímetro regulatório de competência da agência. Provavelmente em termos de volume das cargas movimentadas devemos ter um empate entre os terminais alfandegados que seriam normatizados e os não normatizados. Vale lembrar que, para um importador não faz a menor diferença se ele vai buscar a carga num operador portuário ou num CLIA. A diferença seria, depois da edição dessa norma, que os não regulados conheceriam as tabelas de preços dos regulados e os regulados não conheceriam as tabelas de seus concorrentes. Esse ambiente todo estaria criado justamente porque a ANTAQ decidiu normatizar algo que não deveria e que já é regulado pelo próprio mercado, altamente competitivo. Só em Santos, por exemplo, temos mais de 20 terminais alfandegados de contêiner à disposição dos importadores para negociarem os melhores preços e condições operacionais e logísticas para a retirada de suas cargas.</p>
58317751000116	LOCALFRIO S.A. ARMAZENS GERAIS FRIGORIFICOS	N/A	<p>A Localfrio esclarece que discorda integralmente desta minuta de resolução, uma vez que a regulação pretendida contém vícios insanáveis. O escopo da presente contribuição, portanto, é apresentar fundamentadamente as ilegalidades presentes nesta proposta que impõem sua rejeição.</p>
19908104000127	ABPA - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROTEÍNA ANIMAL	<p>Primeiramente, gostaríamos de felicitar a ANTAQ pela iniciativa e realização do rico trabalho desenvolvido pela Agência, pois sabemos que não é uma simples tarefa esmiuçar esse tema tão complexo e multifacetado. Realizamos uma leitura criteriosa dos arquivos disponibilizados no sítio da ANTAQ e trouxemos aqui nossa contribuição a respeito da Estrutura de Serviços Básicos – TSB proposta pela agência.</p>	<p>Conforme nossa correspondência de 03/12/2020 o objetivo é apresentar sugestões para padronizar e reduzir o número de taxas portuárias vigentes. Na oportunidade nosso levantamento apontou 105 tipos de taxas passíveis de cobrança e sugerimos que fosse reduzido para 57. Com isso seria dada maior transparência, visibilidade dos custos e racionalizaria os procedimentos de cobrança em linha com as diretrizes do governo para desburocratizar os processos. ABPA se mantém a disposição do órgão para esclarecimentos.</p>
02805610000279	EMBRAPORT – Empresa Brasileira de Terminais Portuários S.A. – DP WORLD SANTOS	Comentário geral à norma.	<p>Para avaliação do objeto ora sob consulta pública, é imprescindível levar em consideração os objetivos e diretrizes para a política pública de exploração dos portos, definidas pelo legislador ordinário no âmbito da Lei dos Portos – Lei nº 12.815/2013. Ao mesmo lado da centralização de competências, o objetivo central da Lei nº 12.815/2013 é a ampliação da competitividade e eficiência portuárias por meio da ampla concorrência, livre iniciativa e aproximação com o setor privado. O artigo 3º da Lei em comento dispõe que a exploração dos portos organizados e instalações portuárias, tem o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, com os objetivos imediatos, relevantes para o objeto em discussão, de (i) expandir, modernizar e otimizar a infraestrutura; (ii) estimular a modernização e o aprimoramento da gestão dos portos organizados e das instalações portuárias, com eficiência das atividades prestadas e valorizar e qualificar a mão de obra portuária; (iii) estimular a concorrência e; (iv) a liberdade de preços nas operações portuárias. É nítida a intenção do legislador de que aproximar a atividade portuária das formas ordieiramente privadas de prestação de serviços, sob o entendimento de que a adoção de tais formas é capaz de conferir maior eficiência operacional e competitividade ao serviço portuário. Uma das principais características da atuação privada reside na autonomia organizacional e operacional de que devem gozar os agentes privados que executam aquela atividade. No setor portuário, a eliminação da vedação a que terminais de uso privado possam movimentar cargas de terceiros foi um marco nesse sentido. Mais recentemente, a reforma do Decreto nº 8.033/1993, por meio do Decreto nº 9.048/2017, cuidou especificamente de consagrar a preservação da liberdade de preços e a prerrogativa dos autorizatários de disciplinarem suas próprias atividades portuárias por meio da inserção do artigo 35-A no texto normativo. Iniciativas regulatórias visando ao incremento da concorrência são sempre salutares e encontram-se também dentro dos objetivos da política regulatória para o setor. Entretanto, a definição de um modelo padronizado de rubricas de prestação de serviço não afeta apenas a forma de precificação dos terminais portuários, mas também corre o risco de interferir na própria forma de prestação do serviços. No limite, caso haja um engessamento das rubricas portuárias sem a devida atenção aos diferentes locais e modos de prestação de serviço, pode-se chegar ao cenário de elevada redução dos objetivos imediatos de autonomia e liberdade operacional buscados pela Lei setorial. Quando o setor privado é</p>

convocado para diretamente realizar os serviços portuários, seja por meio de TUPs ou ainda de arrendamentos portuários, espera-se que atue com eficiência e especialização. Nesse sentido, a organização operacional está intimamente ligada com todos os outros aspectos de um negócio portuário, especialmente os de natureza comercial. As rubricas portuárias endereçam a menor unidade de serviços necessários para a realização de um determinado objetivo para a carga dentro do terminal. Dentre as várias situações que podem advir da definição unificada e centralizada das rubricas portuárias, está a agregação, em uma única rubrica, de várias unidades de serviço que estavam outrora segregadas, sem que elas sejam essenciais uma a outra. Na prática, uma rubrica única que agregue desnecessariamente unidades de serviço pode levar a que o terminal portuário tenha que precificá-lo levando em conta todos os custos para a realização daqueles serviços, ainda que não tenha incidido a prestação de uma ou outra unidade de serviço. Como a rubrica seria uma só, o preço também deveria ser. Qualquer gestão de negócio exige estudo, organização e constante inovação – o que inclui o desenvolvimento e a adaptação da prestação dos serviços e suas rubricas no intuito de que o terminal portuário tenha destreza e flexibilidade necessárias para acompanhar o mercado e suas demandas. Ainda que os serviços de movimentação portuária tenham o mesmo objetivo final, existem variações de execuções e graus de dificuldades distintas, que podem existir por diversos fatores, como terreno, disposição de contêineres e localização do terminal portuário, assim como serviços adequados ou que ofereçam soluções customizadas aos clientes. Por isso, cada terminal portuário precifica seus serviços de acordo com o grau de desempenho, execução e eficiência operacional e, mais importante, por meio das rubricas que melhor lhe permitam cobrar dos usuários exatamente pelo serviço prestado; nem mais, nem menos. Isso não elimina, todavia, a obrigação de publicização dos preços cobrados para cada serviço prestado, com submissão prévia à ANTAQ, permitindo a esta Agência Reguladora o exercício do controle 'a priori' contra quaisquer abusos praticados. De outro lado, parece natural a existência de diferentes formas de organização do serviço ante ao estímulo bem-sucedido da legislação setorial à concorrência. São diversos players que competem de forma acirrada e sob intensa pressão de mercado pelas cargas na mesma hinterland, cada um com preços e organizações próprios. É da vontade do legislador o estímulo à exploração dos diferenciais competitivos de cada terminal portuário, inexistindo qualquer evidência concreta de falha de mercado ou poder dominante. Pelo contrário: não apenas o 'share' do mercado portuário se mostra altamente competitivo, como em decorrência desta salutar competição que os usuários dos serviços possuem à sua disposição uma vasta gama de produtos para escolherem à sua conveniência e, com isso, mitigando impactos econômicos que afetam o Custo-Brasil sem relação direta com a logística portuária. Por essa razão, entende-se que se a intenção desta Agência Reguladora fosse a padronização de nomenclatura de serviços idênticos para possibilitar maior transparência, tal medida não implicaria na criação de uma tabela de serviços ou estrutura de cobrança única com abrangência nacional para todos os terminais portuários. Aliás, neste condão a presente tomada de subsídios sequer poderia almejar a Padronização da Estrutura de Serviços Básicos prestados por terminais de contêineres, mas tão somente a criação de nomenclaturas comuns para serviços idênticos. Não é o que se verifica. O risco, portanto, é de que a norma ultrapasse os limites da sadia regulação econômica e se torne elemento de insegurança jurídica e ineficiência operacional.

Total de contribuições do dispositivo: 16

Estão sujeitos à padronização os serviços ou fornecimentos básicos prestados pelas instalações portuárias mencionadas no art. 1º desta Resolução.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
05869999000157	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres	Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antag.gov.br.	18. Ainda que este acórdão proponha o estabelecimento de uma composição básica, o faz em um contexto que discute apenas o Terminal Handling Charge – THC. Mesmo assim, questiona expressamente a regulação excessiva e entende

que a estipulação de preços não é a solução adequada. Sendo assim, não nos parece plausível utilizar o documento para fundamentar a padronização das rubricas dos serviços prestados pelos terminais portuários, que não estão sequer envolvidos na relação jurídica do THC. 19. Essa relação, na realidade, é entre amador e carga. O dono da carga escolhe o transportador e, a partir da negociação, emergem valores de dois serviços: frete e Terminal Handling Charge – THC, conforme contornos estabelecidos pela Bill of Lading, que são liner terms. De fato, o valor do THC é influenciado pela Box rate, compactuada entre o armador e o terminal portuário. No entanto, a Corte de Contas demonstrou questionamentos quanto à estipulação do THC, e não da Box Rate. 20. Importante frisar também que essas recomendações são feitas, sobretudo, com fulcro em uma preocupação da Corte de Contas com a eficiência da operação portuária. Contudo, entendemos que ela não se subsiste, considerando que o setor portuário é um mercado diverso, dinâmico e competitivo, como será demonstrado nos tópicos seguintes. 21. Ante o exposto, entendemos que a padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres é medida extremamente severa e não encontra respaldo nos acórdãos da Corte de Contas. II.3. Conclusão necessária: Desconexão entre a proposta normativa e os Acórdãos do TCU 22. Por todo o exposto, esta Associação entende que não há conexão entre a proposta normativa e os Acórdão do TCU utilizados como fundamento. Afinal, o objetivo do normativo proposto pela Agência é a “padronização das rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares”. 23. Ocorre que, como demonstrado, o Acórdão nº 1.904/2009 discute a se as tarifas cobradas pelas Autoridades Portuárias são economicamente eficientes ou não. Da mesma forma, o Acórdão nº 923/2019 sugere estabelecer os serviços básicos do THC, preço cobrado pelos armadores aos donos das cargas. 24. Ou seja, nenhum dos Acórdãos da Corte de Contas diz respeito às cobranças dos terminais portuários, como pretende realizar essa Agência por meio da Resolução proposta. III. DESNECESSIDADE DE REGULAÇÃO 25. Conforme já apontado, inexistem razões de fato ou de direito que justifiquem a adoção da regulação proposta. Ademais, conforme será demonstrado a seguir, o emprego das medidas objeto deste processo em um mercado saudável e competitivo como o brasileiro poderá trazer efeitos extremamente danosos ao setor. Para empreender na análise da norma proposta pela Antaq, é importante trazer os problemas e as causas supostamente encontrados. 26. A Análise de Impacto Regulatório – AIR traz as causas para o suposto problema de diversidade e divergência entre as tabelas de preço dos terminais de contêineres: “imagens na Carta ABRATEC - 0147/2021”. 27. Sendo assim, promover-se-á a análise dos principais argumentos utilizados para embasar a alegada necessidade de regulação. III.1. Inexistência de posição dominante e Essential Facility 28. De início, ao contrário do que se afirma no AIR, não há posição dominante ou caracterização de Essential Facility nos terminais portuários de contêiner. A OCDE, a partir da Mesa Redonda de Políticas de Regulação para o Setor de Portos e Serviços Portuários em 2011, elaborou o documento Competition in Ports and Port Services, no qual discute a competitividade nos portos e nos serviços por ele prestados. Esse documento traz testes que traçam as diretrizes que auxiliam a definir a existência ou não de posição dominante, sendo eles o (i.) Essential Facility para portos; e o (ii.) teste de dominância. 29. Em relação ao (i.) primeiro, a OCDE orienta que a caracterização de um insumo essencial depende do atendimento de duas condições: (a.) o acesso ao porto ser indispensável à operação; e (b.) inviabilidade econômica e física de reprodução do terminal. Sendo as respostas negativas, é preciso avaliar a dominância. 30. Importante ressaltar que o teste proposto pela OCDE se mostra plausível e compatível com a literatura sobre regulação antitruste, segundo a qual o conceito de “essential facility” é bastante restritivo e aplicado somente em situações de existência de monopólio, o que não é o caso dos terminais de contêineres do Brasil. 31. Isso porque aplicando-se tais condições aos terminais de contêineres do território nacional, é forçoso concluir que ambas não são atendidas por nenhum terminal, considerando que: (i.) O acesso a terminal de contêiner específico no Brasil não é indispensável à operação de um determinado importador: o ambiente altamente competitivo

			<p>permite que o importador opte por terminais concorrentes situados na mesma hinterlândia competitiva (por exemplo, no porto de Santos o importador pode escolher entre os terminais Santos Brasil, BTP, DPW, TCP, Sepetiba Tecon, MultiRio e ICTSI Rio, todos situados na mesma hinterlândia competitiva de Santos, o que exclui a possibilidade de enquadramento de qualquer um desses terminais no conceito de "essential facility"); "Imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". (ii.) é plenamente viável a reprodução de terminais de contêineres do ponto de vista físico e econômico: a costa brasileira é extensa, de modo que é possível constante entrada de novos Terminais de Uso Privado (TUPs), além dos novos projetos de licitação de arrendamentos em portos organizados. Como exemplo temos a instalação dos terminais de contêineres Portonave (2007), Itapoá 2011, BTP (2013) e DPW (2013), bem como os novos projetos em andamento (Tecon Suape II, Terminal de Contêineres do Saboó, Porto Pontal e Porto Novo Aracruz, todos já aprovados ou em fase final de aprovação pelo poder concedente). Portanto, não há que se falar em inviabilidade de instalação de novos terminais de contêineres na costa brasileira, sendo mais uma vez impossível enquadrar os terminais de contêineres brasileiros como "essential facilities"; "Imagens na Carta ABRATEC - 0147/2021". 32. Passemos, então, ao (ii.) teste da dominância. Considerando o mercado relevante e o market share do terminal, a OCDE estabelece que a posição dominante apenas ocorre quando o terminal possuir um market share superior a 50%. Isso não ocorre nem nos maiores terminais do país em suas respectivas hinterlândias, como é possível extrair das tabelas abaixo: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". 33. Como se observa, no complexo portuário de Santos, nenhum terminal que opera em sua hinterlândia competitiva alcança market share superior a 50%, sendo que o maior operador da região é a BTP, com market share de apenas 30,54%. 34. O mesmo exercício pode ser efetuado para a hinterlândia competitiva do complexo portuário de Itajaí – Navegantes: "imagens na Carta ABRATEC - 0147/2021". 35. Também no complexo portuário Itajaí-Navegantes, nenhum terminal de contêiner em operação alcança uma participação de mercado superior a 50%, não podendo ser enquadrados como detentores de poder dominante. 36. Dessa maneira, considerando as diretrizes propostas pela OCDE, é forçoso concluir pela ausência de posição dominante por parte de qualquer terminal de contêineres localizado no Brasil ou mesmo caracterização de Essential Facility, de modo que a intervenção regulatória sobre o setor se mostra desnecessária e excessiva e contrária à melhor prática regulatória adotada pelos países membros da OCDE, organização que nosso país almeja participar.</p>
32231149000106	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	<p>(Parte 2 - ABTP) 4. Igualmente, como declarado pela própria ANTAQ no relatório de AIR, vale mencionar que essa iniciativa integra um conjunto de iniciativas que se amparam em uma clara linha interventiva sobre a formação de preços setoriais, notadamente (i) a implantação do Módulo APP para acompanhamento de preços, cuja aplicação para terminais aprovada pela Resolução Normativa nº 31 encontra-se suspensa por decisão judicial; e (ii) a criação de metodologia padrão de análise de abusividade, iniciada por ocasião da Audiência Pública nº 5/2019 da Agência, que ainda não resultou em edição de norma regulatória, porém trazia proposta invasiva sobre o processo de formação de preços de agentes privados, inclusive com exigências desarrasoadas sobre a abertura de custos suportados por terminais. 5. O ponto central da Exposição de Motivos apresentada pela Agência Reguladora diz respeito ao propósito de facilitar a comparação de preços entre agentes econômicos pelo regulador, de modo a facilitar seu papel de análise concorrencial. Segundo a ANTAQ, a liberdade de preços setorial redundou em um cenário no qual "cada um deles cobra serviços e fornecimentos a sua</p>	Reitera "Redação proposta"

			<p>maneira, tornando hercúlea a tarefa de compará-los, seja em conteúdo seja em preços. Tal situação prejudica uma análise concorrencial mais apurada, ou mesmo embaraça a Agência em avaliar qual seria o nível de preços eficiente e que reflita um mercado competitivo, com preços módicos". 6. Vale mencionar, nesse sentido, que a documentação constante da Audiência Pública se encontra datada e reflete uma compreensão superada do que configura a liberdade econômica na atividade de empresas que exploram instalações portuárias. ? Relatório de Consultoria contratada pela ANTAQ não é datado, mas explicita que se refere à Agenda Regulatória do biênio 2018/2019 (dado que menciona decisão do TCU de abril de 2019 como "recentíssima", presume-se que o documento é próximo a essa data);</p>
45506663000159	MARIMEX DESPACHOS, TRANSPORTES E SERVIÇOS LTDA.	N/A	<p>A padronização das rubricas dos serviços portuários viola o princípio da livre iniciativa (Art. 1º, inciso IV da Constituição Federal) e o regime de livre definição de preços (Art. 3º, inciso III, da Lei nº 13.874/2019 – Lei de Liberdade Econômica). Com efeito, a liberdade para definir preços de produtos e serviços não abrange apenas o valor cobrado, mas também a forma da cobrança, o que inclui a definição da rubrica do serviço ou do pacote de serviços. Além disso, a proposta de resolução também viola a Lei nº 12.529/2011 (Lei da Concorrência), uma vez que, a pretexto de padronizar serviços, a resolução define uma série de "fatos geradores" que fracionam o conceito legal de THC/Capatazia, estabelecendo inclusive rubricas para "SSE"/THC2 – cobrança reiteradamente reputada ilegal pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica ("CADE"). Na esteira da Res. 2.389-2012 e da Res. 34/2019, a minuta de resolução é mais um passo que esta agência toma no sentido de prejudicar a livre concorrência e a competitividade do setor portuário, conforme demonstrado nos campos de contribuição a seguir.</p>
00460021000110	FEDERAÇÃO NACIONAL DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS – FENOP	Não aplicável, pois se entende pela inviabilidade de padronização.	<p>Essa pretendida padronização não tem viabilidade prática pois tais serviços têm suas características variáveis em função de fatores externos e não controlados pelos prestadores de serviços portuários; a. Características das cargas; b. Características do cliente; c. Características do transportador marítimo ou terrestre; d. Características dos regimes e controles aduaneiros; e. Características do momento de mercado; f. Entre outras características.</p>
58317751000116	LOCALFRIO S.A. ARMAZENS GERAIS FRIGORIFICOS	N/A	<p>A padronização das rubricas dos serviços portuários afronta o princípio da livre iniciativa (art. 1º, IV da CF), assim como o regime de livre definição de preços, estabelecido pelo art. 3º, III da Lei nº 13.874/2019 ("Lei de Liberdade Econômica"). A liberdade para fixar preços de produtos e serviços não engloba apenas o valor praticado, mas também a forma de sua cobrança, o que compreende a definição da rubrica do serviço ou do pacote de serviços que serão prestados. Também há afronta à Lei nº 12.529/2011 ("Lei da Concorrência"), uma vez que, sob a justificativa de padronizar serviços, a resolução acaba por estabelecer diversos "fatos geradores" que, em verdade, fracionam ilegalmente o conceito legal de THC/Capatazia, definindo, inclusive, rubricas para TCH2/SSE, cobrança reiteradamente reconhecida como ilegal pela autoridade antitruste. Portanto, a minuta de resolução ora analisada tem potencial de prejudicar a livre concorrência e a competitividade do setor portuário, conforme será melhor demonstrado abaixo.</p>
Total de contribuições do dispositivo: 5			

Para os efeitos do ANEXO I, é considerado:

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração

III.2. Inexistência de falhas de mercado 37. Além da questão do Essential Facility e posição dominante, o AIR aponta que os terminais portuários (i.) geram barreiras a novos entrantes, (ii.) estão inseridos em ambiente de competição imperfeita e (iii.) a escolha do terminal de atracação seria feita pelos armadores. Como consequência, haveria algumas falhas de mercado: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". 38. Antes de tratar das falhas de mercado, é importante trazer que (i.) não há barreiras para novos entrantes no mercado de contêineres, como é afirmado no AIR. Isso é demonstrado pela quantidade de leilões de arrendamento realizados nos últimos anos e que se pretendem realizar: entre 2015 e 2020, foram realizados 29 arrendamentos de terminais portuários e o Poder Público espera realizar ao menos 17 leilões de arrendamentos em 2021, conforme amplamente divulgado nos meios de comunicação. 39. Por fim, (iii.) não há que se falar em escolha dos terminais de atracação pelos armadores. Os importadores decidem todo o fluxo logístico da carga no momento no marco "zero", tendo ciência de todos os trâmites e custos dela, de maneira que têm largo poder de escolha sobre absolutamente qualquer elo da cadeia. Caso haja qualquer insatisfação, o importador pode prontamente alterar o fornecedor ou ajustar os termos do seu acordo com o exportador. Não há óbice a isso. Aliás, essa é a declaração firmada pelos próprios agentes ao CADE: [INTERMARINE NO PA Nº 08012.001518/2006-37] "(...) acreditamos que a escolha (do armador pelo importador) seja pautada nos seguintes motivos: confiabilidade, tradição, experiência no tipo de carga e outros, além do preço. Normalmente, o cliente é que escolhe o terminal de cargas e descarga de acordo com os seus interesses e também conforme estudos logísticos considerando o destino final da carga, por conta do tamanho e peso das peças transportadas." [HANJIN SHIPPING NO PA Nº 08012.001518/2006-37] Os termos dos serviços oferecidos (incluindo tarifas) pelo Armador são conhecidos pelo cliente antes do container ser embarcado. Os importadores saberão em qual Terminal o navio irá escalar no momento que a pedida de espaço no navio na origem é efetuada. Geralmente os contratos entre Armadores e Operadores Portuários são de longo termo ou pelo menos de 1 a 3 anos. Os importadores podem facilmente saber em qual Terminal as cargas serão descarregadas baseando-se no prévio anúncio dos Armadores (como respondido anteriormente). Este tipo de informação está disponível no sítio do Armador na Internet, mesmo antes do container ser embarcado. [PANALPINA NO PA Nº 08012.001518/2006-37] "O Embarcador poderá adotar as seguintes alternativas: (i) remover a carga para outro terminal fazendo o processo de DTA (declaração de trânsito aduaneiro) e respeitando os prazos da Receita Federal do Brasil; (ii) substituir o armador para os próximos embarques, optando por aquele que usa o terminal de sua preferência; ou (iii) a troca do porto de destino, já que em alguns casos, a depender os custos deste novo porto em relação ao destino final das cargas a alteração não representa acréscimo de custo." 40. Ademais, a esmagadora maioria dos importadores/exportadores clientes dos terminais de contêineres não são "hipossuficientes" que demandam qualquer espécie de tutela estatal. Eles geralmente são, ao revés, partes de um grande grupo multinacional que negocia globalmente toda sua cadeia de comércio exterior. Isso é demonstrado pelo gráfico abaixo, do Datamar, que demonstra a concentração de 90% do volume de importação na mão de 10% de importadores. "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". 41. Igualmente, a consultoria externa contratada no bojo do presente processo informou em seu relatório que: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". 42. Em outras palavras, pode-se dizer que o próprio estudo referente à regulação em questão entende pela ausência de hipossuficiência do usuário, de modo que a regulação necessária deve ser mais branda, pois o mercado tem plenas condições de se regular. 43. Ora, a consultoria contratada corrobora a informação de que o mercado brasileiro de carga contêinerizada é formado por grandes empresas transnacionais, com grande poder de barganha para negociar com os terminais de contêineres brasileiros, tratando-se de exportadores e importadores que movimentam mercadorias em contêineres há mais de 20 anos, com frequência quase que diária, tendo pleno conhecimento das tabelas de preço e modo de faturamento dos terminais, sendo por consequência totalmente desnecessária a padronização ora proposta. Na verdade, esta iniciativa vai na verdade prejudicar este grupo que

			<p>compõe 90% do volume de contêineres que transitam em nossos portos, pois, caso a regulação seja levada a cabo, haverá necessidade de alteração na nomenclatura da rubrica dos serviços e modificação nos sistemas de faturamento, sem que haja qualquer benefício com esta mudança. 44. No caso de pequenos importadores/exportadores movimentam apenas 10% do volume movimentado nos terminais de contêineres, estes contam com o auxílio dos despachantes aduaneiros, que detêm amplo conhecimento do mercado, conhecedores das tabelas de preço dos terminais e seu funcionamento, sendo que inclusive negociam por conta e ordem destes, condições mais favoráveis do que a tabela de preços padrão. Não há dúvidas de que é prática do mercado que os pequenos importadores/exportadores utilizam serviços dos despachantes aduaneiros em suas operações de comércio internacional. 45. Ainda, mesmo que existisse alguma assimetria de informações, a padronização de uma tabela única de serviços não seria o método mais eficiente para resolver tal problema. Afinal, os serviços prestados pelos terminais apresentam diferenças de qualidade entre os concorrentes do mercado, que disputam usuários por meio de vantagens comparativas, além do preço. Ou seja, a padronização de rubricas pode reforçar a assimetria de informações, pois os usuários poderão passar a perceber equivocadamente como serviços idênticos. 46. Não obstante, diante de todos esses fatores, resta evidente que os terminais nacionais não possuem poder de mercado, ou seja, não têm a prerrogativa de aumentar preços indiscriminadamente sem perder seus clientes, conforme conceito trazido pela Cartilha do CADE . Isso porque os terminais portuários estão em mercado altamente competitivo, em que existe uma gama de escolhas e combinações que os agentes podem fazer. Como o importador pode alterar facilmente o terminal de descarga, se este aumentar arbitrariamente os valores cobrados, perderá clientes. 47. Cabe trazer que a mesma Cartilha aponta que “para que seja caracterizada a existência de poder de mercado faz-se necessário proceder a uma análise complexa, que parte da existência de posição dominante, mas envolve ainda a investigação de outras variáveis, tais como existência de barreiras à entrada naquele mercado, a possibilidade de importações ou ainda a efetividade de competição entre a empresa que tem posição dominante e seus concorrentes”. Ora, foi comprovada a inexistência de posição dominante e barreiras a novos entrantes, bem como a competição em harmonia no setor portuário brasileiro. 48. Conclui-se que, no setor portuário, não há falha de mercado a justificar atos de tamanha ingerência a ponto de se proceder uma padronização das rubricas dos serviços prestados. Ao contrário, é fato que este setor possui grande competitividade e funciona perfeitamente bem com base nas condições do próprio mercado.</p>
32231149000106	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	<p>(Parte 3 - ABTP) ? A ANTAQ realizou Tomada de Subsídios oralmente, via Workshop, entre os dias 10 e 11 de julho de 2019; ? Relatório de AIR é datado de 10 de setembro de 2019; ? A ANTAQ realizou reuniões participativas sobre a matéria em dezembro de 2019; ? Exposição de Motivos é datada de 27 de janeiro de 2020; ? A Audiência Pública nº 04/2021 foi aberta em 15 de fevereiro de 2021, resgatando como subsídio técnico a documentação mencionada supra. I. BREVE DESCRIÇÃO DA PROPOSTA 7. Quanto à abrangência da norma, pretende-se englobar todos os terminais que movimentam contêineres, incluindo instalações portuárias localizadas dentro ou fora de portos organizados (autorizatórios e arrendatários, incluindo retroáreas de porto organizado). 8. Os conceitos iniciais da proposta exprimem tanto a obrigatoriedade como a exclusividade de serviços a serem oferecidos por empresas que exploram instalações portuárias para movimentação e/ou armazenagem de contêineres, já refletindo uma linha interventiva da proposta. Os serviços obrigatórios seriam aqueles necessários e indispensáveis, enquanto os</p>	Reitera "Redação proposta"

exclusivos seriam aqueles requisitados sob demanda (art. 2º, parágrafo único, incisos I e II). 9. Os contornos da proposta sinalizam que o regulador não apenas pretende impor aquilo que um agente privado deverá oferecer a um mercado (alegadamente livre), mas também exigirá que todos os agentes desse mercado (alegadamente competitivo) ofereça suas atividades econômicas em um formato único e padronizado em todo território nacional. Nos termos da norma proposta, "nas instalações portuárias, os serviços básicos só poderão ser ofertados na forma dos grupos que constam do Anexo I desta Resolução" (art. 4º). Também se estabelece de forma taxativa e sem flexibilizações que "cobrança e faturamento, incidirão os valores vigentes no dia do início do fornecimento correspondente, ou conforme condições estipuladas em contrato" (art. 9º).

Total de contribuições do dispositivo: 2

serviço ou fornecimento obrigatório: aquele necessário ou indispensável para a concretização da atividade portuária; e

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
05869999000157	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres	Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antaq.gov.br.	III.3. Satisfação dos usuários dos serviços 49. Igualmente, corroborando o já clarificado sobre a ausência de falhas e a eficiência do mercado portuário, é incontestável a satisfação dos usuários dos serviços prestados pelos terminais de contêineres. Tal fato pode ser constatado pela inexistência de número relevante de reclamações em décadas de serviços prestados, sendo que o processo em pauta traz uma única sugestão realizada pela Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) . 50. Considerando o volume de carga transportada diariamente, o número de exportadores e importadores que negociam com esses terminais todos os anos e a variedade de setores atendidos, a existência de uma única reclamação para embasar a presente proposta de regulação significa que os agentes envolvidos no mercado estão extremamente satisfeitos com a forma de organização dos serviços portuários prestados pelos terminais. Ainda, se assim não estivessem, poderiam migrar para outro terminal, cuja tabela de preços fosse mais "simples". Comprova-se, mais uma vez, a desnecessidade de regulação. 51. Quanto à sugestão protocolada pela ABPA , trata-se de reclamação acerca do número de rubricas passíveis de cobranças. Sugere-se a manutenção de cobranças padrão e extras, bem como a exclusão de alguns dos valores atuais. Alega-se ainda que as mudanças buscam racionalizar os processos, evitar subjetividade e melhorar a transparência nas cobranças. 52. Ora, o número de rubricas passíveis de cobrança por si só não significa um prejuízo, afinal, os terminais de contêineres atendem diversos tipos de cargas, que requerem serviços distintos. Outrossim, os serviços portuários são cobrados de forma individualizada de cada contratante, de acordo com os serviços efetivamente contratados e prestados. O importante é saber que o racional de toda e qualquer cobrança é a quem se aproveita determinado serviço: o terminal não cobrará do importador os serviços de cais prestados ao navio, porquanto esses aproveitam apenas ao armador; do mesmo modo, o terminal não cobrará os serviços prestados à carga do navio, visto esse não ser o beneficiário. 53. Quanto à objetividade e transparência das cobranças, conforme já ressaltado, as tabelas de preços são públicas e de fácil acesso para todo e qualquer interessado. E, caso haja qualquer necessidade de esclarecimentos adicionais sobre as rubricas, é possível rápido contato com os terminais por meio dos meios de comunicação ofertados. 54. Ou seja, entende-se que a criação de uma regulação em decorrência de única reclamação sobre o funcionamento de um setor altamente competitivo não é a medida mais adequada. Afinal, será dispendido tempo e esforço de servidores para "solucionar"

questão que não traz consequências negativas ao mercado. Na realidade, a própria regulação ocasionará em prejuízos ao setor, como ainda será demonstrado. III.4. Compatibilidade com regras e costumes do comércio internacional 55. Nessa toada, o Relatório Consolidado sobre o assunto – já mencionado – traz informações sobre o benchmarking internacional. Importante destacar que o mercado portuário conta com práticas internacionalmente consolidadas (por exemplo, Bill of Lading), além de que a atual forma de organização do setor no Brasil é compatível com as práticas, regras e costumes do comércio internacional. Inclusive, o ambiente de mercado dos terminais de contêineres no país é similar a outros mercados globais como Estados Unidos, Ásia e Europa, que operam sob regime de liberdade de preços. 56. A fim de se demonstrar isso, foi empreendido um comparativo das participações de mercado dos portos e terminais entre os clusters de maior movimentação de contêineres na Europa e no Brasil: (i.) Market share: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". (ii.) Market share dos terminais dentro dos maiores portos: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". (iii.) Market share dos portos da Alemanha e de Santa Catarina: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". (iv.) Market share de Antuérpia e Rio de Janeiro: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". (v.) Market share dos maiores operados dos respectivos clusters: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". 57. A partir dos gráficos comparativos apresentados, é perceptível que o mercado brasileiro se assemelha ao mercado Europeu, um dos mais rentáveis e competitivos mercados mundiais. Muitas vezes, inclusive, demonstra ser um mercado mais competitivo, com menor concentração de market share. Além disso, percebe-se mais uma vez que considerando as diretrizes apontadas pela OCDE, as quais já foram exaustivamente detalhadas, o mercado de terminais de contêineres do Brasil é altamente competitivo. Ou seja, não há falhas que justifiquem tamanho excesso regulatório, como a padronização de rubricas. AUSÊNCIA DE GANHO TANGÍVEL E EFETIVO 58. A ABRATEC entende que, apesar do destacado na exposição de motivos acostada aos autos do processo nº 50300.014335/2019-17, a norma não trará ganhos efetivos ao mercado. Ademais, a livre concorrência no Setor Portuário ocasiona em significativos benefícios aos usuários. Essas questões serão detalhadas a seguir. IV.1. Inexistência dos ganhos arrolados 59. Como mencionado, a exposição de motivos trouxe alguns efeitos e/ou motivações da nova regulação, os quais não entendemos serem fortes o suficiente para justificar a norma em questão. Todos os pontos já foram – ou serão – tratados por essa manifestação, de modo que faremos breve resumo sobre eles: (i.) Redução do Custo Brasil e contribuição para a geração de riquezas e para o desenvolvimento nacional: o Custo Brasil envolve uma série de fatores e variáveis que certamente não incluem o preço cobrado pelos terminais de contêineres brasileiros, reconhecidamente muito competitivos em termos mundiais. O comércio internacional brasileiro de cargas embarcadas em contêineres teve crescimento robusto nos últimos dez anos, comprovando a competitividade de nossos produtos e sua cadeia logística. Não existe qualquer comprovação no processo de regulação da afirmação de que a padronização de rubricas vai reduzir o custo Brasil, devendo ser desconsiderada de plano.. Inclusive, a OCDE aponta que, em geral, os usuários dos terminais portuários possuem pouca sensibilidade à alteração nos valores praticados. Quanto à geração de riquezas e o desenvolvimento nacional, com a devida vênia, entendemos que, na verdade, podem ser afetados negativamente pela nova regulação, na medida que esta poderá gerar a diminuição dos investimentos em tecnologia e, consequentemente, redução na qualidade dos serviços prestados, como ainda será melhor demonstrado; (ii.) Tutela dos direitos do pequeno importador/exportador: Considerando a baixíssima porcentagem de carga que movimentam (cerca de 10%, como demonstrado), existem outras medidas de menor impacto ao setor e mais eficientes que podem ser adotadas com vistas a incentivar o aumento de sua participação no mercado; (iii.) Mitigação dos efeitos das falhas de mercado apontadas na Análise de Impacto Regulatório construída pela Antaq: como foi demonstrado, não existem falhas de mercado, tampouco, efeitos concorrenciais concretos que requeiram tamanha intervenção; (iv.) Atendimento à demanda dos usuários: conforme tratado, não há reclamações quanto à forma de cobrança dos terminais portuários, o que demonstra a

			<p>satisfação dos tomadores de serviços. Em verdade, há apenas uma reclamação por parte de uma associação, de maneira que é desarrazoado que o setor inteiro sofra algum tipo de engessamento por conta desse fato. Outrossim, os tomadores de serviço têm controle de todos os elos da cadeia, de modo que, caso estejam insatisfeitos, têm plena autonomia para renegociarem os termos de seus contratos ou até mesmo mudarem de terminal. Também não existe nenhuma métrica da Agência que demonstre uma quantidade de reclamações que venham suportar a proposta regulatória;</p>
32231149000106	<p>Associação Brasileira dos Terminais Portuários</p>	<p>(Parte 4 - ABTP) 10. Paradoxalmente, o capítulo IV, intitulado "Da Liberdade Comercial", é aquele que apresenta o conteúdo mais intervencionista da proposta de norma. Apesar de anunciar que "a instalação portuária poderá livremente segmentar o seu mercado" (art. 11), estabelece, logo na sequência, restrições severas à liberdade econômica mais fundamental de mercados competitivos em que se praticam preços. 11. Note-se que a estratégia comercial de empresas em mercados competitivos demanda flexibilidade suficiente para se adequar às condições conjunturais de mercado e demanda, não havendo que se estabelecer vedações taxativas e amplas como aquelas contidas nos parágrafos desse dispositivo, em particular nos trechos abaixo transcritos: §1º É vedada a discriminação de preços baseada em critérios subjetivos e não isonômicos, por meio da estratégia de preços ou sua distinta fixação, quando negociados ou ajustados em balcão, entre usuários ou requisitantes que se apresentem na mesma situação ou tenham as mesmas condições ou qualificações. §2º A segmentação de mercado poderá ocorrer por meio da pormenorização, respeitado o nível de segmentação estabelecido nas rubricas padronizadas nos ANEXOS I e II desta Resolução. 12. Note-se que esses dispositivos estabelecem amarras excessivas à liberdade econômica de forma apriorística, mesmo sem que haja qualquer indício de conduta abusiva e/ou anticoncorrencial. Por óbvio, esse tipo de conduta deveria ocasionar atuação da Agência, desde que em uma fiscalização ex post devidamente fundamentada em indícios concretos, sob pena de onerarmos todo o mercado por conta de casos excepcionais e esporádicos de desvios.</p>	<p>Reitera "Redação proposta"</p>
07829949000107	<p>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT</p>	<p>I - serviço ou fornecimento obrigatório: aquele necessário ou indispensável para a concretização da atividade portuária, sob demanda ou não, que só pode ser realizado dentro do terminal.</p>	<p>A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usuport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas pelos importadores e exportadores. Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a forma de reajustes abusivos e a criação de rubricas por serviços inócorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembaraço sobre águas, que comprometem a competitividade das empresas brasileiras no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia no acesso aos serviços e à infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, inciso VI, da Lei nº 12.815/2013), já que reajustes abusivos, preços imódicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços publicas pelos terminais. Todavia, são necessários aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram, a liberdade de preços não pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo</p>

em respeito aos imperativos do princípio da modicidade tarifária na prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o aumento da competitividade e o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efetividade dos direitos dos usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne o mais compreensiva possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão desejada da tabela deve ser tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve estar alinhada com as mais usuais e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explanar a justificativa para o ponto de melhoria proposto com a alteração. Se um serviço só pode ser prestado pelo terminal que fará a movimentação, trata-se de um "serviço ou fornecimento obrigatório", mesmo que dependa de requisição (unilateralmente imposta ou não) do usuário, posto que é próprio e intrínseco à atividade portuária. É preciso ter cautela para que a menção à "requisição sob demanda", para elencar o rol de atividades inclusas na definição de serviço ou fornecimento exclusivo, não funcione, na prática, como um instrumento para legitimar a existência de uma série de rubricas fragmentadas, mas que estão contidas na cesta de serviços obrigatórios e, portanto, remuneradas pela THC ou em outro serviço acessório.

Total de contribuições do dispositivo: 3

serviço ou fornecimento exclusivo: aquele requisitado sob demanda, só podendo ser realizado dentro do terminal.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
05869999000157	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres	Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antag.gov.br.	(v.) Facilitação das análises e o monitoramento da Antaq, em termos de modicidade de preços e condutas abusivas: considerando que as tabelas de preços são públicas, bem como há regulação referente à tabela de preços, por exemplo, a Resolução nº 3.274/2014 e RN nº 34/2019, entendemos não haver grandes efeitos práticos neste ponto; (vi.) Eliminação do risco de suboferta de serviços essenciais à cadeia produtiva, eliminando a possibilidade de exclusão pelo mecanismo da discriminação: não há prática discriminatória no setor, pois se trata de mercado altamente competitivo, com publicidade de preços, liberdade negocial, e possibilidade de entrada de novos agentes. 60. Destarte, ao nosso ver, a medida regulatória proposta carece de ganho tangível e efetivo, vez que os problemas que busca solucionar não correspondem à realidade do setor. Além disso, não é a forma mais eficiente para alcançar os objetivos arrolados, ou sequer prática empregada pelo comércio internacional. IV.2. Vantagens da livre concorrência ao usuário 61. A tutela do Setor Portuário está prevista constitucionalmente, no artigo 21, XII, "F", e de maneira alguma se pretende afastar a regulação adequada dessa Agência. Da mesma forma, a livre concorrência está tipificada no art. 170 e seguintes da Carta Magna. Nesse cenário, vê-se que nenhum dos princípios constitucionais deve ser esquecido, mas aplicados com o objetivo de melhor atender aos usuários. Por meio desse tópico, a ABRATEC vem demonstrar que a livre concorrência, conforme prevista na legislação federal, traz benefícios para os usuários finais do serviço, que merecem ser considerados. 62. A atuação da Antaq – como agência reguladora – tem como diretrizes “proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados” e “ampliar a competitividade do País no mercado internacional”, conforme apresentado no art. 11, III e XI da Lei nº 10.233. Assim, a Agência sempre buscará a melhor situação para os usuários, seguindo as diretrizes trazidas. 63. Sabe-se que já existe regulação no setor portuário com o objetivo de detalhar as cobranças realizadas pelos terminais,

vide art. 34 da Resolução nº 3279/2014, e estimular a eficiência das movimentações, por meio de "melhoria contínua da qualidade, produtividade e dos índices de movimentação de carga pela busca da expansão, atualidade, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura", como descreve o art. 34 do mesmo normativo. Ou seja, a Antaq já age com o objeto de proteger o usuário de eventuais assimetrias de informação quanto às cobranças portuárias. 64. No que tange à competição, o seu estímulo (também diretriz a ser seguida pela Antaq) pode proteger de forma ainda mais significativa o usuário final. Isso ocorre, pois, a livre concorrência "além de garantir os menores preços para o consumidor e maior leque de escolha de produtos, também estimula a criatividade e a inovação". Então, permitir que os terminais organizem a sua tabela da forma que considerarem melhor estrategicamente os incentiva a buscar aumentar a qualidade dos seus serviços e satisfação de seus clientes, devido à possibilidade de perdê-los se não for feito dessa forma. Com isso, os usuários são os maiores beneficiados. 65. De modo diverso, a padronização pode estagnar a busca por melhores tabelas de preço, uma vez que o ente regulador já determinaria como ela seria aplicada. Da mesma forma, não se comprova que a padronização de rubricas é, de fato, a melhor solução para o usuário, questão que será melhor discutida em tópico referente ao AIR. 66. Pelo exposto, essa Associação reitera que a livre competência tem como objetivo primordial melhor a eficiência do serviço prestado, de modo a não perder os clientes para os concorrentes. Assim, o usuário se beneficia, pois os terminais portuários buscarão suprir as necessidades dos clientes de forma mais satisfatória. V. PREJUÍZOS ÀS ATIVIDADES DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS 67. A presente proposta de regulação além de, como já descrito, prescindir de ganho tangível, ocasiona uma série de prejuízos ao setor, e aos regulados. São eles: (i.) perda de sustentabilidade de negócios, (ii.) impossibilidade de inovação, (iii.) esvaziamento da liberdade de negociação, (iv.) risco de incrementalismo, (v.) excesso regulatório e (vi.) possibilidade de reserva de mercado. Tais pontos serão melhor definidos a seguir. V.1. Perda de sustentabilidade do negócio 68. A padronização das rubricas proposta ocasionará perda de sustentabilidade do negócio, vez que os terminais não poderão mais gerir suas próprias cobranças, conforme disposto nos arts. 4º, 6º, 7º, 8º e 13, da minuta de Resolução aplicada: CAPÍTULO III - DOS GRUPOS DE SERVIÇO Art. 4º Nas instalações portuárias, os serviços básicos só poderão ser ofertados na forma dos grupos que constam no Anexo I desta Resolução. Parágrafo único. As instalações portuárias poderão ofertar serviços diferenciados do disposto no caput, com distintas composições e valor agregado a serem pactuados mediante contratos ou acordos bilaterais entre as partes Seção II - Das Normas Gerais de Aplicação - Art. 6º As tabelas de preços conterão normas gerais de aplicação, informando, para cada grupo de serviço: I - a abrangência, escopo ou amplitude de cobertura dos grupos e rubricas; II - as regras de manuseio. Parágrafo único: As regras de manuseio informarão, no mínimo: I - O adicional em percentual a ser aplicado quando o fornecimento: a) ocorrer em dias não úteis ou em horário noturno; b) envolver cargas perigosas, variando conforme a classificação da International Maritime Organization (IMO) ou da respectiva administração portuária; c) incidir sobre contêineres com sobrepeso; d) implicar segregação em áreas com tanque de contenção; e) exigir recepção antecipada de contêineres nas operações de exportação; f) exigir recepção de contêineres após o vencimento do dead-line (late arrival), na exportação; e g) incluir, a pedido, a guarda como fiel depositário; II - a métrica de cobrança nas operações: a) apresentando diversos Bill of Lading, no caso de LCL, desde que a soma das cobranças individuais não resulte em valor excessivamente superior ao correspondente em FCL; b) com contêineres refrigerados, incluindo a indicação de quem será o responsável pela manutenção dos equipamentos auxiliares; e c) com contêineres do tipo flat rack, open top, open side, ventilado e bulk; III - a possibilidade de cobrança pro rata ao período efetivamente utilizado na armazenagem; IV - a distinção de preços, quando couber, entre: a) os sentidos de operação, embarque ou desembarque; b) as modalidades de navegação, cabotagem e longo curso; e c) a origem da carga, importada ou nacional; V - as hipóteses e os critérios de retenção da carga até a quitação de pagamentos; VI - as penalidades ou taxas eventualmente

			<p>aplicáveis para o: a) desatendimento voluntário ao agendamento de retirada de carga, por agendamento (no-show); e b) reagendamento de retirada de contêiner, por contêiner; VII - o horário regular de funcionamento do terminal, para cada dia da semana. Seção III Das Franquias</p> <p>- Art. 7º Não depende de anuência prévia da ANTAQ o estabelecimento de franquias. § 1º Quando estabelecidas, as franquias relacionadas aos grupos de serviços básicos padronizados serão aplicáveis a todos os usuários, indiscriminadamente, ou conforme condições estipuladas em contrato. § 2º As franquias deverão ainda: I - constar das normas de aplicação da respectiva instalação portuária; II - ser comunicadas previamente aos usuários assim que estabelecidas, mediante publicação no sítio eletrônico da instalação portuária; III - informar o respectivo período de vigência. (...)</p>
32231149000106	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	<p>(Parte 5 - ABTP) 13. Ainda mais grave e interventivo é o limite absolutamente desarrazoado à prática de pacotes de serviços, que integram a estratégia comercial de qualquer qualquer empresa atuante no setor. A possibilidade de diferentes composições dos pacotes de serviços é, inclusive, prevista normativamente. Vejamos: Art. 12 Cada instalação portuária poderá compor diferentes pacotes de serviços habitualmente oferecidos à venda em conjunto, desde que os oferte na tabela de preços, agrupem ou agreguem as rubricas padronizadas e a somatória dos preços individuais indicados na tabela de preços seja menor ou no máximo igual ao preço máximo atribuído ao pacote. 14. A norma também abarca uma série de conceituações técnicas que buscam efetivar esse propósito padronizador de fatos geradores (art. 3º) e de normas gerais de tabelas de preços (art. 6º). Também fixa deveres de comunicação à ANTAQ (art. 13), prazos para padronização (art. 14), bem como sanções para descumprimento das novas regras (art. 16).</p>	Reitera "Redação Proposta"
07829949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT	<p>II – serviço ou fornecimento não obrigatório: aquele requisitado sob demanda, que pode ou não ser realizado dentro do terminal.</p>	<p>A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usuport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas pelos importadores e exportadores. Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a forma de reajustes abusivos e a criação de rubricas por serviços inócuos como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembaraço sobre águas, que comprometem a competitividade das empresas brasileiras no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia no acesso aos serviços e à infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, inciso VI, da Lei nº 12.815/2013), já que reajustes abusivos, preços imódiocos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços publicas pelos terminais. Todavia, são necessários aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram, a liberdade de preços não pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio da modicidade tarifária na prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o aumento da competitividade e o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efetividade dos direitos dos usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne o mais compreensiva possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio</p>

exterior. A compreensão desejada da tabela deve ser tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve estar alinhada com as mais usuais e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explanar a justificativa para o ponto de melhoramento proposto com a alteração. Todos os serviços que só podem ser executados pelo terminal devem estar categorizados como obrigatórios e inerentes. A minuta de norma explica que o "serviço ou fornecimento exclusivo" é aquele realizado sob demanda, porém com prestação restrita aos terminais de contêiner. Essa definição, no entanto, quando analisado o disposto nos quadros dos anexos I e II, dá margem para a interpretação de que o serviço de armazenagem – considerado no quadro de serviços complementares e, por sua vez, como obrigatório ou exclusivo – somente poderá ser prestado pelos terminais de contêiner em detrimento de seus concorrentes na zona secundária. Isso pode gerar insegurança jurídica e acirramento dos conflitos já existentes no mercado de armazenagem alfandegada. É preciso refletir sobre esta categorização, sobretudo em função de novos regimes aduaneiros que vêm sendo implantados pela Receita Federal do Brasil, inclusive por força de acordos de facilitação do comércio internacional dos quais o Brasil é signatário, com o objetivo de conferir maior competitividade às empresas brasileiras a partir, dentre outros, da redução de custos aduaneiros. A armazenagem de contêineres, nesse sentido, que já não é um serviço prestado necessária e exclusivamente pelos terminais portuários, tende a se tornar não obrigatória. É uma realidade posta, considerando, inclusive, a vigência de regime aduaneiro que possibilita o desembaraço de cargas sobre águas, assim como sua entrega imediata ao importador.

Total de contribuições do dispositivo: 3

Para os fins desta Resolução, consideram-se os seguintes fatos geradores:

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
10287710000168	AEXA-Associação de Exportadores de Açúcar e Alcool	Inclusão do THC como subitem;	O THC é o serviço portuário que engloba os movimentos necessários à passagem da carga ou do contêiner por um terminal portuário. Entendemos que este serviço portuário inclui: agendamento e abertura de gate, agendamento de entrega de TEU, recebimento e armazenagem de contêiner para o embarque, posicionamento e embarque de contêiner no navio da linha, movimentação, ova, desova quando há solicitação da Receita Federal, pesagem dos contêineres assim como verificação de numeração dos mesmos e possíveis avarias. Uma vez que o exportador contrata o frete diretamente com o armador, todos estes pontos deveriam fazer parte do custo previamente acordado e nenhuma cobrança deveria ser feita pelo terminal diretamente ao exportador, uma vez que este não tem vínculo contratual com o terminal de embarque. Ocorrência como por exemplo atraso na chegada do navio, gera custo com armazenagem, o que deveria estar incluso dentro do valor de THC e não ser cobrado do exportador, que não tem nenhum gerenciamento nesta questão. Outro ponto relevante e abusivo é quando o armador concede ao exportador uma extensão de prazo para entrega dos contêineres sem nenhum custo adicional, mas o terminal de embarque cobra este do exportador como prestação de serviço. A falta de janelas assim como filas gigantescas no terminal de embarque para entrega dos contêineres dentro do horário agendado, geram transtornos e custos logísticos, e consequentemente, o terminal gera fatura contra o exportador de um problema ocasionado por ele próprio. Na tabela, do Anexo II o THC foi dividido em: 1.1 (Cais) e 1.2 (Pátio) dos serviços inerentes em nos subitens a) 1.1.3 Serviços de carga e descarga do navio (embarque ou desembarque), por contêiner; b) 1.2.9 Colocação/remoção da pilha, por contêiner; c) 1.2.10 Engate ou desengate em terra, por contêiner; d) 1.2.11 Transporte interno, por contêiner (entre dois pontos do terminal), incluindo do costado para a pilha, ou vice-versa; e) 1.2.12 Recebimento ou entrega de/para (vagões, caminhões, outros); f) Guarda transitória, por contêiner; g) 1.2.14 Entrega em regime de

			<p>trânsito aduaneiro mediante segregação em pátio, por contêiner, incluindo o despacho de trânsito aduaneiro (SSE). Além de dificultar a compreensão e classificação dos serviços, o fracionamento do THC abre margem a questionamentos e discussões, e um leque de oportunidades para reajuste de preços e abusividades. Para que o Brasil adote posturas transparentes faz-se necessário estipular regimentos como aqueles adotados na maior parte dos portos mundiais. Por isso, quanto mais houver coadunação e simetria com parâmetro nas regulações mundiais, haverá certamente maior competitividade do setor e mais olhares interessados em investimentos em nosso país. Além da ausência de transparência referente as tarifas cobradas na prestação de serviços, é discrepante e abusiva a disparidade nos preços praticados entre os terminais para o mesmo tipo de serviço, gerando ao exportador/importador uma insegurança jurídica e financeira ao seu negócio. É de conhecimento geral nas práticas, usos e costumes tanto na exportação como na importação, que a contratação do terminal de embarque é feita diretamente entre as companhias marítimas os diversos terminais, mas na prática há uma relação operacional com obrigações, custos e riscos para o exportador/importador, sem que haja qualquer vínculo comercial e jurídico com o terminal portuário.</p>
05869999000157	<p>ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres</p>	<p>Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antag.gov.br.</p>	<p>Seção IV Da Publicidade e Vigência da Estrutura de Preços - Art. 8º A instalação portuária deverá publicar em seu sítio eletrônico a tabela de preços vigente. § 1º A publicação deverá conter os grupos de serviços básicos utilizados, as normas de aplicação, os descontos, as isenções adicionais e as franquias vigentes no período, se houver. § 2º As tabelas de preços utilizadas no período dos últimos 5 (cinco) anos contados do início da vigência da estrutura atual devem ser igualmente acessíveis e disponíveis para consulta imediata da ANTAQ. 69. Ora, todos os serviços prestados pelos terminais estarão sujeitos à definição da Antaq de como serão realizados (arts. 4º e 6º). Ainda, a Resolução dispõe que, se estabelecida franquia relacionada aos serviços básicos padronizados, esta será aplicável a todos os usuários indiscriminadamente (art. 7º) e os descontos e franquias serão publicamente disponibilizados (art. 8º). 70. Essas disposições geram, a priori, quatro situações extremamente problemáticas: (i.) Primeiro, elimina o poder de barganha dos diferentes tomadores dos serviços portuários, restringindo a esfera de negociabilidade e contrariando o art. 3º, VIII, da Lei de Liberdade Econômica, que versa sobre a garantia de livre estipulação em negócios entre privados; (ii.) Como segundo ponto, a imposição de divulgação dos descontos limitará a negociação entre os particulares, e aumentará o custo do serviço, pois a impossibilidade de barganha por um único agente tornará inviável a concessão de qualquer desconto ou estabelecimento de free-time, reduzindo a competitividade do terminal; (iii.) Haverá uma redução drástica dos descontos, tarifas e isenções, uma vez que os terminais deverão prever esses pontos de forma hipotética. Caso essa previsão for equivocada, haverá possibilidade de inviabilização do negócio, considerando inclusive a necessidade de aguardar, ao menos, 30 (trinta) dias para alteração; (iv.) Como consequência, os terminais perderão a sua sustentabilidade, vez que não poderão exercer a livre negociação de descontos, franquias e isenções. E, caso o façam, um erro de cálculo da tabela poderá ocasionar quebra do empreendimento. 71. Por todo o exposto, vê-se que a minuta de Resolução impede que os terminais atuem em liberdade de preços, uma vez que devem informar o funcionamento de todos os seus serviços e, qualquer mudança deverá ser submetida à Antaq. Essa situação ocasiona distúrbios concorrenciais, que podem levar à saída do terminal do mercado, devido à insustentabilidade do negócio. V.2. Impossibilidade de inovação 72. Outra questão que será diretamente afetada pela nova regulação é atinente aos investimentos em inovação e tecnologia, que ficarão extremamente prejudicados caso essa iniciativa prospere. Afinal, o engessamento das atividades dos terminais, resultante da padronização das rubricas reduzirá drasticamente os incentivos ao investimento em tecnologias e procedimentos. 73. Desse modo, acrescenta-se à lista de efeitos negativos desta regulação o fato de que a padronização das rubricas retardará o avanço de todo o setor, que terá que evoluir na velocidade das revisões da nova norma. Aliás, o art. 15 da proposta de Resolução nº 8.097-Antaq estabelece o prazo de até 36 (trinta e seis) meses para revisão das tabelas padronizadas . 74. Tal prazo</p>

é absolutamente inviável, considerando tratar-se de setor dinâmico, com exigências internacionais de flexibilidade e agilidade, de modo que os prestadores de serviço incapazes de se adequar ao ritmo de um mercado tão competitivo como o portuário estão fadados a perder clientes e contratos. Reitera-se que as inovações dos terminais estarão condicionadas ao lapso temporal previsto pelo normativo. 75. À exemplo disso, a movimentação de eventuais cargas que não são usuais, como grandes bens. Por óbvio, não se mantém previsões quanto a este tipo de serviço nas tabelas de preços. Caso o Terminal contratado para realizar a movimentação não seja dotado de autonomia para negociar as condições de prestação desse serviço e tiver que buscar anuência da agência reguladora, certamente, o tempo que este processo levaria, o faria perder o contrato. 76. Desse modo, sob pena de retardar todo o setor portuário, entendemos que a nova regulação é na verdade inexequível, visto que seria inviável que o regulador acompanhasse a velocidade e flexibilidade exigidas pelo mercado. Sendo assim, na prática, a padronização das rubricas levaria à morosidade e ao retardo de todo o setor, com reflexos por toda a cadeia de infraestrutura nacional. V.3. Esvaziamento da liberdade de negociação dos terminais 77. As instalações portuárias, em tese, têm liberdade para estipular as rubricas e serviços, assim como os preços praticados, respeitados alguns requisitos legais como a modicidade e publicidade das tarifas e preços, vide art. 3º da Leis dos Portos . Disso extrai-se que, a priori, os terminais de contêiner brasileiros detêm o poder de se organizar para atrair mais clientes. 78. Um dos principais mecanismos que todo prestador de serviços utiliza para prospectar novos clientes é a negociação de preços e condições benéficas a ambas as partes. Não obstante, neste novo cenário, o poder de negociação dos terminais foi completamente esvaziado, uma vez que a norma veda distinção de preços "baseada em critérios subjetivos e não isonômicos", bem como obriga que qualquer franquia pactuada seja estendida a todos os usuários (art. 7º § 1º). 79. Ora, a definição de "critérios subjetivos e não isonômicos" é ampla e pouco precisa, de modo que toda e qualquer distinção de preços pode ser entendida como tal. À vista disso, os terminais perdem a autonomia e a capacidade para negociarem seus preços e passam a ficar engessados aos ditames da agência reguladora. 80. Sendo assim, é perceptível que a norma padece de ilegalidade, visto que contraria o disposto na lei dos portos, ao restringir sobremaneira a liberdade dos terminais de estabelecer os preços, bem como de dar descontos, sem que haja nenhuma falha de mercado que justifique tal limitação. No mais, cuida-se de norma burocrática, que engessaria o setor, haja vista criar impedimentos à livre negociação e restringir a autonomia dos terminais de contêiner. Na prática, como já dito, a norma impõe um sistema de desconto vigiado. V.4. Risco de redução da competitividade no mercado 81. Mostra-se necessário também apontar que o risco de engessamento das negociações, trazido pela norma em questão, poderá ocasionar também perda de competição entre os terminais. Afinal, os concorrentes estarão cientes de informações estratégicas uns dos outros, por meio da divulgação de franquias, descontos e isenções prevista no art. 8º da minuta de Resolução. 82. Entende-se que a padronização das rubricas da tabela de serviços portuários, e a divulgação em sítio eletrônico dos preços, descontos e isenções aplicados têm o potencial de produzir efeitos contrários ao esperado pela entidade, prejudicando a própria concorrência que a medida visa a proteger. E, como já sinalizado, a tendência é gerar homogeneização dos serviços portuários, tornando transparentes informações sensíveis, como preços e condições comerciais entre os diferentes terminais. 83. Essa homogeneidade deita por terra a concorrência setorial, diretriz tão cara ao ordenamento jurídico. Na realidade, de certa forma, pode até mesmo estimular a ocorrência de práticas anticompetitivas no mercado, conforme amplamente discutido na Lei nº 12.529/11 (Defesa da Concorrência) e no Guia Horizontal do CADE. Sobre isso, estudo quantitativo realizado em portos chineses aponta que se os terminais tiverem serviços homogêneos ou basicamente idênticos, há espaço para colusão entre as empresas, o que prejudica inclusive a busca pela maior eficiência da prestação dos serviços .

de obter maior transparência ao setor portuário. A unificação de rubricas sinaliza para interferências indevidas e concretas sobre a liberdade de competição que marca a evolução recente do marco legal do setor portuário. 16. A partir da leitura do material técnico que subsidiou a proposta norma, é possível extrair uma série de premissas equivocadas que redundaram em uma motivação que extrapola esse mero dever de transparência, invadindo de forma indevida a liberdade econômica dos terminais. II. DOCUMENTOS INSTRUTÓRIOS 17. Vale ressaltar, a esse propósito, que é nitidamente equivocada a afirmação contida na Exposição de Motivos que fundamenta a opção pela regulação da matéria pela via normativa ao afirmar que “a liberdade comercial das empresas não é afetada, como se depreende do estudo de caso realizado em três terminais do Porto de Santos, sendo viável a adaptação proposta”. 18. Igualmente equivocada é a afirmação de que a proposta de norma “não impede a seleção do mais eficiente, isto é, não distorce o processo decisório dos agentes e não obsta o princípio da expulsão, onde o agente menos eficiente é derrotado pelo mais eficiente”. 19. Não é de surpreender, por conseguinte, que os termos da norma ignoram o fato de que as tabelas de cada agente econômico exprimem suas particularidades, sua necessária flexibilidade comercial, bem como sua relação com seus clientes. Uma intervenção estatal unificadora ocasiona custos sobre a atividade econômica desses agentes privados de caráter difuso, reconfigurando suas relações comerciais e desnecessariamente engessando sua liberdade econômica.

45506663000159

MARIMEX
DESPACHOS,
TRANSPORTES E
SERVIÇOS LTDA.

N/A

I – INTRODUÇÃO A proposta de criação artificial de “fatos geradores” relativos à movimentação e entrega de contêineres é abusiva e ilegal, pois representa, na prática, o fracionamento do conceito legal de THC/Capatazia, e tem por efeito conferir roupagem jurídica à cobrança anticompetitiva de THC2, violando diversos dispositivos legais. II – VIOLAÇÃO À LEI DOS PORTOS Nos termos da Lei 12.815/2013 (“Lei dos Portos”), a Capatazia refere-se ao serviço de: “[m]ovimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário” (Art. 40, § 1º, inciso I). À revelia do conceito legal, a minuta de resolução pretende fracionar a THC/Capatazia em uma série de “pequenos serviços”. Vide alguns exemplos: “V - Colocação na pilha ou empilhamento: movimento realizado do costado da embarcação até local reservado no pátio para a armazenagem do contêiner;” “XXV - Remoção: movimentação de cargas dentro da mesma embarcação e atracação, pela terra/cais ou pelo convés/porão;” “XXVI - Remoção da pilha: movimento realizado da pilha para outro local fora da pilha;” Tais fatos geradores, por seu turno, autorizariam cobranças a título das mais diversas rubricas. Nesse sentido, note-se que uma das rubricas que esta agência pretende padronizar refere-se à taxa do “serviço de segregação e entrega”, isto é, à própria SSE/THC2. Vide a redação da rubrica constante do item 1.2.14 do Anexo 2 da presente minuta: “Entrega em regime de trânsito aduaneiro mediante segregação em pátio, por contêiner, incluindo o despacho de trânsito aduaneiro (SSE)”. Caso aprovada, o efeito prático da resolução será o de conferir aparência de legitimidade às cobranças anticompetitivas realizadas pelos terminais de contêineres em face dos recintos alfandegados. Afinal, o regulador terá definido o “fato gerador” da THC2. Ao buscar legitimar cobranças adicionais

à THC/Capatazia, a minuta de resolução incorre nos mesmos vícios que a Res. 34/2019 e, antes dela, a Res. 2.389/2012. Caso aprovada, a proposta se juntará ao acervo de normas anticompetitivas que a ANTAQ tem editado há quase 10 anos. III – VIOLAÇÃO À LEI DA CONCORRÊNCIA É entendimento pacífico da autoridade concorrencial que a cobrança de THC2 possui caráter anticompetitivo. O CADE tem consistentemente rechaçado tal prática há mais de uma década, e tal entendimento foi recentemente reiterado no último dia 03/02/2021, quando o CADE condenou o operador portuário Tecon Suape S/A (PA nº 08700.005499/2015-51) pela cobrança de THC2. De fato, a THC2 é um preço sem qualquer lastro contratual, criado pelos operadores portuários a título de pretensa remuneração por custos de movimentação lateral de contêineres, já cobertos pela chamada THC/Capatazia. A cobrança se faz possível unicamente porque os operadores portuários se aproveitam da posse temporária dos contêineres de propriedade dos importadores – cuja natureza infungível lhes confere um monopólio temporário – para extrair valores indevidos dos próximos elos da cadeia. A cobrança resulta potencialmente na exclusão dos recintos do mercado de armazenagem, redução de serviços ofertados aos importadores, desestímulo ao processo de modernização do porto, redução do fluxo de cargas e aumento de preços ao consumidor final. Portanto, verifica-se que a ANTAQ busca, na esteira da Res. 2.389-2012 e da Res. 34/2019, consolidar a regulação do setor com base em premissas diametralmente opostas ao entendimento adotado pela autoridade concorrencial quanto ao caráter anticompetitivo da cobrança de THC2 IV – OFENSA À LEI DAS AGÊNCIAS REGULADORAS A Lei 13.848/2019 regula a interação entre as agências reguladoras e os órgãos de defesa da concorrência (Arts. 25 a 28), e estabelece os limites de atuação das agências, deixando claro que incumbe unicamente ao CADE "a aplicação da legislação de defesa da concorrência nos setores regulados", inclusive "a instauração e a instrução de processos administrativos para apuração de infrações à ordem econômica". Desse modo, para que uma cobrança no setor portuário seja legítima, é necessário que ela seja permitida pela perspectiva concorrencial. Considerando-se que a THC2 é considerada anticompetitiva pela perspectiva antitruste, ela é ilegal e a ANTAQ não pode, sob pena de ilegalidade, editar regulação que negue essa premissa. V – VIOLAÇÃO À LEI DE LIBERDADE ECONÔMICA Editar regulação contrária ao princípio da livre concorrência, aliás, constitui abuso de poder regulatório, violando assim o Art. 4º da Lei nº 13.874 ("Lei de Liberdade Econômica"). Visando combater o abuso ao poder regulatório, a Secretaria de Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia ("SEAE") editou a Instrução Normativa nº 97/2020 ("Instrução Normativa"), estabelecendo a Frente Intensiva de Avaliação Regulatória e Concorrencial. A Instrução Normativa detalha o rol contido no Art. 4º da Lei de Liberdade Econômica, especificando as hipóteses de abuso previstas na lei. Em seu Art. 5º, inciso VII, a Instrução Normativa preceitua que poderá haver abuso na edição de normas que permitam condutas já caracterizadas como infração à ordem econômica pelo Plenário do CADE em sede de processo administrativo, na medida em que tais regulamentos possam impedir a entrada de novos agentes do mercado, em desconformidade com o art. 4º, inciso II da Lei da Liberdade Econômica. Já o Art. 8º, inciso VII, da Instrução Normativa dispõe que também pode ser abusiva a permissão de conduta que o CADE já tenha entendido, em sede de processo administrativo, causar um aumento nos custos de transação de concorrentes sem demonstração de benefícios (efeito vedado pelo Art. 4º, inciso V da Lei da Liberdade Econômica). Trata-se exatamente da situação em apreço. Em suas decisões o Tribunal do CADE tem decidido que o principal efeito da cobrança da THC2 é o aumento injustificado dos custos de rivais no mercado a jusante de armazenagem alfandegada (quais sejam, os recintos alfandegados), destacando inclusive as dificuldades impostas à entrada de concorrentes por meio dessa conduta. VI – INEXISTÊNCIA DE RELAÇÃO JURÍDICA Não há relação jurídica entre terminal portuário e recinto alfandegado que dê causa a qualquer "fato gerador". A relação jurídica é estabelecida entre o terminal portuário e o armador (e entre este diretamente com o importador ou exportador). Sendo o terminal portuário um mero subcontratado do armador, o terminal já cobra do armador por todos os serviços eventualmente realizados para a

			<p>descarga e movimentação dos contêineres. O próprio corpo técnico da ANTAQ reconhece a inexistência de relação jurídica no Relatório de AIR referente à regulamentação do preço-teto de THC2: “notamos que há uma relação econômica vertical entre os mercados de movimentação e de armazenagem, porém, com a peculiaridade de que não há uma relação jurídica, um negócio ou contrato, entre os participantes de um mercado com o do outro.” Portanto, não há qualquer causa jurídica que justifique a existência de um “fato gerador” para cobranças como THC2. VII – VÍCIOS DE ORDEM TÉCNICA NA REDAÇÃO DO ART. 3º Além de ilegal, a técnica de redação do Art. 3º é errática e inconsistente, chamando de “fatos geradores” conceitos como Full Container Load (inciso XVI), Less Container Load (inciso XX) e “Tanque de contenção de resíduos” (inciso XXVIII). A expressão “fato gerador” refere-se a fatos verificados no mundo (que dão origem a certos efeitos jurídicos), e não a objetos (e.g. tanque de contenção de resíduos). Nesse sentido, nota-se que a proposta de resolução apresentada pelo consultor utilizava o termo “definições” (e não “fato gerador”) para se referir aos incisos do Art. 3º ora comentado. Há, portanto, uma indicação de que existe um</p>
00460021000110	FEDERAÇÃO NACIONAL DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS – FENOP	Não aplicável, pois se entende que não é possível haver a padronização	<p>Busca-se padronizar cada item de serviço portuário, como se fossem os únicos e como se não houvesse surgimento de novos serviços ao longo do tempo. São listados 29 itens como sendo os serviços padronizáveis. Isso significaria rever uma norma a cada nova realidade necessária. Se há previsão de cada terminal agregar serviços, esse dispositivo sempre estará em desalinho com a realidade</p>
07829949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	Inclusão de subitem referente à THC.	<p>A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usuport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas pelos importadores e exportadores. Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a forma de reajustes abusivos e a criação de rubricas por serviços inócuos como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembaraço sobre águas, que comprometem a competitividade das empresas brasileiras no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia no acesso aos serviços e à infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, inciso VI, da Lei nº 12.815/2013), já que reajustes abusivos, preços imódiocos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços públicas pelos terminais. Todavia, são necessários aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram, a liberdade de preços não pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio da modicidade tarifária na prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o aumento da competitividade e o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efetividade dos direitos dos usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne o mais compreensiva possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão desejada da tabela deve ser tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve estar alinhada com as mais usuais e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explanar a justificativa para o ponto de melhoramento proposto com a alteração. O THC é o principal serviço portuário por abranger todos os movimentos previsíveis durante a passagem da carga ou do contêiner por um terminal portuário. No entanto, sua distribuição em diferentes rubricas ao longo da tabela de padronização do anexo II torna sua cobrança menos precisa, dando margem para sua cobrança de forma fragmentada. Como pode ser extraído da referida tabela, o THC foi fragmentado nos subgrupos 1.1 (Cais) e 1.2 (Pátio) dos</p>

			<p>serviços inerentes em: a) 1.1.3 Serviços de carga e descarga do navio (embarque ou desembarque), por contêiner; b) 1.2.9 Colocação/remoção da pilha, por contêiner; c) 1.2.10 Engate ou desengate em terra, por contêiner; d) 1.2.11 Transporte interno, por contêiner (entre dois pontos do terminal), incluindo do costado para a pilha, ou vice-versa; e) 1.2.12 Recebimento ou entrega de/para (vagões, caminhões, outros); f) Guarda transitória, por contêiner; g) 1.2.14 Entrega em regime de trânsito aduaneiro mediante segregação em pátio, por contêiner, incluindo o despacho de trânsito aduaneiro (SSE). A fragmentação da THC em sete rubricas, ainda que para justificar os preços embutidos na cobrança do serviço previsível, possibilitará que os terminais de contêiner apliquem reajustes contínuos nos sete itens como se cobranças autônomas fossem. Considerando o exposto na futura tabela, os armadores tratarão de repassar valores cada vez maiores de THC legitimados pelo preço das tabelas. Tende a haver aumentos frequentes nos valores das tarifas portuárias. A Antaq precisa reverter a possibilidade de materialização desse risco urgentemente, com a exclusão dos subitens e a inclusão de uma única rubrica de THC. Em que pese a legitimação de prática anticoncorrencial com a cobrança da THC2 sob a rubrica de Serviços de Segregação e Entrega (SSE), a Resolução Normativa Antaq nº 34/2019, em seu art. 3º, traz que o THC só poderá ser cobrado pelo transportador marítimo a título de ressarcimento das despesas relacionadas à movimentação das cargas e pagas às instalações portuárias ou ao operador portuário. O exportador, importador ou consignatário não pode se certificar se os valores que estão sendo pagos ao armador estão, de fato, ressarcindo as despesas ou constituindo lucros extraordinários para aquele agente, se não constar o valor do THC praticado pelo terminal na tabela divulgada. O THC é o principal serviço do terminal e deve possuir a mesma abrangência da maioria dos portos mundiais. A movimentação do contêiner é do portão ao navio e vice-versa, diferentemente da norma da Antaq que estabeleceu do portão ao costado do navio e vice-versa. A Agência reguladora deve impedir o fatiamento da THC, sob quaisquer argumentos, por ser a maior referência do serviço prestado pelo terminal.</p>
58317751000116	LOCALFRIO S.A. ARMAZENS GERAIS FRIGORIFICOS	N/A	<p>Definir "fatos geradores" para movimentação e entrega de contêineres é prática abusiva e ilegal. Trata-se de pretensão que fraciona indevidamente o conceito legal de THC/Capatazia e confere nova roupagem jurídica à cobrança anticompetitiva da THC2. Explica-se. A Lei 12.815/2013 ("Lei dos Portos") define a Capatazia como serviço de: "[m]ovimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário" (art. 40, § 1º, inciso I). Ignorando-se o conceito legal, a resolução ora proposta objetiva fracionar ilegalmente a THC/Capatazia em uma série de pequenos serviços. Confira-se: "V - Colocação na pilha ou empilhamento: movimento realizado do costado da embarcação até local reservado no pátio para a armazenagem do contêiner;" "XXV - Remoção: movimentação de cargas dentro da mesma embarcação e atracação, pela terra/cais ou pelo convés/porão;" "XXVI - Remoção da pilha: movimento realizado da pilha para outro local fora da pilha;" Esses chamados "fatos geradores", por sua vez, permitiriam cobranças a título das mais diversas rubricas. Uma delas é a taxa do "serviço de segregação e entrega", ou seja, a THC2/SSE. Confira-se a redação do item 1.2.14 do Anexo 2 da minuta de resolução: "Entrega em regime de trânsito aduaneiro mediante segregação em pátio, por contêiner, incluindo o despacho de trânsito aduaneiro (SSE)". Na hipótese de sua aprovação, a resolução terá então o efeito prático de conferir aparência de legitimidade às cobranças anticompetitivas realizadas pelos terminais de contêineres contra os recintos alfandegados (como a Localfrio). Afinal, o regulador terá definido o (inexistente) fato gerador da THC2. Aliás, isso ocorreria mesmo com o parecer do corpo técnico da ANTAQ reconhecendo a ilegalidade desse fracionamento da THC/Capatazia. Afinal, nos autos do processo nº 50300.000381/2008-86 (processo de revisão da Resolução nº 2.389/2012), ao aprovar a nova minuta de resolução encaminhada pelo corpo técnico da ANTAQ que proibia expressamente a cobrança de THC2/SSE, a Procuradoria-Federal juntou à ANTAQ apresentou o Parecer nº 107/2015 em que reconhece que as</p>

atividades de segregação e entrega de mercadorias estão inseridas na cesta de serviço da box rate, sendo injustificável a cisão das atividades apta a gerar cobranças adicionais: "Neste ponto, deve-se frisar que a revogada Lei nº 8.630/93 conceituava o serviço de capatazia - o qual entende-se que passou a ser remunerado pelo THC. Eis o que consta do Relatório do Grupo de Trabalho instituído em 2008: "(...) o GT/ANTAQ ratificou o entendimento já expresso pela SPO acerca da abrangência da THC, propondo que conste da minuta da Norma que os serviços remunerados pela THC, que substituiu a antiga tarifa de capatazia cobrada pelas Administrações Portuárias, devem cobrir a movimentação das cargas entre o costado do navio e o portão do terminal portuário, incluídos, na exportação, o recebimento e o depósito transitório ou guarda até o momento do embarque e, na importação, a segregação ou separação, o depósito transitório ou guarda até o momento da entrega, a liberação e a respectiva entrega ao importador ou consignatário, ou ao recinto armazenador indicado no Bill of Landing ou conhecimento de embarque". - fls. 83 Já a Lei nº 8.630/93 assim dispunha: Art. 57 (...) § 3º Considera-se: I - Capatazia: a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário; Percebe-se que todas as atividades arroladas no dispositivo citada fazem parte do mesmo procedimento de movimentação de cargas e contêineres. Assim, não se justifica a cisão de atividades aptas a originar a cobrança diferenciada dos serviços de segregação e entrega por meio de tarifas adicionais." A Procuradoria especializada ainda reforçou que a minuta de norma encaminhada pela NT 48/2015 objetivava "dar mais transparência aos custos de operação, fortalecer o poder normativo da Agência, extirpar cobranças adicionais, punindo as empresas em caso de descumprimento da norma, e definir que atividades fazem parte e são remuneradas pela cesta de serviços". Assim, ao buscar legitimar o fracionamento da THC/Capatazia, além de violar da Lei dos Portos, a presente minuta de resolução incorre em vícios insanáveis, conforme demonstrado abaixo.

I. VIOLAÇÃO À LEI DE LIBERDADE ECONÔMICA

Editar regulação que ofende o princípio da livre concorrência constitui abuso de poder regulatório que afronta o art. 4º da Lei nº 13.874 ("Lei de Liberdade Econômica"). Frise-se que, justamente para combater o abuso de poder regulatório, a Secretaria de Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia ("SEAE") publicou a Instrução Normativa nº 97/2020, cujo objetivo, sobretudo, é o de detalhar o rol contido no art. 4º da Lei de Liberdade Econômica, especificando as hipóteses de abuso de poder regulatório. O art. 5º, VII da referida Instrução Normativa estabelece que a edição de normas que autorizem condutas já reconhecidas como anticompetitivas pelo Plenário do CADE poderão ser tidas como abusivas, uma vez que tais regulamentos podem ter o efeito prático de obstar a entrada de novos players no mercado, em afronta ao art. 4º, II da Lei da Liberdade Econômica. O art. 8º, VII da mesma Instrução Normativa, por sua vez, dispõe que também pode ser reconhecida como abusiva a autorização de conduta que a autoridade antitruste, no contexto de processo administrativo, já tenha reconhecido causar majoração nos custos de transação de concorrentes sem demonstração de benefícios (o que é proibido pelo art. 4º, V da Lei da Liberdade Econômica). Ambas as hipóteses são verificadas no casco concreto. O Tribunal do CADE já reconheceu que o principal efeito prático da cobrança da THC2 é justamente o aumento injustificado dos custos de concorrentes no mercado a jusante de armazenagem alfandegada, destacando, também, as dificuldades geradas à entrada de concorrentes por conta dessa conduta. Ademais, o entendimento da autoridade antitruste acerca da natureza anticompetitiva dessa cobrança é pacífico. O CADE tem reiterada e consistentemente rechaçado tal conduta nas últimas duas décadas. Aliás, em 03 de fevereiro de 2021, o CADE reiterou novamente seu entendimento e condenou o Tecon Suape S/A pela cobrança ilegal de THC2 (Processo Administrativo nº 08700.005499/2015-51). A THC2 é um preço carente de lastro contratual, criado pelos operadores portuários a pretexto de alegada remuneração por custos adicionais que incidiriam na movimentação lateral de contêineres, mas que já são cobertos pela THC/Capatazia. A possibilidade da cobrança advém tão somente do fato de

que os operadores portuários se aproveitam da posse temporária dos contêineres para impor cobranças indevidas aos recintos alfandegados, que competem com aqueles no mercado de armazenagem alfandegada. Portanto, a cobrança tem o potencial de (i) excluir os recintos alfandegados retroportuários (como a Localfrio) do mercado de armazenagem; (ii) reduzir os serviços ofertados aos importadores; (iii) desestimular o processo de modernização do porto; (iv) reduzir o fluxo de cargas; e, ainda, (iv) majorar os preços ao consumidor final. Destaca-se, nesse sentido, que o próprio corpo técnico da ANTAQ já reconheceu a abusividade dessa cobrança.

Total de contribuições do dispositivo: 7

Amarração: ato ou efeito de passar as espias no cabeço do cais ou convés de outro navio, no caso de atracação de uma embarcação a outra;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
05869999000157	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres	Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antaq.gov.br.	<p>84. Ao impor o acesso de informações sensíveis (como preços, isenções e descontos) entre os concorrentes do mercado sobre serviços homogêneos, a proposta de norma simplesmente impede qualquer diferenciação competitiva nas negociações privadas e abre ao público condições comerciais estratégicas dos terminais. 85. Essa previsão está na contramão das boas práticas de compliance e antitruste. Atualmente, a divulgação de dados de mercado conta com uma fiscalização mais rígida e é até proibida devido aos graves efeitos que uma possível conduta coordenada pode causar no mercado e na sociedade. 86. Esta Associação, então, entende que a divulgação explícita de informações sensíveis imposta pela padronização é concorrencialmente preocupante, pois mitiga diferenciação competitiva dos serviços e impõe a publicação de informações de cunho sigiloso e estratégico. Ou seja, evidencia, mais uma vez, prejuízos claros e tangíveis da proposta de norma em discussão. V.5. Risco de Incrementalismo 87. Considerando o viés excessivo da regulação proposta, conforme já demonstrado, a Associação entende que sua aprovação incorrerá em risco de incrementalismo regulatório. Ou seja, há razoável preocupação de que essa norma seja um primeiro passo para regulamentações cada vez mais interventivas. Na realidade, o intuito é prevenir que a padronização de rubricas contribuía para intervenções cada vez mais profundas em um mercado que opera de maneira saudável. 88. Além dos efeitos negativos na perda da liberdade de negociação dos terminais portuários e a possibilidade de excesso de regulação, preocupa-se também a criação de barreiras para atração de investimentos. Ora, os possíveis novos players estão em busca de um mercado que gere “estímulo à concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado e da garantia de amplo acesso aos portos organizados, às instalações e às atividades portuárias”, conforme prevê a Lei de Portos, no art. 3º, V. 89. Esse estímulo é mitigado com a atuação regulatória que visa limitar o poder de negociação dos terminais portuários. E, frisa-se, sem falhas no mercado que os justifiquem. Vê-se como reflexo primário dessa questão, o prejuízo do sucesso dos leilões de arrendamento que se espera realizar nos próximos anos. 90. Ou seja, entende-se que a atuação da Agência de forma a estabelecer a padronização de rubricas, desincentiva a atração de investimentos privados. Isso porque gera a insegurança quanto às próximas intervenções regulatória, por exemplo, o tabelamento de preços. 91. Buscando a criação de um ambiente com maior atratividade, a ABRATEC entende que o caminho de intervenção mais incisiva que a Antaq parece buscar é prejudicial ao mercado. Afinal, não há motivos para um funcionamento limitado por padronização dos serviços prestados e diminuição do poder de negociação. V.6. Excesso Regulatório 92. Com a devida vênia, entendemos estarmos diante de uma norma excessiva que, na prática, acaba por estipular o que cobrar, como cobrar e de quem cobrar. Justifica-se uma regulação interventiva, no âmbito do livre mercado, quando esse não se encontra em condições de bom funcionamento. Quando isso ocorre, a regulação busca elevar o seu nível de eficiência. Assim, tradicionalmente, a intervenção ocorre quando há falhas de mercado, pois a “livre precificação dos serviços pelas firmas concorrentes entre si leva a</p>

equilíbrios sociais mais eficientes desde que não sejam identificadas falhas ou distorções de mercados” , o que não é o caso do Setor Portuário. 93. O mercado de contêineres atua com (i.) práticas internacionalmente consolidadas; (ii.) premissa de livre estipulação dos serviços e rubricas entre os terminais; (iii.) obrigação de ampla e contínua divulgação de tabelas de preços, previamente validadas pela Agência; (iv.) usuários finais (importadores/exportadores) com amplo poder de barganha, efetivos decisores sobre a forma de contratação/remuneração das etapas que compõem o fluxo de importação/exportação da carga; e (v.) mercado extremamente diverso e dinâmico no que se refere ao surgimento de novas tecnologias e formas de contratação. Tais características não justificam a adoção de regulação tão intensa como a apresentada. 94. À vista disso, cuida-se de intervenção excessiva sem a presença de falha de mercado que a justifique. Isso torna a resolução capaz de retardar a inovação e adoção de novas tecnologias no setor e limitar a atuação de empresas na definição de preços e descontos, como prevê o art. 4º da Lei de Liberdade Econômica e o art. 7º da IN SEAE nº 97/2020: Art. 4º Lei nº 13/848/2019: A agência reguladora deverá observar, em suas atividades, a devida adequação entre meios e fins, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquela necessária ao atendimento do interesse público Art. 7º IN SEAE Nº 97, de 2020: Pode constituir enunciado que impeça ou retarde a inovação e a adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de negócios, prejudicando o ambiente de concorrência, inclusive potencialmente na forma do inciso IV do caput do art. 4º da Lei de Liberdade Econômica, o ato normativo que: IV - interferir em situação concreta e específica de um ou poucos agentes econômicos na ausência de elementos concretos de riscos sistêmicos ou relacionados; (...) VII - limitar a capacidade das empresas de definirem os preços de bens ou serviços; 95. Pontua-se ainda que, como já mencionado, essa intervenção pode gerar desincentivo a investimentos privados. No entanto, o país passa por um momento de crise, que demanda a atração de investimentos, e o Ministério da Infraestrutura tem a pretensão de realizar intensas rodadas de privatização. Esses pontos demonstram que o excesso regulatório poderá trazer efeito ainda mais drásticos pelo momento em questão. 96. Ademais, em certa medida, o setor portuário brasileiro já possui linguagem clara e padronizada para a prestação de serviços de movimentação e armazenagem de contêineres e volumes nas instalações portuárias. Tem-se em vista que a Resolução Normativa nº 34/2019-Antaq, em seu art. 2º, que estabelece definições de diversos serviços a serem prestados. 97. Ademais, as tabelas com os valores máximos já devem conter rubricas como: (i.) cesta de serviços (box rate); (ii.) terminal handling charge. E, há controle a priori das tabelas de preços dos terminais, que devem ser submetidas previamente à Antaq, nos termos do art. 34, I e II, da Resolução nº 3.274/2014 . Sendo assim, a adoção de qualquer medida mais extrema se mostra desnecessária e desarrazoada, pois não se veem quaisquer justificativas para tanto. 98. Cabe trazer, ainda, outros prejuízos advindos da overregulation. Por exemplo, a possibilidade de reduzir ou até eliminar os massivos investimentos que vêm sendo realizados nos terminais portuários, o que, por sua vez, teria severas consequências na qualidade dos serviços prestados e na eficiência do mercado. Surge, então, um ciclo vicioso que tende a prejudicar não só os terminais portuários, mas o interesse público, à medida em que não se realizam as diretrizes de desenvolvimento do setor. 99. Pelo exposto, esta Associação entende que, apesar do bom intuito com a Resolução, a padronização de rubricas aparenta ser medida excessiva. Afinal, o mercado funciona de maneira saudável há anos e já possui mecanismos de controle a priori e a posteriori das tabelas dos serviços prestados pelos terminais. Ou seja, não se vê justificativas para criação de regulação que pode acarretar desincentivos ao setor. V.7. Criação de Reserva de Mercado 100. Ademais, a padronização das rubricas também tem por consequência a criação de reserva de mercado. Ou seja, o favorecimento de players em detrimento dos demais usuários por meio de mecanismos regulatórios que, a priori, não seriam necessários. Isso prejudica o ambiente de livre concorrência, pois estabelece regulação exacerbada em relação às necessidades do mercado.

32231149000106	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	<p>(Parte 7 - ABTP) 20. Há uma percepção distorcida da Agência no sentido de que a proposta de norma "aumenta a possibilidade de concorrência dentro desse mercado, sem eliminar a possibilidade do terminal portuário continuar competindo". Não há nenhuma evidência de que o modelo proposto aumenta a concorrência. Pelo contrário, ao estabelecer uma unificação, reduz o espaço de flexibilidade comercial necessária para ativar competição inovadora e dinâmica de um mercado em que vigora liberdade de preços. 21. Isso tudo resulta em conclusões incorretas da Agência ao tratar dos impactos da norma sobre a liberdade econômica. Segundo a Exposição de Motivos, a proposta de norma partiria "da presunção de boa-fé dos empresários, sem criar qualquer impedimento à inovação ou à adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de negócios. Ao contrário, a proposta reduz os custos de transação dos agentes econômicos presentes no setor portuário, favorecendo a competição e as avenças particulares". 22. Exprime esse equívoco de compreensão do papel do regulador a afirmativa contida logo no primeiro parágrafo do Relatório de AIR que afirma que a forma pela qual se praticam os preços no setor "embaraça a Agência em avaliar qual seria o nível de preços eficiente e que reflita um mercado competitivo, com o objetivo de coibir abusividades ou favorecer a modicidade".</p>	Reitera "Redação Proposta".
58317751000116	LOCALFRIO S.A. ARMAZENS GERAIS FRIGORIFICOS	N/A	<p>Em 2015, a Gerência de Regulação da ANTAQ elaborou a Nota Técnica nº 48/2015 ("NT 48/2015"), nos autos do PA nº 50300.000381/2008-86 (processo de revisão da Resolução nº 2.389/2012), com rigorosa análise de 78 páginas em que encaminhou proposta de minuta de norma proibindo expressamente a cobrança da THC2/SSE. Deste documento, algumas conclusões são relevantes acerca da abusividade das cobranças direcionadas às Instalações Portuárias Alfandegadas. Inicialmente, a NT 48/2015 reconhece que os Operadores Portuários apenas efetuam as cobranças das Instalações Portuárias Alfandegadas como forma de baratear os serviços prestados aos Armadores (seus clientes) e encarecer os serviços prestados pelos seus concorrentes no mercado de armazenagem (as próprias Instalações Portuárias). Nesse cenário, as Instalações Portuárias Alfandegadas apenas suportariam a cobrança porque dependem da posição vantajosa dos Operadores Portuários para acessar os contêineres destinados aos seus clientes. Veja-se: "Observa-se que, em decorrência de estratégias competitivas individuais na adoção de preços e condições diferenciadas adotadas pelos operadores portuários, visando tornar os preços da Box Rate mais atraentes às empresas de navegação mundiais, os operadores e terminais portuários tenderam a aproveitar-se da falta de regulação quanto à abrangência material da THC2 e à forma de seu cálculo e termo de negociação, para imputar aos exportadores/importadores cobranças adicionais aos valores efetivamente negociados com os armadores a título de movimentação do terminal, sob a justificativa de haver custos adicionais que legitimariam a cobrança por alegada prestação de serviços, tidos por não previstos. Nessa medida, os operadores portuários e terminais portuários buscariam ou poderiam alcançar, de um lado, o barateamento do pacote logístico cobrado dos armadores, mediante o deslocamento de cobranças que seriam, em tese, por eles devidas para que os recebedores, sem poder de barganha e com necessidade de acessar as mercadorias, suportassem o custeio. De outro lado, os operadores e terminais portuários, justamente ao proceder tais cobranças em face dos recebedores que concorrem consigo no mercado de armazenagem de mercadorias, culminariam por encarecer o pacote logístico desses rivais. Dessa forma, operadores portuários e terminais portuários tanto reforçam</p>

sua posição no mercado de operação portuária quanto desestimulam a armazenagem em outros locais." A NT 48/15 também adota o posicionamento reiterado do CADE e conclui que a mera cobrança da THC2/SSE já é abusiva por si só, vez que detém o potencial de controlar o preço final dos serviços prestados pelas Instalações Portuárias Alfandegadas: "Em termos singelos, ainda que não haja desvio efetivo de demanda, a possibilidade de controle do preço final - com aumento artificial de custos e achatamento do lucro - de concorrente no mercado a jusante reveste a cobrança de lógica exclusionária, seja por seu efeito direto seja por sua possibilidade, conforme se demonstra, com suporte na análise da Superintendência-Geral do CADE e, antes até, na manifestação da extinta Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça, exarada no Processo Administrativo nº 08012.007443/1999-17 (página 47), a qual já havia apontado a necessidade de efetiva regulação". Portanto, percebe-se que a resolução ora proposta pretende consolidar a regulação do setor com base em premissas diametralmente opostas ao entendimento adotado pela autoridade concorrencial quanto à natureza anticompetitiva da cobrança de THC2, entendimento esse, inclusive, já reconhecido e reafirmando pelo corpo técnico da ANTAQ na ocasião da revisão da Resolução nº 2.389/2012, por meio da NT 48/2015.

II. OFENSA À LEI DAS AGÊNCIAS REGULADORAS A Lei 13.848/2019, em seus arts. 25 a 28, ao regular a interação entre agências reguladoras e órgãos de defesa da concorrência, esclarece que incumbe tão somente ao CADE "a aplicação da legislação de defesa da concorrência nos setores regulados", inclusive "a instauração e a instrução de processos administrativos para apuração de infrações à ordem econômica". Com isso, para que uma cobrança seja autorizada pela perspectiva regulatória, faz-se imprescindível que ela seja também autorizada sob a perspectiva concorrencial. Assim, se a THC2 é reconhecida como anticompetitiva pela autoridade antitruste (e ela é, conforme entendimento reiterado nas últimas duas décadas), ela é ilegal e a ANTAQ não pode editar regulação que pretenda afastar esse reconhecimento, sob pena de manifesta ilegalidade e violação às atribuições do CADE.

III. INCOMPETÊNCIA DA ANTAQ PARA CRIAR DIREITOS E OBRIGAÇÕES Não há relação jurídica entre terminal portuário e recinto alfandegado que justifique qualquer "fato gerador". Afinal, em uma típica operação de importação de mercadorias, as relações jurídicas verificadas são entre o importador e o exportador (contrato de compra e venda); importador e armador (contrato de transporte); armador e operador portuário (contrato de descarga e de movimentação de contêiner para viabilizar a entrega da carga); e entre importador e recinto alfandegado (que pode ser uma instalação portuária alfandegada ou um recinto do próprio operador portuário - contrato de armazenagem). O terminal portuário, portanto, é um mero subcontratado do armador. Assim, o armador já remunera o terminal por todos os serviços prestados para a descarga, movimentação e eventual entrega dos contêineres no portão do terminal. Frise-se, nesse sentido, que o próprio corpo técnico da ANTAQ reconhece a inexistência de relação jurídica entre operador portuário e instalação portuária alfandegada. Inicialmente, esse reconhecimento se deu no contexto da NT 48/2015, apresentada no processo de revisão da Resolução nº 2.389/2012 (processo nº 50300.000381/2008-86), oportunidade em que o corpo técnico da ANTAQ afirmou que: "A atual redação da Resolução nº 2.2389/2012, nos artigos 3º e 4, permite que a cobrança de valores da cesta de serviços (Box Rate), em especial aqueles referentes à quitação de serviços de movimentação em terra (Taxa de Movimentação no Terminal - Terminal Handling Charge), seja feita ao consignatário (art. 3º, caput) e, mais até, aos próprios Recintos Alfandegados (art. 3º, parágrafo único), inclusive com a expressa possibilidade de retenção das cargas em caso de não-pagamento ao operador/terminal. Entretanto, não há relação contratual entre esses agentes (mas tão somente o direito subjetivo de o consignatário ou Recinto Alfandegado exigir dos terminais/operadores portuários a entrega das cargas a si destinadas para trânsito aduaneiro e/ou armazenagem alfandegada, em cumprimento dos contratos de transporte marítimo e de operação portuária pelos quais o armador já pagou ou deveria ter pago)." Na mesma NT 48/15, o corpo técnico da ANTAQ também concluiu que, mesmo que houvesse qualquer serviço adicional na etapa de movimentação horizontal de mercadorias, tais cobranças deveriam ser dirimidas entre aqueles que de fato detêm

relação jurídica: os operadores portuários e os armadores. A cobrança jamais poderia recair sobre as instalações portuárias alfandegadas. Observe-se: "A definição uniforme, em tese, minuciosa da cesta de serviço, se não impede, ao menos diminui contundentemente a possibilidade de que conflitos dessa natureza (e expedientes abusivos do ponto de vista do consumidor e da concorrência) ocorram novamente, até porque qualquer cobrança a título de movimentação horizontal deverá ser dirimida entre os efetivos contratantes do serviço: empresa de navegação (representante do armador) e terminal/operador portuário, excluindo-se, desse modo, a possibilidade de imputação de cobrança imotivada ao destinatário da carga (importador, exportador, embarcador ou consignatário)."

Total de contribuições do dispositivo: 3

Aplicação de lacre de segurança: colocação de dispositivo de segurança no contêiner, de forma a demonstrar que o mesmo não foi violado;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
10287710000168	AEXA-Associação de Exportadores de Açúcar e Álcool	II - Aplicação de lacre de segurança: colocação de dispositivo de segurança no contêiner, de forma a demonstrar que o mesmo foi devidamente fechado após estufagem ou inspeção física;	Partindo do pressuposto que a colocação do lacre é parte integrante da prestação de serviço de estufagem efetuada pelos terminais portuários, com vistas a garantir que a segurança da carga estufada está atestada com o devido fechamento do contêiner após serviço de estufagem ou inspeção física, esta última usualmente efetuada pela Receita Federal. Sendo assim, somente faz sentido a cobrança do lacre de segurança tendo como fato gerador a inspeção física citada, e neste caso esta prestação de serviço será cabível no item 3 como serviço acessório.
05869999000157	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres	Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antaq.gov.br.	101. Nesse sentido, a própria Lei nº 13.874 , de 2019, estabelece que deve ser evitado o abuso de poder regulatório, "como criar reserva de mercado ao favorecer, na regulação, grupo econômico, ou profissional, em prejuízo dos demais concorrentes, exigir especificação técnica que não seja necessária para atingir o fim desejado, aumentar os custos de transação sem demonstração de benefícios e introduzir limites à formação de atividades econômicas". 102. Ademais, em conformidade com o dispositivo apresentado acima, o art. 4º, I, da IN SEAE nº 97/2020, que atesta expressamente essa possibilidade e o seu aspecto anticoncorrencial: Reserva de mercado - Art. 4º Pode constituir criação de reserva de mercado, prejudicando o ambiente de concorrência, inclusive potencialmente na forma do inciso I do caput do art. 4º da Lei de Liberdade Econômica, o ato normativo que: I - impuser a adoção de padrão, técnica, forma, método, modo, equipamento, máquina, indicador, profissional, entre outros: a) que devam ser adquiridos, consumidos, observados ou prestados onerosamente pelo regulado; b) que tenham produção ou disponibilidade limitada ou regulada no mercado; e c) em detrimento de outras modalidades, inclusive espontâneas, capazes de produzir os mesmos resultados. 103. Como foi demonstrado, o mercado portuário é extremamente competitivo, amplo e funciona de maneira saudável há décadas. Dessa forma, não se mostram entraves que justificariam a adoção de medidas de padronização de rubricas e limitação à atuação econômica dos agentes. Por isso, essa Associação se preocupa com uma atuação da Agência que possa gerar reserva de mercado e se tornar apta a configurar excesso regulatório, conforme Lei nº 13.874 e IN SEAE nº 97/2020. VI. INCOERÊNCIAS DO MODELO VI.1. Desconformidade com a Experiência Internacional 104. Já foi pontuado que o ambiente de mercado dos terminais de contêineres no Brasil é similar a outros mercados globais como Estados Unidos, Ásia e Europa. Não obstante, é imperioso demonstrar que a medida proposta não se coaduna com o atual modelo de apresentação das tabelas de preços no setor portuário. Veja, a diversidade entre as cobranças portuárias não foi considerada um entrave nos maiores terminais portuários. 105. Nesse sentido, empreendeu-se uma pesquisa nos principais portos do mundo, a fim de demonstrar que a padronização de rubricas é medida estranha às boas práticas internacionais. O levantamento de tabelas de preços Portos de Bremerhaven e Hamburgo na Alemanha (HHLA e EUROGATE), Porto de Rotterdam na Holanda (HPH, APM Terminals e World Gateway), Portos de Antuérpia e

Zeebrugge na Bélgica (PSA, DPW, APMT e SEA-INVTEST), Porto de Le Havre França (DPW e TIL) e Estados Unidos (caso APMT em Los Angeles, Mobile, Nova York e Miami) revela que os terminais não possuem a obrigação de tabelas de preços padronizadas e, em grande parte desses países, sequer há publicação dessas tabelas nas páginas da internet dos terminais. 106. Nos casos de tabelas públicas, tem-se que a simples comparação de estruturas tarifárias de dois portos de um mesmo país demonstra a inexistência de padronização de rubricas: (i.) Alemanha: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". (ii.) Holanda: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". (iii.) Bélgica: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". (iv.) Estados Unidos: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". 107. Pelo exposto, a padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres não é uma prática consolidada no mercado internacional. Ao contrário, ainda que guardem algumas semelhanças entre si, os portos avaliados possuem diferentes métodos para precificação dos serviços. Ainda, não se vislumbra detalhamento de descontos generalizados nas tabelas encontradas. Devido a isso, a ABRATEC entende que as práticas brasileiras estão de acordo com as internacionais, as quais não tratam as rubricas de forma uníssona ou nem contém franquias e descontos. VI.2. Falhas Processuais 108. No que tange à análise do impacto regulatório (AIR), entende-se que o (i.) AIR está inadequado em relação às diretrizes, bem como (ii.) o processo administrativo não contemplou todas as etapas necessárias. 109. De início, ressalta-se que a apresentação de AIR é parte integrante da motivação da norma, traduzindo-se como um meio de atestar finalidade, proporcionalidade, eficiência, interesse público, em atenção aos imperativos que regem a Administração Pública (Lei nº 9.784 de 1999, art. 2º). É vedado qualquer posicionamento sem a devida motivação e explicitação das consequências práticas, visto que essas imposições que evidenciam a necessidade e a adequação da medida, impedindo a caracterização de erros grosseiros e arbitrariedades (Decreto-Lei 4.657 de 1942 – LINDB). 110. Inclusive, o TCU, nos autos do processo TC.021.418/2019-0, aponta que a existência de AIR deficiente tem potencial de gerar insegurança jurídica com impactos negativos aos cofres públicos, conforme item 144, às pg 18 do Relatório Seinfra de 11.10.2019: "144. Cabe ponderar que a ausência de AIR ou a existência de uma AIR deficiente para fundamentar as discussões sobre o estabelecimento de novos conceitos como franquia para a cobrança de THC-2 e de preço-teto poderá resultar em demandas administrativas e judiciais, com potencial de gerar insegurança jurídica e pedidos de reequilíbrio que possam ter impactos negativos tanto para os cofres públicos quanto para os serviços prestados." 111. Assim, foram estabelecidas Diretrizes Gerais e Guia Orientativo para Elaboração de Análise de Impacto Regulatório – AIR. Essa Associação, no entanto, entende que (i.) essas diretrizes não foram totalmente seguidas durante o processo em questão. Com as devidas vênias, há vícios em diversas etapas do processo: (a.) Identificação do problema e justificativa: a. Segundo as diretrizes, "deve-se iniciar a identificação do problema com uma perspectiva ampla, considerando-o sob vários pontos de vista". Entretanto, o AIR apresenta apenas o ponto de vista da Antaq e de um único usuário (ABPA), com visita técnica em três terminais portuários (o que não representa sequer 10% do total). b. Segundo as diretrizes, ocorre falha de mercado "quando o mercado por si só não é capaz de atingir resultados econômicos eficientes". O AIR entendeu pela existência de assimetria de informação e competição imperfeita como falhas de mercado. No entanto, não trouxe dados que comprovassem o informado ou que demonstrassem a ausência de resultados eficientes. Como apontado em tópicos anteriores, tais efeitos negativos não existem no mercado, que funciona de forma saudável. c. A justificativa legal em suporte à padronização de rubricas é equivocada, uma vez que se fundamenta no art. 5º, incs. IV e XIV (Relatório da Consultoria Katalysis, pg. 6) da Lei nº 12.815/13, no entanto, esses itens se referem às tarifas cobradas pelo Poder Concedente dos arrendatários (e não preços cobrados pelos arrendatários por seus serviços) e prestação de informações à Antaq, o que já é regularmente feito. Portanto, não há suporte legal para a intervenção regulatória em discussão nos autos. d. Os contratos estipulam inequivocamente o regime de liberdade de preços e forma de precificação dos serviços, que não podem ser rescindidos unilateralmente XIV (Relatório da Consultoria

			Katalysis, pg. 7). Desse modo, não prospera a alegação de que "não foram detectados impedimentos para a regulação ora proposta", item 6.4. do Relatório de AIR da Antaq.
32231149000106	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	(Parte 8 - ABTP) 23. O relatório também anuncia haver "impossibilidade de intervenção tempestiva e seletiva da Agência em cada negócio em particular", quando, em verdade, estão disponíveis todos os elementos para que o regulador atue mediante uma fiscalização ex post efetiva em casos nos quais restem presentes indícios de infração. Fala-se, ainda, em uma suposta existência de elevadas barreiras de entrada no setor. A afirmativa não poderia ser mais equivocada em um setor aberto à entrada de novos agentes e que eliminou barreiras jurídicas remanescentes pelo menos desde 2013 – como resta evidenciado pelo crescimento no número de terminais localizados fora de portos organizados –, com uma costa de grandes dimensões. 24. Há de se destacar a apressada e não fundamentada afirmação de que haveria "posição dominante dos terminais portuários perante a carga". A um, porque o setor portuário é marcado por usuários que integram grandes grupos econômicos, soando desarrazoada a atribuição de qualquer tipo de tratamento equiparável a usuários hipossuficientes. A dois, porque o setor competitivo apresenta, de forma incontestada, opções diferentes a usuários, que podem optar por outro prestador caso encontre óbices comerciais em um terminal específico. A três, porque posição dominante não pode ser presumida, devendo sempre ser comprovada sobejamente diante de evidências de cada caso concreto.	Reitera "Redação Proposta"
07829949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT	II - Aplicação de lacre de segurança: colocação de dispositivo de segurança no contêiner, de forma a demonstrar que o mesmo foi devidamente fechado após estufagem ou inspeção física;	A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usupport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperada pelos importadores e exportadores. Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a forma de reajustes abusivos e a criação de rubricas por serviços incorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembaraço sobre águas, que comprometem a competitividade das empresas brasileiras no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia no acesso aos serviços e à infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, inciso VI, da Lei nº 12.815/2013), já que reajustes abusivos, preços imódicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços públicas pelos terminais. Todavia, são necessários aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram, a liberdade de preços não pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio da modicidade tarifária na prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o aumento da competitividade e o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efetividade dos direitos dos usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne o mais compreensiva possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão desejada da tabela deve ser tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram

			<p>mercadorias. Assim, a tabela deve estar alinhada com as mais usuais e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explicar a justificativa para o ponto de melhoramento proposto com a alteração. O fato gerador da aplicação do lacre de segurança pode advir de parcela inerente ao processo de prestação de serviço de estufagem que também é realizado pelos terminais portuários, uma vez que não faz sentido colocar a carga no contêiner sem assegurar que o equipamento foi devidamente fechado, assim como etapa posterior à eventual inspeção física. Apenas neste caso é que se justifica uma cobrança autônoma. Importa tecer essas considerações na definição do fato gerador para que essa conformidade esteja garantida nas normas de aplicação do grupo de rubricas a que a aplicação do lacre de segurança faz parte – serviços acessórios.</p>
58317751000116	LOCALFRIO S.A. ARMAZENS GERAIS FRIGORIFICOS	N/A	<p>Mas não é só isso. Durante a elaboração da NT 48/15, o corpo técnico da ANTAQ realizou verificações in loco nos Portos de Santos e Salvador para levantar os custos efetivamente despendidos para a liberação de contêineres. Na ocasião, o corpo técnico da ANTAQ constatou que os custos para a liberação de mercadorias destinadas às Instalações Portuárias Alfandegadas são, inclusive, menores que os custos verificados na movimentação para armazenagem de carga nos próprios terminais: "As verificações feitas in loco pelo corpo técnico da Agência Reguladora nos terminais de contêineres do Porto de Santos, bem como a análise das rotinas operacionais em outros portos, como o de Salvador, analisado, em pormenor, no âmbito do Processo Administrativo - ANTAQ nº 50300.000022/2000, nos quais se verificou que os custos associados à liberação de contêineres para regimes aduaneiros especiais, a exemplo do regime DTA, apresentam custos de movimentação inclusive menores que aqueles destinados a armazenagem nos próprios terminais." Por fim, o reconhecimento de inexistência de relação jurídica pelo corpo técnico da ANTAQ se deu também no Relatório de AIR referente à regulamentação do preço-teto de THC2. Veja-se: "[N]otamos que há uma relação econômica vertical entre os mercados de movimentação e de armazenagem, porém, com a peculiaridade de que não há uma relação jurídica, um negócio ou contrato, entre os participantes de um mercado com o do outro." Portanto, não há qualquer causa jurídica tampouco fática que justifique a existência de um "fato gerador" para cobranças como THC2. E, como se sabe, somente a lei pode criar direitos ou obrigações. Constatada a ausência de relação jurídica ou de lei autorizando essa cobrança, a ANTAQ, que não tem competência para legislar direito civil, jamais poderia criar, em resolução, uma nova obrigação não prevista em lei, sob pena de violar o art. 5º, II da CF.</p>
Total de contribuições do dispositivo: 5			

Armazenagem: disponibilização de áreas para acomodação e fiel guarda de mercadorias, podendo ocorrer em áreas descobertas ou cobertas, incluindo o controle e seguro dos contêineres depositados;			
CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
05869999000157	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres	Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antag.gov.br.	(b.) Identificação dos atores ou grupos afetados pelo problema regulatório: a. O Guia Orientativo para elaboração de AIR também menciona que "conhecer a visão destes atores sobre o problema regulatório em questão é um importante". Ocorre que o diálogo não ocorreu quando da elaboração do AIR, conforme mencionado; b. Com essa ausência de diálogo, não foram respondidas às perguntas trazidas pelo próprio documento-guia, por exemplo: "Como o problema afeta direta ou indiretamente cada um dos atores?", "Qual a relevância dos efeitos observados para cada ator?", "Os atores afetados contribuem para a permanência ou agravamento do problema? Há alguma mudança de comportamento ou medida que esses próprios atores poderiam tomar para evitar ou minimizar seus efeitos?"; (c.) Definição dos objetivos que se pretende alcançar: Segundo as diretrizes do AIR, é necessário que "os objetivos estejam alinhados às políticas públicas definidas para o setor e ao planejamento estratégico da agência, órgão ou entidade". Ocorre que esse formato de regulação é

incompatível com as políticas públicas governamentais e o entendimento dos diretores dessa Agência também não se alinham ao proposto por essa norma; (d.) Descrição das possíveis alternativas de ação: a. É trazido pelo Guia que, “dentre as alternativas consideradas, deve-se sempre incluir a alternativa de não ação, isto é, de nada fazer, alternativas normativas e, sempre que possível, alternativas não normativas”. Ocorre que a Antaq não trouxe detalhadamente a opção de não ação, pois apenas afirmou a sua ausência de sustentabilidade, devido ao art. 9º da RN 34-Antaq. Ao contrário do afirmado pela Antaq, esse dispositivo diz respeito à regulação de cobrança específica em caso de verossimilhança de abuso. Isso significa que a opção de não padronizar todas as rubricas de serviços básicos do setor foi prontamente afastada pela unidade técnica, com base em dispositivo legal que versa sobre serviço e matéria distintos, a ser analisado em caso concreto; b. Ainda, é necessário trazer clareza, ao “apresentar as alternativas separadamente, uma a uma, iniciando pela alternativa de não ação”. Mais uma vez, o AIR não se prestou a detalhar as demais formas possíveis, por exemplo a autorregulação. i. Segundo essa Agência, isso não seria cabível “pela impossibilidade de se esperar uma resposta compreensiva dos agentes regulados nem uma autoregulação por meio de suas associações, pois são comportamentos atípicos nos mercados de infraestrutura pública”. Reitera-se que, no entender dessa Associação, sequer há falhas de mercado. Além disso, não foram consideradas alternativas que buscassem a maior comunicação entre os agentes e os usuários, no lugar de uma ampla padronização de tabelas; (e.) Análise dos possíveis impactos e comparação das alternativas de ação: Por fim, o guia traz que se deve “analisar se as alternativas identificadas são capazes de gerar benefícios e ganhos superiores aos seus custos e desvantagens, considerando todos os atores impactados”. No entanto, não são detalhados os impactos positivos de nenhuma ação, exceto a regulação proposta. a. O AIR apenas afirma que “a severa modificação, extensão ou restrição dos atuais conceitos e conteúdos dos serviços portuários traria como impactos negativos a possibilidade real, imediata, de efeitos desconhecidos no setor, inclusive do ponto de vista jurídico e dos contratos bilaterais, de difícil mensuração e avaliação de efeitos, até mesmo pelo lado do transportador marítimo, dado que os terminais têm com essas relações comerciais eminentemente privadas”. Ademais, o item 6.4 do AIR aponta apenas que “Não foram detectados impedimentos para a regulação proposta”. Ocorre que a proposta vai provocar alteração unilateral dos Contratos de Arrendamentos e Contratos de Adesão firmados pelo Poder Concedente, podendo resultar em pedidos de reequilíbrio e demandas administrativas e judiciais, com possíveis impactos negativos para os cofres públicos e para os próprios serviços prestados, há sim impedimentos de ordem legal e contratual para a referida intervenção, como já amplamente demonstrado. (f.) Experiência Internacional: O AIR nível II deve necessariamente conter “o mapeamento da experiência internacional no tratamento regulatório do problema”, o que não se verifica no caso. São mencionados dois exemplos que não suportam a ação regulatória proposta: “Terminal Handling Charges During and After the Liner Conference Era” (União Europeia): O escopo do trabalho se limita em verificar a evolução da estrutura e do preço do THC durante o período conferenciado (até 2008) e o períodos de competição livre (após 2008), um estudo que não impôs qualquer sorte de padronização e não incluiu os terminais de contêineres. Conferências de Frete tiveram imunidade antitruste para fixar preços de frete e seus complementos, como o THC. O regime de Conferências reduzia a competição, pois todos transportadores marítimos membros tinham o compromisso de praticar os fretes ditados pelas Conferências. Após análise, o estudo não propôs padronizar a cesta de serviço do THC, ou controlar seus preços, que seguem um ambiente não regulado desde então. Desse modo, entendemos que esse exemplo não justifica ou cumpre o requisito de “mapeamento internacional” da AIR, por ser incompatível com a ação regulatória proposta pela Agência. Este exemplo é particularmente inaplicável como benchmarking internacional pois descreve uma situação justamente contrária à regulação que se pretende implantar. Este caso trata de uma situação onde existia padronização de rubricas para o preço do THC adotada pelos transportadores marítimos europeus reunidos em conferências de fretes até o ano de 2008 que, ao perderem

			<p>imunidade antitruste para tal associação, passaram a adotar tabelas de preços diferenciados entre si, abandonando a padronização adotada até o ano de 2008, a partir do qual a associação em conferências de frete se restou proibida pela Comissão Europeia. Ou seja, se traz como justificativa o exemplo de uma situação contrária ao que se pretende implantar. a. "FMC Investigation 28 – Conditions and Practices Relating to Detention, Demurrage and Free-Time in International Oceanborne Commerce": A investigação busca avaliar se o alinhamento de interesses comerciais, contratuais e de carga influencia na capacidade de a carga se movimentar com eficiência pelos portos americanos, bem como quais são as práticas de cobrança de demurrage e detenção e relacionadas à atrasos. Como conclusão, (i.) não houve a emissão de norma regulatória pelo FMC, e (ii.) não ocorreu a imposição para que os terminais e operadores marítimos utilizem uma linguagem padrão para as regras de detenção e demurrage. Houve tão somente a recomendação que a linguagem das regras seja transparente com termos padrões da indústria (e não linguagem hermética), com a criação de um Conselho de Embarcadores e o estabelecimento de um processo de resolução de divergência entre transportadores marítimos, terminais e embarcadores. Ademais, a ação possui um viés de diálogo e conciliação, não possuindo condão de suportar/justificar a proposta de regulação da Antaq. 112. Ou seja, não restou comprovado que houve uma análise das alternativas que evidencie: (a) em que medida a opção atinge os objetivos definidos (legalidade/efetividade); (b) a relação entre benefícios e custos (eficiência); (c) sua coerência com relação aos objetivos estratégicos da agência, órgão ou entidade ou ainda com a experiência internacional; e (d) questões distributivas envolvidas (a exemplo, se há custos suportados de modo desproporcional por algum setor ou grupo). Essas falhas impedem que se tenha uma real avaliação da adequação da norma, o que gera insegurança jurídica, desequilibra econômica e financeiramente os empreendimentos e enfraquece a atratividade de investimentos.</p>
32231149000106	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	<p>(Parte 9 - ABTP) 25. É nuclear para a consolidação de um mercado competitivo a liberdade de preços, como já pacificado pela própria legislação setorial. Isso inclui as recentes atualizações da Lei dos Portos promovidos pela Lei nº 14.047/2020, que enfatizam a liberdade de preços nas operações portuárias e o estímulo à concorrência, por meio do incentivo à participação do setor privado (art. 3º, incisos V e VI, da Lei nº 12.815/2013). Nesse sentido, é de se rechaçar qualquer percepção que atribua a qualquer agente estatal o papel definidor do nível de preços eficientes do mercado. Esse tipo de papel reflete uma natureza interventiva potencialmente geradora de falhas de governo que são incompatíveis com a natureza competitiva desse mercado. 26. Esse paternalismo interventivo, ao contrário, é a receita mais rápida para a erosão da competitividade de mercados. Essa perniciosa visão, aliás, é expressa pela desatualizada e inverídica afirmação de que estaríamos diante de um mercado caracterizado pela "inexistência de incentivos suficientes no ambiente institucional portuário e logístico para a concertação social sem intervenção do aparato do Estado". 27. Nesse sentido, a percepção de que seria um "problema central" a diversidade entre tabelas de preços de terminais portuários que movimentam contêineres, como afirma o relatório de AIR, atinge o cerne da liberdade econômica do setor. A diversidade não é algo a ser condenado, mas antes uma condição necessária de mercados pujantes e dinâmicos.</p>	Reitera "Redação proposta"

Atracação: ato ou efeito de uma embarcação encostar em outra embarcação, em um molhe ou em um cais de uma instalação portuária a fim de realizar a operação de carregamento e descarregamento de mercadorias, fixando a embarcação por meio de cabos ou espas, para não jogar com o balanço provocado pelas ondas;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
05869999000157	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres	Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antaq.gov.br.	<p>VI.2.1. Ausência de competência para proposição de franquias 113. Uma vez que o foco dessa Agência é por coibir/fiscalizar eventuais abusos, não há justificativas para a regulação da prática de descontos, intervenção regulatória que não visa enfrentar qualquer falha de mercado. E mais, não se extrai das competências da Agência, arroladas taxativamente no art. 4º do Regimento Interno (Resolução nº 3.585-Antaq, de 2014), qualquer menção à regulação para garantir gratuidades. Ao contrário, tais prerrogativas cabem aos terminais portuários, enquanto agentes de um setor permeado pela liberdade econômica. 114. Até mesmo o conceito de "modicidade", usualmente utilizado para fundamentar intervenções, não se confunde com "gratuidade", conforme Nota Técnica : "Relativamente a esse último atributo legal que interessa a análise, a lei não criou qualquer conceito que definisse a modicidade tarifária.". 115. Por outro lado, a doutrina é pacífica no sentido de que modicidade não significa gratuidade. Enquanto a modicidade é um princípio, um balizamento, a gratuidade é uma opção política. 116. A modicidade existe quando remunera adequadamente, considerando os riscos do empreendimento e os investimentos realizados para prestar o serviço em regime de eficiência, sendo suficiente também para viabilizar o repasse aos usuários de pelo menos parte dos ganhos da produtividade auferidos pelas empresas. 117. Essa conclusão se dá com base na constatação de que gratuidade é uma opção política prevista em Constituição ou lei [em sentido estrito] para determinados serviços . Tem-se ainda mais evidente que a liberdade decisória/normativa da Agência sobre a matéria não é irrestrita e sim condicionada às previsões legais, que não trazem qualquer referência a gratuidades, de modo que não há espaço para regular tal matéria , por ausência de competência. 118. Há quem entenda que a regulação em questão encontra respaldo no inciso XVI do art. 4º do Regimento Interno, segundo o qual a Agência tem competência para "estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei nº 12.815, de 2013". 119. Não obstante, esta Associação entende que a previsão deve ser interpretada em concordância com o inciso IV do mesmo artigo, o qual prevê que a atuação da Agência deve fomentar a competição entre os operadores e intensificar o aproveitamento da infraestrutura existente . Tais preceitos também se encontram na Lei de Portos, no artigo 3º, já trazido nestas contribuições. 120. Desse modo, a atuação da Agência só se justificaria se voltada ao fomento da competição entre os operadores, bem como ao melhor aproveitamento da infraestrutura existente. No caso em tela, a ABRATEC entende que essa situação não se verifica, conforme exaustivamente demonstrado. 121. Por todo o exposto, entende-se que os procedimentos dessa regulação não estão em conformidade com a legislação aplicável ou mesmo com as diretrizes de análise da questão. Além disso, não se observa competência da Antaq para regular uma questão estratégica das empresas, qual seja a concessão de descontos e franquias. Assim, essa Associação entende que o procedimento de criação da presente norma não encontra respaldo para seu prosseguimento. VI.3. Contrariedade com a Lei nº 13.874/2019 122. O Parecer Jurídico nº 00019/2020/NCA/PFANTAQ/PGF/AGU aplica os preceitos da Lei nº 13.874/2019 no presente processo normativo, em especial, os arts. 4º e 5º, da norma: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". 123. No entanto, esta Associação toma a liberdade de discordar com o entendimento da PFA, uma vez que há desconformidade entre o projeto apresentado e os artigos da legislação em questão, em especial, os arts. 2º, 3º e 4º, do normativo. 124. Primeiramente, cabe trazer que a Liberdade Econômica é princípio constitucional, previsto no art. 1º, IV , e no art. 170 da Constituição Federal. É fundamento da República</p>

			<p>Federativa do Brasil, bem como basilar da ordem econômica do país da Carta Magna. Em decorrência desse fundamento constitucional, a Lei nº 13.874/2019 instituiu a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, estabelecendo normas de proteção à livre iniciativa e ao livre exercício de atividade econômica quanto à atuação do Estado como agente normativo e regulador. 125. Em seu artigo 2º, I e III, a lei arrola como princípios, entre outros, a liberdade no exercício das atividades econômicas e a intervenção subsidiária e excepcional. Diante disso, o art. 3º, VIII, traz como direito de toda pessoa jurídica "a garantia de que os negócios jurídicos empresariais paritários serão objeto de livre estipulação das partes pactuantes", Quanto às garantias da livre iniciativa, o art. 4º, I, III e IV do normativo estabelece que deve ser evitado o abuso de poder regulatório, "como criar reserva de mercado", assunto já discutido no âmbito dessas contribuições, além de "exigir especificação técnica que não seja necessária para atingir o fim desejado", e "redigir enunciados que impeçam ou retardem a inovação e a adoção de novas tecnologias"; 126. Como já mencionado, a proposta de padronização de rubricas viola todos os artigos acima mencionados, como será demonstrado de forma mais visual a seguir: "quadro na Carta ABRATEC - 0147/2021". 127. Nessa esteira, a proposição de medidas como a padronização de rubricas carece de respaldo legal e afronta ditames constitucionais que instituem a liberdade econômica. Ainda, não há falha de mercado ou efeito anticompetitivo comprovado que atraia a competência da Agência e afaste as garantias legais supracitadas. Desse modo, a fim de se preservar a efetividade das disposições constitucionais e legais, com vistas a garantir um ambiente concorrencial próspero, entende-se que o afastamento de regulações excessivas, tais como a padronização de rubricas, é a medida mais adequada. VI.4. Contrariedade com a Lei nº 13.848/2019 128. Além das contrariedades apresentadas em relação à Lei nº 13.874/2019, vê-se a existência de dissonância do projeto com a Lei nº 13.848/2019, como será demonstrado. Apesar disso, o mesmo Parecer Jurídico nº 19/2020 ampara a legalidade da proposta na referida lei, mais especificamente, nos arts. 4º, 5º, 6º, 9º, 10º, 12 e 21: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". 129. Interessa-nos aqui os arts. 4º e 5º, uma vez que as questões referentes ao AIR já foram tratadas. Sobre isso, cabe trazer a redação dos dispositivos e as incongruências encontradas em relação à proposta normativa apresentada: "quadro na Carta ABRATEC - 0147/2021". 130. Pelo exposto, entende-se que a Resolução proposta carece de compatibilidade com a legislação atual. Afinal, impõe obrigações não condizentes com a necessidade do mercado e, consequentemente, do interesse público, além de não trazer fundamentação coerente com a não utilização da opção "não regular" o mercado. VI.5. Incompatibilidade com as Diretrizes do Governo 131. O Governo Federal publica Política Nacional de Transportes – PNT, com as principais diretrizes para o Setor de Transportes, no qual se enquadra o Setor Portuário. Quanto a esses dispositivos, essa Associação entende que a Resolução que visa padronizar as rubricas portuárias não está compatível. 132. Primeiramente, o Governo Federal vem executando uma série de iniciativas com vistas a tornar o setor portuário brasileiro mais dinâmico, eficiente e competitivo. São exemplos a modernização e desestatização de Autoridades Portuárias (como o caso da CODESA), além da implementação de políticas que buscam aumentar os volumes de investimentos no setor e aumentar a competitividade entre os terminais portuários (como o desenvolvimento do programa BR do Mar, que incentiva a cabotagem, por meio do PL 4.199/2020).</p>
32231149000106	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	(Parte 10 - ABTP) 28. A própria Agência, em seu relatório de AIR, reconhece que cada um dos 34 terminais de contêineres cuja existência foi levantada à época praticavam rubricas de serviços diferentes entre si. Essa característica, por si só, não deveria surpreender ou ser condenada, mas antes do reconhecimento de que reflete a liberdade econômica que se instalou no setor, mediante o incentivo a serviços cada vez mais diferenciados e competitivos por parte dos agentes econômicos. Os casos excepcionais de cobranças abusivas revestidas em	Reitera "Redação Proposta"

rubricas equivocadas sinalizam para uma hipótese evidentemente excepcionais, que merecem a ação pontual da Agência. 29. Intervenções estatais para padronização desses serviços, em que pese facilitarem o trabalho interno de comparação quando das fiscalizações regulatórias, geram efeitos perversos, com custos de dimensões incomensuráveis, e que são simplesmente ignorados no processo decisório da Agência que redundou na proposta de norma. 30. Alega-se que existiria no mercado “competição imperfeita, poder de mercado e externalidades negativas da produção”. Nenhuma dessas condições refletem o marco jurídico do setor – muito pelo contrário – e sua configuração não poderia ser presumida, como faz o relatório de AIR. Qualquer mercado competitivo pode ser acometido, pontualmente, de problemas de concorrência atribuíveis a infrações à ordem econômica. Tais hipóteses, no entanto, jamais podem ser pressupostas. Devem ser objeto de investigação, a partir do trabalho de fiscalização a posteriori, a ser exercido pela Agência diante da presença de indícios concretos de conduta abusiva.

Total de contribuições do dispositivo: 2

Colocação na pilha ou empilhamento: movimento realizado do costado da embarcação até local reservado no pátio para a armazenagem do contêiner;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
05869999000157	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres	Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antaq.gov.br.	133. As atitudes acima mencionadas estão alinhadas com a Política Nacional de Transportes – PNT, no que se refere a “incentivar o uso da navegação de cabotagem” e “aperfeiçoar as medidas institucionais, legais e regulatórias com vistas ao aumento da participação da iniciativa privada nos projetos de infraestrutura” . 134. No entanto, conforme já demonstrado, a norma de padronização de rubricas não traz incentivos à iniciativa privada. Afinal, o engessamento dos terminais portuários impede a liberdade de negociação, a promoção de inovação entre outros pontos que prejudicam a competitividade do setor. Nesse cenário, há desincentivo para os investimentos privados. Vê-se aí a primeira dissonância com as diretrizes governamentais. 135. Mas, não apenas essa diretriz que é ignorada pela norma em questão. Entende-se também que a nova regulação não se coaduna com as seguintes estratégias do PNT: (i.) Estratégia 3 - melhorar a governança do setor, (ii.) Estratégia 11 - melhorar a produtividade do sistema portuário na movimentação de cargas, (iii.) Estratégia 12 – reduzir o tempo de espera de atracação, (iii.) Estratégia 14- melhorar a eficiência dos serviços anuentes, (iv.) Estratégia 17 – aumentar a capacidade das instalações para atender à demanda de carga (v.) Estratégia 22 - Otimizar a inteligência logística na gestão de acesso aos portos. 136. Veja, a padronização das rubricas enrijece a dinâmica do setor e reduz substancialmente a autonomia e a negociabilidades dos terminais, ao passo que aumenta a burocracia, implodindo a flexibilidade e a agilidade necessárias à atividade. Sem, contudo, proporcionar nenhum ganho efetivo em termos de produtividade, eficiência ou governança ao setor portuário. 137. Ainda, como já discutido, a medida também tem o condão de reduzir os investimentos em tecnologia e aperfeiçoamento dos procedimentos, de forma que a produtividade do sistema portuário tende a permanecer estagnado. Desse modo, inexistindo incentivos ao desenvolvimento técnico e tecnológico, a tendência é de que a qualidade do serviço caia e de que o tempo de espera de atracação e o Custo Brasil sejam elevados. 138. Resta evidente a intenção do Governo Federal de promover uma maior aproximação entre poder público e iniciativa privada por meio de concessões, parcerias e desestatizações, a fim de garantir a

modernização do sistema portuário e sua competitividade no mercado mundial. Desse modo, a padronização de rubricas, intervenção extremamente invasiva, é incompatível com as diretrizes de governo, além de ter a aptidão para criar insegurança jurídica e afastar os investimentos da iniciativa privada. VI.6. Dissonância com as deliberações da Agência 139. Por fim, assevera-se que a nova regulação vai de encontro com atuais deliberações desta agência. Isso porque o colegiado tende a buscar a maior liberdade de negociação entre os agentes e se preocupa com o excesso regulatório. 140. À título exemplificativo, arrolamos trechos dos votos prolatados no presente processo, qual seja nº 50300.014335/2019-17 e processo nº 50300.000381/2008-86, referente à Revisão da Resolução nº 2.389/2012: (i.) Voto do Diretor Francisval Mendes no processo em questão: "imagens na Carta ABRATEC - 0147/2021". (ii.) Voto do Diretor Mário Povia no processo nº 50300.000381/2008-86: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". (iii.) Voto do Diretor Francisval Mendes no processo nº 50300.000381/2008-86: "imagens na Carta ABRATEC - 0147/2021". 141. A partir da análise dos trechos colacionados é possível perceber que a atuação da agência, na visão dos Diretores, deve se pautar: (i.) Pelo respeito à liberdade econômica e às melhores práticas de regulação; (ii.) Pelo entendimento que o setor portuário é um mercado caracterizado pela livre negociação; (iii.) Pela intervenção regulatória residual, mínima e excepcional, isto é, a intervenção só deve ocorrer no caso concreto e quando constatada falha de mercado ou efeito concorrencial negativo que a justifique; e (iv.) Pela necessidade de estudos sólidos para a constatação ou não de existência de abusos a serem coibidos. 142. Desse modo, a estipulação de padronização das rubricas é medida excessiva, desnecessária e vai de encontro aos preceitos que têm sido solidificados a partir das deliberações desta Agência, visto que: (i.) viola a garantia de liberdade econômica; (ii.) ignora as melhores práticas do mercado; (iii.) trata-se de intervenção excessiva, sem falha de mercado que a justifique; e (iv.) carece de estudos sólidos que tragam os efeitos concretos no setor. Outrossim, também abre campo para que outras medidas de alto grau intervencionista sejam trazidas à baila, criando insegurança jurídica, afastando investimentos e aumentando o Custo Brasil. Dessa forma, entende-se que a norma em questão também não se mostra adequada à luz do entendimento prioritário da Agência. VII. CONCLUSÃO 143. Conforme se demonstrou exaustivamente, a norma em apreço padece de uma série de incoerências, motivo pela qual deve ser prontamente abandonada. Em suma, os principais pontos abordados foram: (i.) A nova regulação proposta não se coaduna com as determinações do TCU nos acórdãos arrolados na exposição de motivos, uma vez que os seus objetos são distintos; (ii.) A regulação é desnecessária e desarrazoada visto que: (a) não há posição dominante ou Essential Facility por parte dos terminais; (b) inexistência falha de mercado que a justifique; (c) não há demanda dos usuários para a padronização das rubricas, que estão satisfeitos com os serviços; e (d) a prestação de serviços e os preços cobrados estão de acordo com as regras e costumes do comércio internacional; (iii.) Não foi demonstrada a existência de ganho efetivo e tangível com adoção de padronização das rubricas, ao contrário, essa medida: (a) gera perda de sustentabilidade do negócio; (b) impossibilita a inovação e a modernização dos terminais; (c) esvazia a liberdade de negociação dos terminais; (d) acarreta um risco de incrementalismo de outras medidas tão invasivas quanto; (e) pode gerar reserva de mercado, e (f) trata-se, em verdade, de um excesso regulatório que pode prejudicar todo o mercado portuário nacional. (iv.) Há diversas incoerências no modelo proposto, o qual: (a) está em desconformidade com a experiência internacional; (b) contraria a Lei nº 13.874/2019; (c) é incompatível com as Diretrizes do Governo; (d) não se alinha às deliberações da Agência; e (d) é eivado de falhas processuais, visto que o AIR não cumpriu todas as exigências. (v.) A proposta normativa e suas possíveis consequências apresentadas nos parágrafos anteriores são contrários, ou atingem de alguma forma, diversos institutos legais: a) Lei nº 12.815/2013, art. 3º, incisos V e VI, visto que restringe drasticamente a liberdade de atuação dos operadores portuários, em especial, no que tange à liberdade de preços, criando embaraços à livre concorrência; b) Lei nº 13.874/2019, Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, art. 2, uma vez que não há necessidade de atuação do Estado, considerando que

			<p>inexistem falhas de mercado. Igualmente, viola o art. 4º, vez que se trata de um excesso regulatório, capaz de criar reserva de mercado, bem como de impedir a inovação e a adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de negócios. Por fim, vai de encontro ao disposto no art. 5º, haja vista as falhas formais na elaboração do AIR. c) Lei nº 13.848/2019, art. 4º e 5º, visto que, conforme já ressaltado, cuida-se de medida excessiva e desnecessária. Igualmente, fere o art. 6º, pois o AIR, como já demonstrado, padece de irregularidades formais.</p>
32231149000106	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	<p>(Parte 11 - ABTP) 31. Conclui-se, portanto, que as motivações não refletem apenas um dever de transparência. Até porque, se fosse esse o caso, haveria uma série de opções menos invasivas que sequer foram exploradas pela Análise de Impacto Regulatório, sem ocasionar qualquer tipo de unificação cogente. O que a motivação externada nos documentos reflete é um conjunto equivocado de pressuposições sobre o funcionamento de um mercado em que vigora a liberdade de preços. 32. Cumpre, por fim, explorar uma segunda motivação que merece ser superada. A própria ANTAQ registra que a proposta de norma guarda ressonância com decisão do Tribunal de Contas da União, por meio do Acórdão nº 923/2019-Plenário, que expediu a seguinte determinação em seu item 9.3.3: "9.3.3. em obediência ao princípio da publicidade, regule a atuação de todos os concessionários e arrendatários, de forma a exigir a necessária divulgação aos usuários da composição dos custos da THC e de todos os itens da Cesta de Serviços, incluída nessa regulamentação a descrição, por meio de normativo próprio, de todos os serviços cobertos e informe ao Tribunal acerca do cumprimento desta determinação no prazo de 90 (noventa) dias;" 33. Deve-se observar que o referido processo administrativo no âmbito do TCU cuidou de denúncia acerca de alegada prática abusiva de "tarifa (sic)" praticada por arrendamento portuário" que se encontra datada e que certamente não reflete a compreensão mais atual da própria Corte de Contas. Isso porque, mais recentemente, o próprio TCU reconheceu a necessidade de se fomentar a competitividade em contratos de empresas exploram instalações portuárias, sejam elas localizadas dentro ou fora de Portos Organizados. Cuida-se de ponto fundamental para o desenvolvimento setorial, como se decidiu no âmbito do Acórdão nº 2.711/2020-Plenário.</p>	Reitera "Redação Proposta"
Total de contribuições do dispositivo: 2			

Desamarração: ato ou efeito de retirar as espias no cabeço do cais ou convés de outro navio, no caso de desatracação de uma embarcação a outra;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
05869999000157	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres	Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antaa.gov.br.	144. Ante todo o exposto, esta Associação entende que não se mostram claros os benefícios a serem trazidos pela proposta normativa de padronização de rubricas. Como foi demonstrado, entende-se que a medida é excessiva, pois não vislumbra falhas no mercado que demandem atuação incisiva da Agência. Ademais, preocupa-se com os efeitos negativos aptos a serem gerados, uma vez que a padronização de rubricas distanciará o setor portuário brasileiro das melhores práticas regulatórias e comerciais

			internacionais. 145. O Anexo I é parte integrante destas Contribuições. ABRATEC – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS DE CONTÊINERES Sérgio Salomão Presidente Executivo
32231149000106	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	(Parte 12 - ABTP) 34. Pelas razões já expostas supra, o entendimento contido no já ultrapassado item do Acórdão nº 923/2019-Plenário incidem nas mesmas premissas equivocadas ora explicitadas. III. DAS PREMISSAS EQUIVOCADAS UTILIZADAS NO RELATÓRIO KATÁLISYS 35. Na análise de impacto da proposta regulatória, consubstanciada na Resolução 8.097/2021-ANTAQ, a Gerência de Regulação Portuária (GRP) esclarece que o relatório elaborado pela Consultoria Katálisis foi utilizado para embasar a referida análise. A GRP destaca, também, que a análise utilizou referências internacionais ("benchmarking") dos maiores portos europeus, citando, especificamente, o porto de Antuérpia, Bélgica e, ainda, os relatórios da Federal Maritime Commission, relativos ao procedimento Fact Finding Investigation nº 28, em curso nos EUA. 36. Ao cotejar o conteúdo do relatório de AIR, bem como do relatório preparado pela Consultoria "Katálisis", em especial na seção denominada "Benchmarking – Outros países", com informações colhidas junto às fontes oficiais ou aos documentos de acesso público, constatamos que as conclusões contidas neste relatório são incorretas e não se sustentam quando confrontadas com os fatos. 37. Nesse sentido, considerando os equívocos tomados como premissa no Relatório Katálisis, é necessário apontar que, ao contrário do que pretende afirmar a GRC, o referido relatório é ineficaz para fins de mapeamento da experiência internacional, não podendo ser subsídio à proposta de resolução relativo ao problema regulatório identificado. Ainda, o relatório de AIR preparado pela GRP tampouco contém descrição ou conclusões corretas sobre o "benchmarking" internacional. É importante ressaltar que esse mapeamento é exigido pelo Decreto no 10.411, de 30 de junho de 2020. 38. Relataremos, a seguir, exemplos que embasam as afirmações acima.	Reitera "Redação Proposta"
			Total de contribuições do dispositivo: 2

Desapeação a bordo: ato ou efeito de desafixar as cargas a bordo da embarcação, no seu porão ou no seu convés;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
32231149000106	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	(Parte 13 - ABTP) III.A. REFERÊNCIA NOS (MAIORES) PORTOS EUROPEUS. O "CASE" DO PORTO DE ANTUÉRPPIA, NA BÉLGICA, COM ATENÇÃO ESPECIAL PARA O THC. 39. No relatório da Consultoria Katálisis, na seção "4", intitulado "Benchmarking – Outros países", consta, tão somente, uma breve descrição das conexões logísticas do Porto de Antuérpia. 40. No entanto, o relatório falha em mencionar que existem, no Porto de Antuérpia, 15 (quinze) terminais de contêineres e "freight stations", os quais atuam na	Reitera "Redação Proposta".

atividade de movimentação e armazenagem de contêineres e cargas . Ainda, o relatório tampouco aponta que não existe na legislação portuária belga quaisquer obrigações impostas aos terminais portuários de publicar suas tabelas de preços, nem mesmo a obrigatoriedade quanto à padronização das rubricas que utilizam para a precificação de seus serviços. De fato, a maioria dos terminais portuários dedicados à operação com contêineres se quer divulga, ao público, suas tabelas de preços. 41. A título de exemplo, para confirmar que os principais terminais de contêineres do Porto de Antuérpia não publicam suas tabelas de preços, basta consultar os websites locais das Empresas PSA Antwerp (<https://www.psa-antwerp.be/en/terminais>) e da DP World Antwerp (<https://www.dpworld.com/antwerp>), e constatar a ausência das tabelas de preços. 42. Em relação às práticas comerciais para a cobrança da THC (Terminal Handling Charge) naquele porto, o que se verifica é que a cobrança é realizada contra os embarcadores e consignatários pelas Companhias de Navegação e não pelos terminais. Não há padronização das rubricas que as Companhias de Navegação utilizam para a cobrança da THC. Para comprovar o fato, basta comparar as informações disponibilizadas na internet por duas das principais Companhias de Navegação que operam no porto de Antuérpia, a respeito da cobrança de THC e de demais valores de serviços portuários.

Total de contribuições do dispositivo: 1

Desatracação: ato ou efeito afastar a embarcação do cais ou de qualquer local em que ela esteja atracada;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
32231149000106	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	(Parte 14 - ABTP) 43. Ainda, a OOCL disponibiliza sua lista de preços complementares ao frete (incluindo THC), para o Porto de Antuérpia, no seguinte endereço da internet: https://www.oocl.com/belgium/eng/localinformation/localsurcharges/Pages/Local%20Port%20Surcharges.aspx 44. A Hamburg Sud, por sua vez, disponibiliza sua lista de preços complementares ao frete (incluindo THC), para o Porto de Antuérpia, no seguinte endereço da internet: https://www.hamburgsud-line.com/liner/media/hamburg_sud_liner_shipping/country_information/rev_1/belgium/_local_charges_hs_belgium_as_from_012017/Original_Local_charges_Hamburg_Sued_Belgium_19-2-2021.pdf 45. Assim, verifica-se que basta uma rápida leitura para constatar que não são padronizadas a estrutura e as rubricas de serviços dessas companhias de navegação, em suas tabelas de preços relativas ao THC, nas operações que realizam em Antuérpia. 46. A conclusão, portanto, é que o Relatório Katálysis não traz nenhuma informação sobre padronização de rubricas de serviços no Porto de Antuérpia, uma vez que tal	Reitera "Redação Proposta"

padronização, de fato, não existe. Além disso, é incorreta a inferência da GRP/ANTAQ, em seu relatório de AIR, ao afirmar ser o Porto de Antuérpia um "benchmarking" de iniciativas de padronização de tabelas de preços de terminais, pois, uma breve pesquisa consegue comprovar que tal situação não ocorre na realidade. III.B. A REFERÊNCIA AOS RELATÓRIOS DA FEDERAL MARITIME COMMISSION, RELATIVOS AO PROCEDIMENTO FACT FINDING INVESTIGATION Nº 28, EM CURSO NOS EUA 47. Tanto o relatório da consultoria Katálysis, quanto o relatório de AIR preparado pela GRP, mencionam o processo "Fact Finding Investigation nº 28", em curso nos EUA, como exemplo de ações do órgão regulador voltada para padronização de regras e serviços, a fim de justificar a interferência proposta na presente Consulta Pública.

Total de contribuições do dispositivo: 1

Desembarque: ato ou ação de descarregar a bordo de embarcação;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
32231149000106	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	<p>(Parte 15 - ABTP) 48. Ocorre que, a situação na realidade é bem diferente. O "Fact Finding Investigation nº 28" é uma iniciativa da Federal Maritime Commission (FMC), Agência dos Estados Unidos responsável pela regulação das atividades de navegação naquele país. A referida investigação trata das práticas de cobrança de taxas de "detention" e de "demurrage" pelos transportadores marítimos e/ou terminais portuários. 49. Cabe esclarecer, preliminarmente, que essas taxas não são cobradas com o propósito de remunerar serviços prestados por terminais portuários, mas tem como natureza jurídica a característica de indenização, tendo em vista que se trata de um pagamento feito em decorrência do atraso na devolução de contêineres ou, ainda, de ressarcimento pelo uso indevido de espaços nos terminais por prazo superior à franquia usualmente concedida. 50. As conclusões da investigação estão disponíveis na página web da FMC, no endereço https://www.fmc.gov/fact-finding-28/. Na URL está disponível documento datado de 3 de dezembro de 2018, intitulado "FF28 Final Report", o qual contém os achados da investigação, bem como as recomendações deles derivados. No capítulo final do documento, intitulado "Conclusions and Recommendations", consta a conclusão que seria recomendável a adoção de linguagem padronizada para as práticas de cobrança de "demurrage" e "detention". 51. No entanto, a recomendação final do relatório, visando endereçar a questão, foi a de organizar grupos de especialistas para decidir sobre as práticas comerciais viáveis para a cobrança dessas taxas, conforme se extrai do trecho abaixo: "The Fact Finding Officer recommends that the Commission organize FMC Innovation Teams composed of industry leaders</p>	Reitera "Redação Proposta"

who will meet on a limited, short-term basis to refine commercially viable demurrage and detention approaches in the above areas"

Total de contribuições do dispositivo: 1

Desengate em terra: procedimento de desprender, desafixar o contêiner do veículo de transporte em terra;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
32231149000106	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	(Parte 16 - ABTP) 52. Ressalte-se, portanto, que a opção regulatória recomendada pela FMC não foi impor a padronização das rubricas de cobranças de serviços de "demurrage" e "detention" mas, antes, recomendar a auto-regulação do setor. 53. Em paralelo, o relatório de AIR preparado pela GRP simplesmente descarta a mesma possibilidade para o caso brasileiro, alegando que seria um "comportamento atípico", propondo, ao invés de adotar possibilidade prevista em regulações internacionais, a proposta de implementar a solução de estabelecer, com critérios próprios, uma estrutura de padronização compulsória de todos os serviços portuários prestados pelos terminais portuários no Brasil. III.C. OUTRAS REFERÊNCIA DO RELATÓRIO DA KATÁLYSIS SOBRE O ESTUDO INTITULADO "TERMINAL HANDLING CHARGES DURING AND AFTER LINER CONFERENCE ERA", PATROCINADO PELA COMISSÃO EUROPEIA. 54. Trata-se de documento de autoria de Ben Hackett, elaborado em 2009 para a Comissão Europeia (European Commission – EC). O autor afirma que o conteúdo do relatório não reflete a opinião da Comissão Europeia e não pode ser entendido como declaração da posição oficial da Comissão Europeia, vejamos: "This report does not necessarily reflect the European Commission's views [...] cannot be regarded as stating an official position of the European Commission"	Reitera "Redação Proposta"
Total de contribuições do dispositivo: 1			

Desestufagem: procedimento de retirada, descarregamento de produtos, máquinas ou equipamentos da parte interna de um contêiner. Também conhecido como desova;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
32231149000106	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	(Parte 17 - ABTP) 55. O documento apresenta fatos acerca das práticas de precificação adotadas por Companhias de Navegação para a cobrança de fretes marítimos e despesas relacionadas, denominadas "THC" ("Terminal handling charges (THC) are effectively charges collected by shipping lines). Apesar do nome favorecer uma interpretação equivocada, o estudo esclarece, entre outros fatos: a) que a cobrança de "THC" pelos Armadores não guarda relação direta com os serviços prestados pelos terminais de contêineres; b) que as práticas e	Reitera "Redação Proposta".

estratégias de precificação são definidas individualmente por cada armador (inexistindo, portanto, padronização) e, em decorrência disso, c) existe significativa diferenças nas práticas e nos preços para a cobrança desses valores, segundo os portos, países e armadores envolvidos. 56. O documento trata, portanto, de tema relacionado ao eixo da navegação e, portanto, não contém exemplo de boa prática que possa ser aproveitado para embasar a iniciativa de padronização das rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres no Brasil. III.D. AS INFERÊNCIAS CONTIDAS NO RELATÓRIO DA KATÁLYSIS , RELATIVAS ÀS NORMAS EUROPEIAS "UE - COMISSÃO - 4056-1986 – EXCEPCIONALIZAÇÃO", "UE - COMISSÃO - 1419-2006 - REVOGAÇÃO DA 4056-1986", "E-COMISSÃO - 1084-2017 – FOMENTO", "UE - COMISSÃO - 352-2017 – TRANSPARÊNCIA", E AS NORMAS AMERICANAS "US - ECFR — CODE OF FEDERAL REGULATIONS 520 " E "US - ECFR — CODE OF FEDERAL REGULATIONS 530" 57. As normas "Council Regulation (EEC) nº 4056/86" e "Council Regulation (EC) nº 1419/2006" de 25 de setembro de 2006, dispõe sobre a aplicação de regras de Tratado para a Navegação Marítima. Já a norma "Comission Regulation (EU) 2017/1084", dispõe sobre as condições para o subsídio de desenvolvimento de infraestruturas aeroportuária e portuária por Estados Membros da União Europeia.

Total de contribuições do dispositivo: 1

Embarque: ato ou ação de carregar a bordo de embarcação;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
32231149000106	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	(Parte 18 - ABTP) 58. Finalmente, a norma "Regulation (EU) 2017/3052 of the European Parliament and of The Council", trata de recomendar procedimentos não-discriminatórios a serem observados por Autoridades Portuárias para a cobrança de taxas relativas ao uso da infraestrutura aquaviária, bem como para o fornecimento de serviços de praticagem. 59. Percebe-se, portanto, que nenhum desses documentos tratam dos temas sob análise de impacto regulatório da proposta de padronização das rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares. É incompreensível, portanto, por quais razões foram abordados no relatório da Katálysis. 60. As normas americanas contidas no "US Code of Federal Regulations – Title 46 ? Chapter IV ? Subchapter B ? Parts 520 e 530", tratam da obrigação imposta às Companhias de Navegação de registrarem suas Tabelas de Fretes ("Tariffs"), Acordos Comerciais e acordos coletivos de trabalho junto à Federal Maritime Commission. 61. A bem da verdade, o relatório da	Reitera "Redação Proposta"

Katálýsis deixou de mencionar o teor da norma americana "US Code of Federal Regulations Title 46 ? Chapter IV ? Subchapter B ? Part 525", que estabelece ser opcional ao operador de terminal portuário nos Estados Unidos (MTO – Maritime terminal operator), a iniciativa de publicar tabelas de preços para conhecimento público, vejamos: A MTO may make available a schedule of its rates, regulations, and practices to the public at its discretion. 62. Portanto, não existe na norma - a qual trata especificamente das obrigações quanto à tabelas de preços dos terminais portuários -, qualquer determinação de padronizar as rubricas de serviços portuários.

Total de contribuições do dispositivo: 1

Engate em terra: procedimento de prender, fixar o contêiner do veículo de transporte em terra;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
32231149000106	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	(Parte 19 - ABTP) IV. DA POTENCIAL INEFICÁCIA DA PROPOSTA PARA PRODUZIR OS EFEITOS ESPERADOS 64. Segundo descrito na exposição de motivos, elaborada GRP (SEI 0837267), a norma visa mitigar os efeitos de eventuais falhas de mercado que foram identificados pela Agência no âmbito dos serviços prestados por instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autorização. A Agência aponta que existem, atualmente em operação, um total de 34 (trinta e quatro) terminais portuários de movimentação e armazenagem de contêineres, molhados e secos, incluindo os arrendados e os de uso privado. 65. Ocorre que a Agência não considera, em seu relatório, aqueles que atuam no mesmo mercado de movimentação e armazenagem de contêineres no papel de outros atores, como os CLIAS (Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros), os Portos Secos e os REDEX (Recintos Especiais de Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação). 66. Existe farta jurisprudência administrativa, no âmbito do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, no sentido de que os terminais portuários, os CLIAS, os Portos Secos e os REDEX atuam no mesmo mercado relevante de movimentação e armazenagem de cargas em contêineres. É o caso, por exemplo, das conclusões que constam do julgamento do Ato de Concentração nº 08012.011114/2007-32, que tratou da aquisição pela Nova Logística do controle acionário da Mesquita S/A. 67. Segundo dados da Receita Federal do Brasil, existem 34 CLIAS e 31 Portos Secos em operação no país . De acordo com a Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC), estão em operação, hoje, 97 REDEX no Brasil.	Reitera "Redação Proposta"

Total de contribuições do dispositivo: 1

Estufagem: procedimento de colocação, carregamento de produtos, máquinas ou equipamentos na parte interna de um contêiner;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
32231149000106	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	(Parte 20 - ABTP) 68. Destaque-se, assim, que no mercado relevante que a proposta da norma pretende alcançar, existem 196 instalações que prestam os serviços de movimentação e armazenagem de contêineres. No entanto, a proposta de norma alcança, tão somente, os 34 terminais portuários de movimentação e armazenagem de contêineres, o que significa, apenas, 17% do total. 69. Assim, considerando os fatos expostos, a norma, se implementada, não será efetivamente aplicada e obedecida pelos CLIAS, Portos Secos e REDEX, os quais representam 83% dos atores que atuam no mercado, e que não estão sujeitos à regulação da ANTAQ. Portanto, a implementação da proposta de norma irá ocasionar problemas concorrenciais, com a falta de isonomia no mercado, por restringir a atividade de um pequeno número de atores que concorrem, diretamente, com outros agentes não regulados pela Agência. V. DA INSUFICIÊNCIA DE MOTIVAÇÃO PARA A PROPOSTA DE NORMA 70. O ato justificatório da proposta da norma esclarece que seu objetivo é enfrentar falhas regulatórias que impactam diretamente nos negócios dos exportadores e importadores brasileiros e, em especial, dos pequenos empreendedores e agricultores. Porém, é certo que os importadores e exportadores, via de regra, não contratam os serviços descritos no item 1.1. do Anexo II da proposta de norma, os quais são relativos às operações de carga e descarga e amarração de embarcações. 71. Os tomadores desses serviços são, na realidade, as Companhias de Navegação, grupos empresariais de grande porte e de atuação global, que não sofrem, sob nenhuma perspectiva, de hipossuficiência em relação aos seus prestadores de serviços portuários. Pode-se dizer, inclusive, que em muitos casos a hipossuficiência atua em sentido inverso.	Reitera "Redação Proposta"
Total de contribuições do dispositivo: 1			

Fornecimento e colocação de rótulos de carga perigosa: fornecimento e aplicação de rótulos em contêiner indicando carga perigosa;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
32231149000106	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	(Parte 21 - ABTP) 72. Para demonstrar a força da carga sobre o terminal, a título de exemplo e por ser fato já consumado, trazemos os anos finais da Libra Terminal Santos S/A, em seu contrato de arrendamento PRES/32.98. Lá, foi determinado pelo TCU, em procedimento de nº 024.631/2016-7, que a entrega do terminal ocorresse em mai/2020. Contudo e por pura e simples escolha da carga e do	Reitera "Redação Proposta"

armador, a última linha/movimentação que operava no terminal aconteceu em mai/2019, ou seja, 1 ano antes da efetiva entrega do terminal pela Libra Terminal Santos S/A para o Poder Concedente. 73. Assim, ao pretender regular relação na qual não há vício de mercado conhecido, a Agência estará agindo sem motivação adequada que justifique a sua intenção regulatória.

VI. DOS IMPACTOS PARA A GESTÃO DOS CONTRATOS DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS FIRMADOS ENTRE TERMINAIS PORTUÁRIOS E OS EXPORTADORES E IMPORTADORES

74. Em seu ato justificatório para a proposta de norma, a Agência aponta que, dada a sua diversidade, em que cada terminal portuário "cobra serviços e fornecimentos a sua maneira", a sua tarefa torna-se "hercúlea" quando é necessário, porventura, avaliar tais contratos. E, para remediar tal situação, a proposta regulatória da Agência visa padronizar todas as rubricas de serviços portuários, em prol de facilitar o cumprimento de suas tarefas. 75. Ocorre, porém, que a Agência está desconsiderando o fato que os serviços portuários, bem como as condições para sua prestação, se encontram descritos em dezenas de milhares de contratos individuais, negociados livremente entre os prestadores e os tomadores. De fato, se estima que 90% dos serviços contratados por importadores e exportadores junto aos terminais de contêineres são fornecidos com base em contratos individuais, celebrados entre as partes.

Total de contribuições do dispositivo: 1

Full Container Load (FCL) ou Contêiner Totalmente Carregado: indica que o dono da carga tem uma carga suficiente para lotar o contêiner sozinho ou, que mesmo não tendo carga suficiente para lotar o contêiner sozinho, quer que sua mercadoria seja carregada e transportada sozinha.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
32231149000106	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	(Parte 22 - ABTP) 76. A proposta de norma, ao impor rígida padronização das rubricas de serviços, exigirá a reformulação de todos esses contratos, haja vista que, em seu estado presente, não atendem as obrigações que advirão da eventual implementação da norma. Em decorrência, e em troca de sua própria conveniência, a Agência impactará os terminais portuários e os importadores e exportadores com intensa carga de trabalho, para a adequação de seus contratos às imposições da norma. Sem mencionar que a norma ofende a segurança jurídica desses milhares de negócios jurídicos perfeitos e acabados. VII. A PROPOSTA DE NORMA NÃO LEVA EM CONTA OS IMPACTOS QUE AS MEDIDAS DE FACILITAÇÃO DE COMÉRCIO INTERNACIONAL, EM IMPLEMENTAÇÃO PELO GOVERNO BRASILEIRO, TRARÃO AO MERCADO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM DE CONTÊINERES 77. Com vistas a reduzir a burocracia e os custos nas exportações e importações brasileiras, o Governo Federal lançou o Programa Portal Único do Comércio Exterior, uma das	Reitera "Redação Proposta"

principais iniciativas governamentais de facilitação do comércio exterior brasileiro. Parte das iniciativas do programa é implementar o Novo Processo de Importação. 78. Segundo consta da proposta de Novo Processo de Importação, elaborada pela Comissão Gestora do Sistema Integrado de Comércio Exterior (RFB e SECEX), "a armazenagem de mercadorias importadas não será mais obrigatória no novo processo de importação". O cronograma de implantação do programa prevê a implementação do novo processo de importação em 2021. 79. Sendo assim, resulta em grande parte desnecessária a iniciativa regulatória da ANTAQ, que visa, justamente, regular os serviços de armazenagem nos terminais portuários.

Total de contribuições do dispositivo: 1

Fumigação: procedimento de desinfecção por via seca, por meio de compostos químicos ou formulações pesticidas voláteis, para controle de pragas;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
32231149000106	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	(Parte 23 - ABTP) VIII. CONCLUSÕES 80. Ante todo o exposto, a ABTP entende que a implementação da padronização de rubricas de contêineres, conforme proposta de norma relativa à Consulta Pública nº 04/2021, não alcança o objetivo final a que busca essa Agência. O custo regulatório das derivado das novas exigências e obrigações a serem estabelecidas, seja em razão de não alcançar todos os atores que atuam na movimentação e armazenagem de contêineres - pelo contrário, a competência da ANTAQ atua em, apenas, 17% deles -, seja pela interferência na atividade econômica dos terminais, ultrapassa os benefícios vislumbrados. 81. Soma-se a isso a inexistência, no âmbito internacional, de experiência que revele a necessidade de padronização das rubricas dos serviços prestados pelos terminais portuários. Ao contrário, na maior parte dos países, conforme se verifica em análise de benchmarking internacional, sequer é necessária a publicação da tabela de preços executada. 82. O papel da Agência Reguladora, perante os terminais portuários, é de incentivar o estímulo à concorrência, bem como observar a liberdade dos preços praticada no setor, reprimindo eventuais práticas de abuso de poder econômico, conforme expressamente dispõe a Lei nº 12.815/2013 . A interferência na formulação de preços, seja no valor final (desde que não abusivo), seja na forma da cobrança (o que inclui a escolha das rubricas), denota intervenção regulatória excessiva. 83. Ressalta-se que a Associação não se opõe à publicidade dos preços, conforme atualmente praticada, tampouco à regulação ex post em caso de eventuais abusos. Entretanto, entende-se que casos específicos de denúncias, que não alcançam sequer patamar quantitativo razoável, se consideradas em face do volume de operações realizada diuturnamente, não	Reitera "Redação Proposta"

podem embasar intervenção regulatória em todo o setor, sob pena de regular excessivamente a atividade em razão de poucos casos de exceção.

Total de contribuições do dispositivo: 1

Inspeção não invasiva: verificação do conteúdo do contêiner por equipamento de escâner, sem que seja necessária a abertura das suas portas;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
10287710000168	AEXA-Associação de Exportadores de Açúcar e Alcool	Exclusão do item 1.2.1	A inspeção não invasiva surgiu por exigência da Receita Federal do Brasil (RFB – Portaria ALF/STS nº 27 – 06.04.2016). Entretanto em que pese a Resolução mencionar em seu art. 2º que eventual custo pela atividade não poderá ser repassado ao exportador, não é isso que está acontecendo atualmente. Art. 2º Haja vista que a solicitação feita por aprovação unânime da Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis no Estados de São Paulo - CESPORTOS/ SP tem o viés da segurança pública portuária, o custo do escaneamento realizado com base nesta Portaria, não poderá ser repassado ao exportador. A inspeção não invasiva de contêineres não constitui serviço prestado aos usuários, mas sim a obrigatoriedade e transferência de um ônus decorrente da implantação do escâner exigida pela Receita Federal do Brasil, a qual deverá ser efetivada pelo concessionário do serviço, quais sejam, os Terminais Portuários. Entretanto, uma vez que é comum a adoção de práticas abusivas pelos Terminais, houve ingresso na Justiça para que tais custos fossem efetivamente pagos pelos exportadores, os quais sequer tem vínculo contratual com referidos terminais. Logo é imperioso que a Antaq intervenha para garantir a isonomia no acesso aos serviços e à infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, inciso VI, da Lei nº 12.815/2013), principalmente nestes casos causados pelos Terminais Portuários, já que é comum a prática de cobranças sem fato gerador e principalmente preços aleatórios, sem qualquer estrutura de tarifação oficial, que vincule os Terminais, permitindo uma atuação prejudicial a todo o mercado.
32231149000106	Associação Brasileira dos Terminais Portuários	(Parte 24 - ABTP) 84. Finalmente, frisa-se o recente entendimento exarado pelo Tribunal de Contas da União, no âmbito da auditoria operacional sobre limitações dos portos organizados em comparação com os terminais de uso privado (TUPs). O Acórdão nº 2.711-TCU-Plenário reconheceu a necessidade de se fomentar a competitividade em contratos de empresas exploram instalações portuárias, sejam elas localizadas dentro ou fora de Portos Organizados, bem como de melhorar a flexibilidade dos contratos do setor, para que os agentes se adequem à dinamicidade esperada no cenário de comércio internacional. 85. No ensejo, a ABTP, em sua condição de representante do segmento empresarial, reforça sua elevada estima ao trabalho realizado por essa Agência, no esforço constante de aperfeiçoamento da atuação regulatória no setor portuário, além de oferecer constantes esforços para o crescimento do setor portuário. Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP Jesualdo Silva Diretor-Presidente	Reitera "Redação Proposta"
07829949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	Exclusão. Função de Estado.	Função de Estado. A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usuport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas pelos importadores e exportadores. Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a

inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a forma de reajustes abusivos e a criação de rubricas por serviços incorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembaraço sobre águas, que comprometem a competitividade das empresas brasileiras no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia no acesso aos serviços e à infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, inciso VI, da Lei nº 12.815/2013), já que reajustes abusivos, preços imódicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços publicas pelos terminais. Todavia, são necessários aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram, a liberdade de preços não pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio da modicidade tarifária na prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o aumento da competitividade e o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efetividade dos direitos dos usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne o mais compreensiva possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão desejada da tabela deve ser tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve estar alinhada com as mais usuais e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explanar a justificativa para o ponto de melhoria proposto com a alteração. A atividade de inspeção não invasiva não é um fato gerador de serviço. Trata-se de uma obrigação dos terminais de contêineres inerentes à instalação e operação de escâneres, requisito técnico e operacional essencial e definido pela Secretaria da Receita Federal, para o alfandegamento do local e recinto onde ocorrem, sob controle aduaneiro, movimentação e armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior ou a ele enviados, como disposto art. 34, §1º, inciso IV, da Lei 12.350/2010: Art. 34. Compete à Secretaria da Receita Federal do Brasil definir os requisitos técnicos e operacionais para o alfandegamento dos locais e recintos onde ocorram, sob controle aduaneiro, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial, bagagem de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinados, e remessas postais internacionais. § 1º Na definição dos requisitos técnicos e operacionais de que trata o caput, a Secretaria da Receita Federal do Brasil deverá estabelecer: IV – a disponibilização e manutenção de instrumentos e aparelhos de inspeção não invasiva de cargas e veículos, como os aparelhos de raios X ou gama; Ademais, a Instrução Normativa RFB nº 680/2006, em art. 70 e parágrafos, traz que o equipamento de inspeção não invasiva deve ser disponibilizado gratuitamente à atividade de fiscalização da Secretaria da Receita Federal e que sua utilização, em qualquer hipótese, não será cobrada dos importadores: Art. 70. Os equipamentos referidos no § 2º do art. 27 poderão ser disponibilizados à SRF pela autoridade portuária ou administrador do recinto. § 1º Na hipótese de que trata o caput, o equipamento deverá ser disponibilizado para a SRF gratuitamente. § 2º A utilização, pela SRF, dos equipamentos de que trata este artigo não será, em qualquer hipótese, cobrada dos importadores. O próprio marco regulatório do setor portuário, a Lei nº 12.815/2013, dedica uma seção inteira (Seção II) à questão da administração aduaneira nos portos organizados e nas instalações portuárias alfandegadas. Estes, de acordo com o art. 23 daquela lei, só poderão movimentar cargas do comércio exterior se estiverem qualificados como locais ou recintos alfandegados. O Parágrafo Único vai além, ao enunciar que o processo de alfandegamento apenas é efetuado após

	<p>cumprimentos dos requisitos previstos na legislação específica. Ademais, a Lei dos Portos reconhece que a competência para estes assuntos é do Ministério da Fazenda, à época equivalente ao atual Ministério da Economia, por intermédio das repartições aduaneiras, inclusive no que tange à fiscalização de unidades de cargas e mercadorias, vigilância aduaneira, arrecadação de tributos, etc., como cristalizado no art. 24 e incisos. A inclusão da rubrica para a cobrança autônoma da atividade de inspeção não invasiva, atividade esta inerente à obrigação contínua de qualificação alfandegária, na tabela de padronização dos serviços portuários representa flagrante invasão de competência da Receita Federal por esta agência reguladora.</p>
<p>Total de contribuições do dispositivo: 3</p>	

Monitoramento de temperatura: inspeções periódicas para verificação e ajuste da temperatura dos contêineres refrigerados;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
07829949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT	Alteração de inciso. Art. 3º, inciso XXI – Fornecimento de energia: disponibilização de tomada especial para consumo de energia elétrica por contêineres refrigerados.	<p>A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usupport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas pelos importadores e exportadores. Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a forma de reajustes abusivos e a criação de rubricas por serviços inocorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembaraço sobre águas, que comprometem a competitividade das empresas brasileiras no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia no acesso aos serviços e à infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, inciso VI, da Lei nº 12.815/2013), já que reajustes abusivos, preços imódicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços publicas pelos terminais. Todavia, são necessários aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram, a liberdade de preços não pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio da modicidade tarifária na prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o aumento da competitividade e o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efetividade dos direitos dos usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne o mais compreensiva possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão desejada da tabela deve ser tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve estar alinhada com as mais usuais e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explanar a justificativa para o ponto de melhoramento proposto com a alteração. O fato gerador de serviço é a demanda por fornecimento de energia. Não faz sentido que o monitoramento seja cobrado em apartado. Disponibilização de tomada para contêiner reefer pressupõe que o terminal esteja atento à evolução da prestação desse serviço, sobretudo porque a integridade da carga está sob sua responsabilidade, não podendo este ser prestado por terceiros dentro do Terminal. Inclusive, o monitoramento previne que qualquer problema técnico nas instalações elétricas do terminal venha a causar danos à conservação do produto containerizado.</p>

Total de contribuições do dispositivo: 1

Aplicam-se subsidiariamente as definições que constam na resolução da ANTAQ que padroniza a estrutura tarifária das administrações portuárias e na resolução da ANTAQ que estabelece parâmetros regulatórios a serem observados na prestação dos serviços de movimentação e armazenagem de contêineres e volumes nas instalações portuárias.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
00460021000110	FEDERAÇÃO NACIONAL DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS – FENOP	Excluir item	A proposta pretende aplicar para os preços de empresas privadas, regramentos aplicáveis às tarifas portuárias, que são geradas por entidades públicas ou concessionárias, portanto de serviços públicos. Nada mais irregular.
Total de contribuições do dispositivo: 1			

As instalações portuárias poderão ofertar serviços diferenciados do disposto no caput, com distintas composições e valor agregado a serem pactuados mediante contratos ou acordos bilaterais entre as partes.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
22398930000188	Agripino & Ferreira Advogados	Parágrafo Único As instalações portuárias poderão ofertar serviços diferenciados do disposto no caput, com distintas composições e valor agregado a serem pactuados mediante contratos ou acordos bilaterais entre as partes, desde que fique comprovado o fato gerador ao usuário e que haja a justificação do serviço e o contrato ou acordo seja registrado na Antaq.	Art. 4º - É importante observar se os contratos ou acordos bilaterais poderão impor serviços sem fatos geradores e comprovantes de despesas, diante das assimetrias entre prestador de serviço e usuário. A inexistência de fato gerador poderá fazer com que o acordo seja uma porta aberta para abusos. Dessa forma, sugere-se a inclusão do texto ao lado.
03492280000108	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil	Parágrafo Único As instalações portuárias poderão ofertar serviços diferenciados do disposto no caput, com distintas composições e valor agregado a serem pactuados mediante contratos ou acordos bilaterais entre as partes, desde que fique comprovado o fato gerador ao usuário e que haja a justificação do serviço e o contrato ou acordo seja registrado na Antaq.	Art. 4º - É importante observar se os contratos ou acordos bilaterais poderão impor serviços sem fatos geradores e comprovantes de despesas, diante das assimetrias entre prestador de serviço e usuário. A inexistência de fato gerador poderá fazer com que o acordo seja uma porta aberta para abusos diante da assimetria de informação, concentração e verticalização existentes. Dessa forma, sugere-se a inclusão do texto ao lado "...".
45506663000159	MARIMEX DESPACHOS, TRANSPORTES E SERVIÇOS LTDA.	N/A	O dispositivo em comento destaca o caráter inócuo da resolução proposta com relação aos fins pretendidos de garantir transparência e comparabilidade de tarifas. Ao assegurar a possibilidade de "distintas composições e valor agregado serem pactuados mediante contratos ou acordos bilaterais entre as partes", a minuta torna inútil a obrigatoriedade de as instalações portuárias publicarem tabelas de serviços, pois tais tabelas não precisam ser observadas nesses contratos. O consultor responsável pelo estudo encomendado pela ANTAQ destacou em seu parecer, inúmeras vezes, que as tabelas de serviços básicos "na prática, teriam baixa utilização", uma vez que a "maior parcela das receitas/faturamentos das empresas, arrendatárias ou TUPs, origina-se de contratos, de médio/longo prazo, firmados com seus clientes (armadores ou embarcadores)" (página 4 do Relatório Consolidado preparado pela Katálysis Consultoria). A instituição de uma tabela de preços em nada afetaria as formas de cobrança realizadas no contexto de tais contratos.
00460021000110	FEDERAÇÃO NACIONAL DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS – FENOP	Excluir item	A norma pretendida tem conflito em seu próprio texto pois determina a padronização e em sequência informa que poderá haver negociação diversa; Não existe lógica em estabelecer regras de padronização e na mesma norma prever que as empresas terão liberdade para praticar situações diferenciadas, notadamente porque por serem pessoas jurídicas de direito privado, as empresas já contam com o direito de praticar livremente os seus serviços.
58317751000116	LOCALFRIO S.A. ARMAZENS GERAIS FRIGORIFICOS	N/A	Esse dispositivo confirma a inutilidade e incapacidade da resolução proposta para atingir o objetivo por ela pretendido, ou seja, o de conferir transparência e comparabilidade de tarifas no setor portuário. Isso porque, ao autorizar a possibilidade de "distintas composições e valor agregado serem pactuados mediante contratos ou acordos bilaterais

	entre as partes", a resolução tem o efeito prático de tornar inútil a obrigatoriedade de as instalações portuárias publicarem tabelas de serviços, já que essas tabelas não precisariam ser observadas nos contratos. Isso foi inclusive reconhecido no parecer apresentado pelo consultor responsável pelo estudo encomendado pela ANTAQ (Katálysis Consultoria), em que foi destacado, em mais de uma oportunidade, que as tabelas de serviços básicos "na prática, teriam baixa utilização", na medida em que a "maior parcela das receitas/faturamentos das empresas, arrendatárias ou TUPs, origina-se de contratos, de médio/longo prazo, firmados com seus clientes (armadores ou embarcadores)" (fls. 4 do Relatório Consolidado). Ou seja, a instituição de uma tabela de preços não produziria efeitos nas formas de cobrança conduzidas sob tais contratos.
Total de contribuições do dispositivo: 5	

A inclusão de rubricas de serviços e fornecimentos gerais, não correlacionados à atividade portuária e que não possam ser enquadradas nos grupos de serviços básicos padronizados pela ANTAQ, não depende de padronização.			
CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
22398930000188	Agripino & Ferreira Advogados	§1º A inclusão de rubricas de serviços e fornecimentos gerais, não correlacionados à atividade portuária e que não possam ser enquadradas nos grupos de serviços básicos padronizados pela ANTAQ, não depende de padronização, mas o fato gerador deve ser comprovado ao usuário.	Art. 5º: idem do mesmo questionamento do art. 4 º, especialmente porque o §1º possibilita a não padronização, gerando outra possibilidade de oportunismo e abuso para criação de rubricas. Dessa forma, sugere-se a inclusão do texto ao lado.
03492280000108	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil	§1º A inclusão de rubricas de serviços e fornecimentos gerais, não correlacionados à atividade portuária e que não possam ser enquadradas nos grupos de serviços básicos padronizados pela ANTAQ, não depende de padronização, mas o fato gerador deve ser comprovado ao usuário.	Art. 5º: idem do mesmo questionamento do art. 4 º, especialmente porque o §1º possibilita a não padronização, gerando outra possibilidade de oportunismo e abuso para criação de rubricas. Dessa forma, sugere-se a inclusão do texto ao lado, na redação proposta.
Total de contribuições do dispositivo: 2			

As rubricas de serviços diversos das instalações portuárias, correlacionadas à atividade portuária e que não possam ser enquadradas nos grupos de serviços básicos padronizados pela ANTAQ, deverão constar em grupo próprio, denominado "Diversos".			
CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
62429913000169	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim	Revogação integral do § 2º do Art. 5º	Nossa proposta de revogação do § 2º do Art. 5º está em linha com a iniciativa desta ANTAQ de propor uma Resolução que trate da padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares, de forma transparente e clara, gerando segurança jurídica entre os entes regulados, os prestadores de serviços logísticos e usuários, limitando-se somente a padronizar serviços e rubricas aos "Grupo 1 Inerentes : Serviços obrigatórios e exclusivos"; "Grupo 2 Complementares : Serviços obrigatórios ou exclusivos"; e "Grupo 3 Acessórios : Serviços não obrigatórios e não exclusivos, padronizados pela ANTAQ", constantes no "ANEXO I - NOMES PADRONIZADOS DOS GRUPOS DE SERVIÇOS BÁSICOS" da presente minuta. Deste modo, seria descartada qualquer possibilidade de criação de um grupo próprio, denominado "Diversos", o que geraria insegurança jurídica e não padronizaria os serviços prestados pelas instalações portuárias.
09227559000123	Agência Porto Consultoria Portuária e Empresarial LTDA	§2º As rubricas de serviços diversos das instalações portuárias, correlacionadas à atividade portuária e que não possam ser enquadradas nos grupos de serviços básicos padronizados pela ANTAQ, deverão	Acrescentar § 3º e § 4º. Justificativa sobre o § 3º: No trabalho de adequação das tabelas dos terminais, a estrutura apresentada no anexo II pode não conter a variação dos serviços fornecidos, sendo necessário a adequação da mesma visto que os serviços pertencem aos grupos pré-definidos no anexo I. Justificativa sobre o § 4º: Uma

		<p>constar em grupo próprio, denominado "Diversos". § 3º No caso de serviços e fornecimentos correlacionados à atividade portuária e que não existam no Anexo II rubrica específica para sua alocação, os mesmos podem ser incluídos como uma nova rubrica ou como subitem de rubrica existente, quando pertencer a mesma categoria e grupo." § 4º Os arrendatários que prestarem serviços pertinentes ao Grupo II e que não constam na Tabela Padronizada do Anexo II, poderão incluir novas rubricas na tabela para sua adequação, mantendo o padrão de divisão apresentado. São exemplos de serviços que se enquadram nesta situação: • Embarque e desembarque via Cabotagem e serviços correlacionados • Armazenagem de carga geral • Diferenciação de armazenagem em pátio ou armazém."</p>	<p>boa parte dos terminais de contêineres além das operações de importação e exportação movimentam contêineres oriundos de operações de cabotagem. A Resolução 8097/2021 não traz no escopo do anexo II – Grupo II item 2.1 – Armazenagem, rubricas para a classificação dos serviços pertinentes a estas operações. Entendemos ser importante deixar claro na resolução a permissão para os terminais que que enquadram nesta situação e outras, incluir na tabela padrão, dentro dos grupos específicos estes serviços.</p>
19908104000127	ABPA - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROTEÍNA ANIMAL	<p>Em nosso entendimento, tal previsão abre margem para que o operador estabeleça sub serviços dentro da operação. Esse artigo permite a discricionariedade na criação de novas tarifas. Sugerimos que em toda e qualquer inserção de novos serviços o operador portuário deva submeter para análise e aprovação da ANTAQ.</p>	<p>Conforme disponibilizado no estudo consolidado, página 90 Art.3: É facultado aos terminais definirem segundos e terceiros níveis das rubricas da Tabela de Serviços Básicos – TSB; desde que mantida a natureza da rubrica de primeiro nível e informado à ANTAQ previamente. E Art. 4 Os terminais têm liberdade para definirem os valores máximos para cada uma das rubricas, exigido, porém, divulgação no site do terminal ou da empresa regulada. Há menção que o terminal portuário irá definir os demais serviços que estão correlacionados com inclusão em sua tabela de valores. Denominado Diversos.</p>
Total de contribuições do dispositivo: 3			

As tabelas de preços conterão normas gerais de aplicação, informando, para cada grupo de serviço:			
CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
00460021000110	FEDERAÇÃO NACIONAL DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS – FENOP	item deve ser excluído	<p>A norma em questão sinaliza interferência e controle também nos preços praticados, em flagrante conflito quando se verifica que as empresas que atuam no setor portuário, operam em atividade com liberdade de preços, com previsão clara na legislação portuária, senão vejamos: a. Texto proposto pela norma pretendida: Art. 6º As tabelas de preços conterão normas gerais de aplicação, informando, para cada grupo de serviço: b. Lei 12.815/13 - Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes: VI - liberdade de preços nas operações portuárias, reprimidos qualquer prática prejudicial à competição e o abuso do poder econômico. (Incluído pela Lei nº 14.047, de 2020)</p>
Total de contribuições do dispositivo: 1			

a possibilidade de cobrança pro rata ao período efetivamente utilizado na armazenagem;			
CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
10287710000168	AEXA-Associação de Exportadores de Açúcar e Alcool	III – o direito do usuário de pagar os valores cobrados a título de armazenagem pro rata ao período efetivamente utilizado.	<p>De forma a coibir abusividade e considerando o direito natural do consumidor, a redação sugerida torna seu direito garantido, ou seja, ser faturado pelo que de fato utilizou ou consumiu. Da forma como está na Resolução nr. 8097, pode transparecer aos terminais portuários que há uma possibilidade de se decidir por vias de seu próprio interesse comercial.</p>
07829949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	III – o direito do usuário de pagar os valores cobrados a título de armazenagem pro rata ao período efetivamente utilizado.	<p>A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usuport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas pelos importadores e exportadores. Ao longo dos anos, em decorrência da</p>

	ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a forma de reajustes abusivos e a criação de rubricas por serviços inocorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembaraço sobre águas, que comprometem a competitividade das empresas brasileiras no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia no acesso aos serviços e à infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, inciso VI, da Lei nº 12.815/2013), já que reajustes abusivos, preços imódicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços publicas pelos terminais. Todavia, são necessários aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram, a liberdade de preços não pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio da modicidade tarifária na prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o aumento da competitividade e o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efetividade dos direitos dos usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne o mais compreensiva possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão desejada da tabela deve ser tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve estar alinhada com as mais usuais e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explanar a justificativa para o ponto de melhoramento proposto com a alteração. A definição original dá margem para que possam ser cobrados valores relativos a frações de período não utilizadas, o que vai de encontro ao direito de qualquer consumidor, seja de serviço público ou não, de somente pagar por aquilo que efetivamente consome. Pela debilidade do rigor nesse sentido, o dispositivo da norma possibilita que isso seja decidido por livre arbítrio dos terminais, que buscam maximizar seus lucros inclusive extraordinária e artificialmente. A regulação tem de ser dissuasiva para coibir essa prática que é recorrente.
Total de contribuições do dispositivo: 2	

desatendimento voluntário ao agendamento de retirada de carga, por agendamento (no-show); e

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
62429913000169	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim	a) desatendimento a retirada e/ou liberação de carga, por agendamento (no-show), somente se o motivo da causa da não entrada no terminal portuário tenha sido originada pelo transportador, dentro do limite de tempo/hora (janela) definido pelo terminal portuário quando da realização do agendamento de entrega/retirada da carga em sistema de agendamento disponibilizado pelo terminal, observando-se também, caso exista, o regramento de acesso terrestre de cada porto organizado. b) Desatendimento ao recebimento de container vazio de importação e liberação de container vazio nas operações de exportação, por agendamento (no-show), somente se o motivo da causa da não entrada no terminal portuário tenha sido originada	Importante detalharmos as situações para aplicação de penalidades ou taxas que podem ser causadas tanto por terminais portuários como transportadores em desatendimento a retirada e/ou liberação de carga, por agendamento (no-show); desatendimento ao recebimento de container vazio de importação e liberação de container vazio nas operações de exportação, por agendamento (no-show); e reagendamento de retirada de contêiner, por unidade.

pele transportador, dentro do limite de tempo/hora (janela) definido pelo terminal portuário quando da realização do agendamento da carga em sistema de agendamento disponibilizado pelo terminal, observando-se também, caso exista, o regramento de acesso terrestre de cada porto organizado.

Total de contribuições do dispositivo: 1

reagendamento de retirada de contêiner, por contêiner;

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
62429913000169	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim	c) reagendamento de retirada de contêiner, por unidade.	Importante detalharmos as situações para aplicação de penalidades ou taxas que podem ser causadas tanto por terminais portuários como transportadores em desatendimento a retirada e/ou liberação de carga, por agendamento (no-show); desatendimento ao recebimento de container vazio de importação e liberação de container vazio nas operações de exportação, por agendamento (no-show); e reagendamento de retirada de contêiner, por unidade.
Total de contribuições do dispositivo: 1			

Não depende de anuência prévia da ANTAQ o estabelecimento de franquias.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
09227559000123	Agência Porto Consultoria Portuária e Empresarial LTDA	.	Dúvida: O artigo 7º da resolução 8097/2021 que trata das franquias, informa que "o estabelecimento de franquias não depende da anuência prévia da ANTAQ". Neste sentido, está correto afirmar que o terminal passa a ter liberdade em relação a implantação ou não de franquias, podendo na adaptação das tabelas fazer livre gestão sobre as existentes? É correto também afirmar que os terminais não estarão sujeitos as regras impostas por normativos de outros entes como é o caso de transferências no regime SSE, prevalecendo a regra da Resolução 8097/2021?
Total de contribuições do dispositivo: 1			

Excedidas as franquias previamente estabelecidas, a remuneração pela sobrestadia contar-se-á após esse período.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
09227559000123	Agência Porto Consultoria Portuária e Empresarial LTDA	Alterar o parágrafo 4º: § 4º Excedidas as franquias previamente estabelecidas, a remuneração pela sobrestadia contar-se-á após esse período, podendo inclusive ser retroativa ao primeiro dia da estadia. Justificativa: O artigo 7º da resolução 8097/2021 que trata das franquias, diz que o estabelecimento de franquias não depende de anuência da ANTAQ, mas se implantadas, as franquias relacionadas aos grupos de serviços básicos deverão ser aplicadas a todos os usuários indiscriminadamente. Com base neste artigo, entendemos que o terminal tem liberdade para decidir sobre o estabelecimento das franquias e definir suas regras de aplicação. Neste sentido, cabe ao terminal definir a partir de quando será cobrado a remuneração em caso de sobrestadia, podendo inclusive ser retroativa ao	O artigo 7º da resolução 8097/2021 que trata das franquias, diz que o estabelecimento de franquias não depende de anuência da ANTAQ, mas se implantadas, as franquias relacionadas aos grupos de serviços básicos deverão ser aplicadas a todos os usuários indiscriminadamente. Com base neste artigo, entendemos que o terminal tem liberdade para decidir sobre o estabelecimento das franquias e definir suas regras de aplicação. Neste sentido, cabe ao terminal definir a partir de quando será cobrado a remuneração em caso de sobrestadia, podendo inclusive ser retroativa ao primeiro dia da estadia como ocorre na maioria dos terminais.

primeiro dia da estadia como ocorre na maioria dos terminais.

Total de contribuições do dispositivo: 1

As tabelas de preços utilizadas no período dos últimos 5 (cinco) anos contados do início da vigência da estrutura atual devem ser igualmente acessíveis e disponíveis para consulta imediata da ANTAQ.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
22398930000188	Agripino & Ferreira Advogados	§ 3º. Somente o terminal portuário outorgado pela Antaq poderá cobrar serviço portuário do usuário, sendo proibida qualquer cobrança por transportador marítimo ou agente intermediário.	Da assimetria de informação e dos abusos quando o agente intermediário ou o transportador marítimo cobra serviço portuário. Necessidade de proibição de qualquer cobrança de serviço portuário por tais empresas. A assimetria na cobrança de serviços portuários causada pela faculdade dada ao transportador marítimo ou seu agente intermediário (art. 3º, da Res.n. 2389/2012 e no art. 3º, da RN n. 34/2019) no caso da capatazia (THC) tem causado enorme dano à Fazenda Pública, com sonegação fiscal, e aos usuários, com enriquecimento sem causa. Inúmeras ações judiciais e perda da competitividade decorrem desse problema. É preciso proibir que qualquer serviço portuário seja efetuado por quem não tem a outorga de prestador de serviço portuário (instalações portuárias e arrendatários). Nesse sentido, segue a proposta de inclusão do § 3º ao artigo 8º:
03492280000108	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil	§ 3º. Somente o terminal portuário poderá cobrar serviço portuário do usuário, sendo proibida qualquer cobrança por transportador marítimo ou agente intermediário	Inclusão de mais um parágrafo, o 3o. Da assimetria de informação e dos abusos quando o agente intermediário ou o transportador marítimo cobra serviço portuário. Necessidade de proibição de qualquer cobrança de serviço portuário por tais empresas. A assimetria na cobrança de serviços portuários causada pela faculdade dada ao transportador marítimo ou seu agente intermediário (art. 3º, da Res.n. 2389/2012 e no art. 3º, da RN n. 34/2019) no caso da capatazia (THC) tem causado enorme dano à Fazenda Pública, com sonegação fiscal, e aos usuários, com enriquecimento sem causa. Inúmeras ações judiciais e perda da competitividade decorrem desse problema. É preciso proibir que qualquer serviço portuário seja efetuado por quem não tem a outorga de prestador de serviço portuário (instalações portuárias e arrendatários). Nesse sentido, segue a proposta de inclusão do § 3º ao artigo 8º:
Total de contribuições do dispositivo: 2			

Na cobrança e faturamento, incidirão os valores vigentes no dia do início do fornecimento correspondente, ou conforme condições estipuladas em contrato.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
09227559000123	Agência Porto Consultoria Portuária e Empresarial LTDA	[Excluir Seção V - Art. 9º e 10º]	Segundo a própria ANTAQ, a Resolução 8097/2021 trata da padronização da estrutura e serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares, deixando claro, inclusive, em Audiência Pública, que não há intenção em interferir na política comercial dos terminais com seus usuários. Posto isto, a Seção V da resolução deve ser retirada da Norma, pois trata de condições de pagamento, assunto este que deve ser exclusivamente tratado pelo terminal e que foge do objetivo da norma que é a padronização dos itens que compõe a tabela de preços. Não cabe a ANTAQ impor ao terminal a forma como será faturado seus serviços.
Total de contribuições do dispositivo: 1			

Na divulgação da tabela de preços, as rubricas padronizadas deverão informar, no mínimo, a base de preços à vista, com vencimento em 30 (trinta) dias para pagamento.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
----------	--------------	------------------	------------------------------

10287710000168	AEXA-Associação de Exportadores de Açúcar e Alcool	Inclusão de artigo	Atualmente os sistemas dos terminais portuários só permitem que o embarcador informe somente um cnpj como responsável pelo faturamento. Como os fatos geradores, mencionados no Capítulo II, Art. 3o. pode ter diferentes causadores, tais sistemas devem permitir a inclusão de mais de um cnpj para posterior informação e/ou troca, quando for o caso.
09227559000123	Agência Porto Consultoria Portuária e Empresarial LTDA	[Excluir Seção V - Art. 9º e 10º]	Segundo a própria ANTAQ, a Resolução 8097/2021 trata da padronização da estrutura e serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares, deixando claro, inclusive, em Audiência Pública, que não há intenção em interferir na política comercial dos terminais com seus usuários. Posto isto, a Seção V da resolução deve ser retirada da Norma, pois trata de condições de pagamento, assunto este que deve ser exclusivamente tratado pelo terminal e que foge do objetivo da norma que é a padronização dos itens que compõe a tabela de preços. Não cabe a ANTAQ impor ao terminal a forma como será faturado seus serviços.
Total de contribuições do dispositivo: 2			

maximizar sua receita e os benefícios econômicos aos usuários.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
22398930000188	Agripino & Ferreira Advogados	II - maximizar sua receita, desde que observados os critérios do serviço adequado, e os benefícios econômicos aos usuários.	Liberdade comercial: Atenção também deverá ser dada ao texto da liberdade comercial, especialmente à possibilidade de segmentação do mercado e ao que conceito de maximizar a receita dos terminais, de um lado, e os benefícios econômicos aos usuários, do outro lado. A maximização da receita deve ter como limite o serviço adequado, especialmente as condições de previsibilidade, eficiência e modicidade nos preços e tarifas, sob pena de se interpretar de forma distorcida a maximizar da receita. Dessa forma, sugere-se a inclusão do texto ao lado.
03492280000108	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil	II - maximizar sua receita, desde que observados os critérios do serviço adequado, e os benefícios econômicos aos usuários.	Liberdade comercial: Atenção também deverá ser dada ao texto da liberdade comercial, especialmente à possibilidade de segmentação do mercado e ao que conceito de maximizar a receita dos terminais, de um lado, e os benefícios econômicos aos usuários, do outro lado. A maximização da receita deve ter como limite o serviço adequado, especialmente as condições de previsibilidade, eficiência e modicidade nos preços e tarifas, sob pena de se interpretar de forma distorcida a maximizar da receita. Dessa forma, sugere-se a inclusão do texto que trata das condições do serviço adequado.
Total de contribuições do dispositivo: 2			

Cada instalação portuária poderá compor diferentes pacotes de serviços habitualmente oferecidos à venda em conjunto, desde que os oferte na tabela de preços, agrupem ou agreguem as rubricas padronizadas e a somatória dos preços individuais indicados na tabela de preços seja menor ou no máximo igual ao preço máximo atribuído ao pacote.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
62429913000169	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim	Art. 12. Cada instalação portuária poderá compor diferentes pacotes de serviços habitualmente oferecidos à venda em conjunto, desde que os oferte na tabela de preços, detalhando individualmente todas as rubricas padronizadas e a somatória dos preços individuais indicados na tabela de preços seja menor ou no máximo igual ao preço máximo atribuído ao pacote.	Nossa proposta está em linha com a transparência e busca facilitar a identificação dos serviços cobrados nos pacotes aos usuários. Outro ponto importante que a proposta objetiva é a eliminação de dúvidas e questionamentos entre os entes regulados, permitindo assim um ganho no tempo de conferências de custos por processo e pagamentos mais céleres aos prestadores de serviços logísticos.
Total de contribuições do dispositivo: 1			

A instalação portuária deverá informar à ANTAQ as seguintes alterações nas tabelas de preços, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias da entrada em vigência:

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
62429913000169	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim	Art. 13. A instalação portuária deverá informar à ANTAQ as seguintes alterações nas tabelas de preços: I - a inclusão de rubricas padronizadas; II - modificação nas regras de manuseio; III - o reajuste de preços, a qualquer tempo; IV - prazos de franquia de armazenagem, depósito transitório ou guarda temporária de cargas; e V - a exclusão de rubricas padronizadas. § 1º As comunicações pelas instalações portuárias conforme disposto no caput deverão estar acompanhadas com as devidas justificativas técnicas. § 2º A instalação portuária deverá informar à ANTAQ e aos usuários as alterações propostas na tabelas de preços disciplinadas nos incisos de I até V, com antecedência mínima de 60 (trinta) dias da entrada em vigência.	As comunicações pelas instalações portuárias devem conter justificativas técnicas para quaisquer alterações propostas nas tabelas de preços à ANTAQ. Outro ponto importante é que sejam divulgadas as referidas alterações tanto para esta ANTAQ como para os usuários com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias da entrada em vigência das mudanças, permitindo um conhecimento prévio por esta ANTAQ e para os usuários que contratarão os serviços.
Total de contribuições do dispositivo: 1			

Cabe a cada instalação portuária, nesse período, submeter a respectiva padronização para avaliação da ANTAQ com antecedência de 30 (trinta) dias da entrada em vigência da nova tabela de preços.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
62429913000169	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim	§ 1º Cabe a cada instalação portuária, nesse período, submeter a respectiva padronização para avaliação da ANTAQ com antecedência de 120 (trinta) dias da entrada em vigência da nova tabela de preços. § 2º Em até 90 dias da publicação desta Resolução, a ANTAQ emitirá instruções para submissão das tabelas padronizadas mediante sistema eletrônico informatizado. §3º Cada instalação portuária deverá submeter a padronização dos grupos dos serviços básicos e respectivas rubricas de acordo com os Anexos I e II desta Resolução, com antecedência de 60 (sessenta) dias da entrada em vigência da nova tabela de preços a todos os usuários.	Para planejamento de todos os entes regulados (ANTAQ, Instalações Portuárias e Usuários), sugerimos as alterações propostas no § 1º e adicionamos o §3º na presente minuta, com o intuito dos usuários terem conhecimento da tabela de preços e respectivas rubricas de acordo com os Anexos I e II desta Resolução, com antecedência de 60 (sessenta) dias da entrada em vigência, pois entendemos que a padronização do serviços modernizará e trará mudanças profundas e positivas ao setor regulado, mas ao mesmo tempo trará dúvidas, que os usuários gostariam de saná-las, previamente, antes da vigência das cobranças dos referidos serviços.
Total de contribuições do dispositivo: 1			

Os Anexos I e II desta Resolução serão revistos, no máximo, a cada 36 (trinta e seis) meses, contados da data de publicação desta Resolução, e serão atualizados se necessário.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
62429913000169	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim	Art. 15. Os Anexos I e II desta Resolução serão revistos e atualizados, se necessário, no máximo, a cada 36 (trinta e seis) meses, contados da data de publicação desta Resolução, mediante consulta pública a ser submetida pela ANTAQ ao setor privado brasileiro.	Nossa proposta objetiva incluir procedimentos no texto que permitam a participação social na revisão e atualização dos Anexos I e II desta Resolução, tanto das instalações portuárias como dos usuários dos serviços, conforme disciplina as melhores práticas regulatórias internacionais e o Decreto da Presidência da República nº 10.411, de 30 de junho de 2020, que regulamenta a análise de impacto regulatório, de que tratam o art. 5º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, e o art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019. Outro ponto importante da nossa contribuição se refere à previsibilidade e à isonomia regulatória, no nosso entendimento, assim como as instalações portuárias, os usuários também deveriam ser notificados com uma antecedência mínima de 60 (sessenta) dias antes da plena

adaptação pelas instalações portuárias das mudanças a serem implementadas no setor regulado.			
Total de contribuições do dispositivo: 1			

As instalações portuárias, a qualquer tempo, poderão solicitar, com a devida fundamentação, que a ANTAQ altere a padronização contida nos Anexo I e II desta Resolução.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
62429913000169	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim	§ 1º As instalações portuárias e os usuários dos serviços, a qualquer tempo, poderão solicitar, com a devida fundamentação, que a ANTAQ altere a padronização contida nos Anexo I e II desta Resolução.	Nossa proposta objetiva incluir procedimentos no texto que permitam a participação social na revisão e atualização dos Anexos I e II desta Resolução, tanto das instalações portuárias como dos usuários dos serviços, conforme disciplina as melhores práticas regulatórias internacionais e o Decreto da Presidência da República nº 10.411, de 30 de junho de 2020, que regulamenta a análise de impacto regulatório, de que tratam o art. 5º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, e o art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019. Outro ponto importante da nossa contribuição se refere à previsibilidade e à isonomia regulatória, no nosso entendimento, assim como as instalações portuárias, os usuários também deveriam ser notificados com uma antecedência mínima de 60 (sessenta) dias antes da plena adaptação pelas instalações portuárias das mudanças a serem implementadas no setor regulado.
Total de contribuições do dispositivo: 1			

Uma vez alterada a padronização, as instalações portuárias disporão de até 120 (cento e vinte) dias para plena adaptação.

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
62429913000169	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim	§ 2º Uma vez alterada a padronização, as instalações portuárias disporão de até 120 (cento e vinte) dias para plena adaptação, devendo notificar os usuários com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias.	Nossa proposta objetiva incluir procedimentos no texto que permitam a participação social na revisão e atualização dos Anexos I e II desta Resolução, tanto das instalações portuárias como dos usuários dos serviços, conforme disciplina as melhores práticas regulatórias internacionais e o Decreto da Presidência da República nº 10.411, de 30 de junho de 2020, que regulamenta a análise de impacto regulatório, de que tratam o art. 5º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, e o art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019. Outro ponto importante da nossa contribuição se refere à previsibilidade e à isonomia regulatória, no nosso entendimento, assim como as instalações portuárias, os usuários também deveriam ser notificados com uma antecedência mínima de 60 (sessenta) dias antes da plena adaptação pelas instalações portuárias das mudanças a serem implementadas no setor regulado.
Total de contribuições do dispositivo: 1			

Incluir os incisos XLIII, XLIV e XLV ao art. 32 do Anexo da Resolução nº 3.274-ANTAQ, de 6 de fevereiro de 2014: "XLIII - criar oferta de bens e serviços ou estabelecer cobrança de preços em desatendimento à padronização regulatória, conforme norma específica, salvo se pactuada previamente em contrato de prestação de serviço: multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais); XLIV - deixar de cadastrar e manter atualizado em sistema eletrônico da ANTAQ a estrutura de serviços básicos e os valores contidos na tabela de preços nos terminais que movimentam ou armazenam carga containerizada: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais); e XLV - estabelecer franquias de forma não isonômica, sem publicidade, ou lesivas à concorrência: multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais)." (NR)

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
45506663000159	MARIMEX DESPACHOS, TRANSPORTES E SERVIÇOS LTDA.	N/A	Mais uma vez, a minuta reconhece o caráter inócuo da padronização regulatória, visto que os serviços podem ser pactuados em contratos de prestação de serviço de maneira absolutamente diversa da padronização proposta. Corroboram essa conclusão as inúmeras observações do consultor contratado pela ANTAQ no sentido de que a instituição de tabelas de preços terá pouca utilização pelos usuários (vide página 4 do Relatório Consolidado preparado pela Katálisis Consultoria).
58317751000116	LOCALFRIO S.A. ARMAZENS GERAIS FRIGORIFICOS	N/A	Mais uma vez, a minuta demonstra o caráter inócuo da padronização regulatória, já que os serviços podem ser pactuados em contratos de maneira absolutamente diversa

Total de contribuições do dispositivo: 2

NOMES PADRONIZADOS DOS GRUPOS DE SERVIÇOS BÁSICOS (CONSULTE A RESOLUÇÃO Nº 8097 NA GUIA DOCUMENTAÇÃO PARA VISUALIZAR O ANEXO PROPOSTO).

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
62429913000169	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim	Revogação integral do Grupo 4, abaixo: 4 Diversos: Transações de natureza diversa não enquadráveis nos grupos anteriores, não padronizadas pela ANTAQ, porém ligadas à atividade portuária.	A proposta de revogação do Grupo 4 "Diversos: Transações de natureza diversa não enquadráveis nos grupos anteriores, não padronizadas pela ANTAQ, porém ligadas à atividade portuária" está em linha com a iniciativa desta ANTAQ de propor uma Resolução que trate da padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares, de forma transparente e clara, gerando segurança jurídica entre os entes regulados, os prestadores de serviços logísticos e usuários, limitando-se somente a padronizar serviços e rubricas aos "Grupo 1 Inerentes : Serviços obrigatórios e exclusivos"; "Grupo 2 Complementares : Serviços obrigatórios ou exclusivos"; e "Grupo 3 Acessórios : Serviços não obrigatórios e não exclusivos, padronizados pela ANTAQ", constantes no "ANEXO I - NOMES PADRONIZADOS DOS GRUPOS DE SERVIÇOS BÁSICOS" da presente minuta. Deste modo, seria descartada qualquer possibilidade de criação de um grupo próprio, denominado "Diversos", o que geraria insegurança jurídica e não padronizaria os serviços prestados pelas instalações portuárias.

Total de contribuições do dispositivo: 1

GRUPOS DE SERVIÇOS BÁSICOS E SUAS RUBRICAS PADRONIZADAS (CONSULTE A RESOLUÇÃO Nº 8097 NA GUIA DOCUMENTAÇÃO PARA VISUALIZAR O ANEXO PROPOSTO).

CPF/CNPJ	Razão Social	Redação proposta	Justificativa para alteração
10287710000168	AEXA-Associação de Exportadores de Açúcar e Alcool	Inclusão do THC como subitem; Exclusão dos itens 1.1 (Cais) e 1.2 (Pátio) dos serviços inerentes em nos subitens a) 1.1.3 Serviços de carga e descarga do navio (embarque ou desembarque), por contêiner; b) 1.2.9 Colocação/remoção da pilha, por contêiner; c) 1.2.10 Engate ou desengate em terra, por contêiner; d) 1.2.11 Transporte interno, por contêiner (entre dois pontos do terminal), incluindo do costado para a pilha, ou vice-versa; e) 1.2.12 Recebimento ou entrega de/para (vagões, caminhões, outros); f) Guarda transitória, por contêiner; g) 1.2.14 Entrega em regime de trânsito aduaneiro mediante segregação em pátio, por contêiner, incluindo o despacho de trânsito aduaneiro (SSE).	O THC é o serviço portuário que engloba os movimentos necessários à passagem da carga ou do contêiner por um terminal portuário. Entendemos que este serviço portuário inclui: agendamento e abertura de gate, agendamento de entrega de TEU, recebimento e armazenagem de contêiner para o embarque, posicionamento e embarque de contêiner no navio da linha, movimentação, ova, desova quando há solicitação da Receita Federal, pesagem dos contêineres assim como verificação de numeração dos mesmos e possíveis avarias. Uma vez que o exportador contrata o frete diretamente com o armador, todos estes pontos deveriam fazer parte do custo previamente acordado e nenhuma cobrança deveria ser feita pelo terminal diretamente ao exportador, uma vez que este não tem vínculo contratual com o terminal de embarque. Ocorrência como por exemplo atraso na chegada do navio, gera custo com armazenagem, o que deveria estar incluso dentro do valor de THC e não ser cobrado do exportador, que não tem nenhum gerenciamento nesta questão. Outro ponto relevante e abusivo é quando o armador concede ao exportador uma extensão de prazo para entrega dos contêineres sem nenhum custo adicional, mas o terminal de embarque cobra este do exportador como prestação de serviço. A falta de janelas assim como filas gigantescas no terminal de embarque para entrega dos contêineres dentro do horário agendado, geram transtornos e custos logísticos, e consequentemente, o terminal gera fatura contra o exportador de um problema ocasionado por ele próprio. Na tabela, do Anexo II o THC foi dividido em: 1.1 (Cais) e 1.2 (Pátio) dos serviços inerentes em nos subitens a) 1.1.3 Serviços de carga e descarga do navio (embarque ou desembarque), por contêiner; b) 1.2.9 Colocação/remoção da pilha, por contêiner; c) 1.2.10 Engate ou desengate em terra, por contêiner; d) 1.2.11 Transporte interno, por contêiner (entre dois pontos do terminal), incluindo do costado para a pilha, ou vice-versa; e) 1.2.12 Recebimento ou entrega de/para (vagões, caminhões, outros); f) Guarda

			<p>transitória, por contêiner; g) 1.2.14 Entrega em regime de trânsito aduaneiro mediante segregação em pátio, por contêiner, incluindo o despacho de trânsito aduaneiro (SSE). Além de dificultar a compreensão e classificação dos serviços, o fracionamento do THC abre margem a questionamentos e discussões, e um leque de oportunidades para reajuste de preços e abusividades. Para que o Brasil adote posturas transparentes faz-se necessário estipular regimentos como aqueles adotados na maior parte dos portos mundiais. Por isso, quanto mais houver coordenação e simetria com parâmetro nas regulações mundiais, haverá certamente maior competitividade do setor e mais olhares interessados em investimentos em nosso país. Além da ausência de transparência referente as tarifas cobradas na prestação de serviços, é discrepante e abusiva a disparidade nos preços praticados entre os terminais para o mesmo tipo de serviço, gerando ao exportador/importador uma insegurança jurídica e financeira ao seu negócio. É de conhecimento geral nas práticas, usos e costumes tanto na exportação como na importação, que a contratação do terminal de embarque é feita diretamente entre as companhias marítimas os diversos terminais, mas na prática há uma relação operacional com obrigações, custos e riscos para o exportador/importador, sem que haja qualquer vínculo comercial e jurídico com o terminal portuário.</p>
62429913000169	<p>Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim</p>	<p>2 Grupo II - Serviços complementares 2.1 Armazenagem 2.1.1 20º de exportação 2.1.1.1 1º período de X dias ou fração 2.1.1.2 2º período de X dias ou fração 2.1.1.3 Nº período de X dias ou fração 2.1.1.4 Nº horas 2.1.2 20º importação 2.1.2.1 1º período de X dias ou fração 2.1.2.2 2º período de X dias ou fração 2.1.2.3 Nº período de X dias ou fração 2.1.2.4 Nº horas 2.1.3 40º de exportação 2.1.3.1 1º período de X dias ou fração 2.1.3.2 2º período de X dias ou fração 2.1.3.3 Nº período de X dias ou fração 2.1.3.4 Nº horas 2.1.4 40º importação 2.1.4.1 1º período de X dias ou fração 2.1.4.2 2º período de X dias ou fração 2.1.4.3 Nº período de X dias ou fração 2.1.4.4 Nº horas 2.1.5 Vazio de 20º ou 40º 2.1.5.1 1º período de X dias ou fração 2.1.5.2 2º período de X dias ou fração 2.1.5.3 Nº período de X dias ou fração 2.1.5.4 Nº horas sendo X um número qualquer, não necessariamente idêntico entre as rubricas</p>	<p>Nossa sugestão para a padronização o GRUPO II – Serviços Complementares, ponto 2.1 Armazenagem, é que a ANTAQ padronize os serviços de armazenagem já considerando as operações de importação realizadas por empresas OEA e, num futuro próximo, as empresas não-OEAs, que efetuaram suas declarações antecipadas, ou seja, as empresas tomarão conhecimento do canal de parametrização quando suas cargas ainda estiverem no mar, possibilitando assim, retirá-las em horas da zona primária. Outra sugestão é que, considerando o novo processo de importação, iniciemos a discussão com todo o setor regulado sobre a adoção de uma nova política de armazenagem, pois segundo o redesenho dos processos de importação e de exportação descritos pela Equipe do Núcleo Gestor do Portal Único de Comércio Exterior, liderados pelas Autoridades da Receita Federal do Brasil (RFB) e da Secretária de Comércio Exterior (SECEX), as cargas tendem a ficar em menor tempo armazenadas.</p>
07829949000107	<p>Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT</p>	<p>2.1 e subitens – cobrança da armazenagem para cobrança ao dia.</p>	<p>A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usupport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas pelos importadores e exportadores. Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a forma de reajustes abusivos e a criação de rubricas por serviços incorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembaraço sobre águas, que comprometem a competitividade das empresas brasileiras no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia no acesso aos serviços e à infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, inciso VI, da Lei nº 12.815/2013), já que reajustes abusivos, preços imódicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços publicas pelos terminais. Todavia, são necessários aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram, a liberdade de preços não pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio da modicidade tarifária na prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o aumento da competitividade e o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efetividade dos direitos dos usuários (art. 3º, inciso</p>

			<p>II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne o mais compreensiva possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão desejada da tabela deve ser tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve estar alinhada com as mais usuais e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explanar a justificativa para o ponto de melhoria proposto com a alteração. Para que haja uma verdadeira padronização entre as tabelas de serviços dos terminais de contêiner, a cobrança de armazenagem tem de ser apresentada por dia. Se houver a liberalidade de estipular a rubrica por período, tende a não haver homogeneização. Esse é um tema ao qual a agência já deveria ter se debruçado há mais tempo, pois a cobrança por período favorece situações em que o usuário paga por um serviço que efetivamente não consome, caso a estadia do contêiner no terminal seja menor que a franquia contratada. Ademais, outro tema sobre a armazenagem que deve ser enfrentado pela regulação setorial é arcaica cobrança ad valorem na importação. Sua utilização remonta ao Brasil Colônia e estava relacionada à arrecadação de tributos.</p>
07829949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	Exclusão do item "1.2.14 Entrega em regime de trânsito aduaneiro mediante segregação em pátio, por contêiner, incluindo o despacho de trânsito aduaneiro (SSE)"	<p>(continuação) O ordenamento jurídico brasileiro, em seu art. 175, inciso IV, é taxativo quanto à obrigação de manter serviço adequado na prestação de serviços públicos, sejam eles prestados diretamente pelo Poder Público ou sob o regime de concessão ou permissão. A Lei nº 8.987/1995, em seu art. 6º, traz como pressuposto, a toda e qualquer prestação de serviço público, o pleno atendimento dos usuários, ao passo em que deve satisfazer as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas. É direito do usuário pagar o pelo serviço prestado em regime de eficiência, princípio afrontado com o dispêndio em duplicidade. Considerando que só e somente só o terminal de contêineres pode fornecer a entrega dos contêineres que desembarca dos navios, trata-se de parte de um todo de fornecimento obrigatório por parte daquele prestador de serviço. Dessa forma, apesar dos esforços para a concretização da padronização de rubricas e, por tabela, garantir maior previsibilidade e proteção aos usuários, contraditoriamente, a agência permite que abusos como esse continuem a acometê-los.</p>
07829949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	Exclusão do item "1.2.14 Entrega em regime de trânsito aduaneiro mediante segregação em pátio, por contêiner, incluindo o despacho de trânsito aduaneiro (SSE)"	<p>(Parte I) A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usuport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas pelos importadores e exportadores. Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a forma de reajustes abusivos e a criação de rubricas por serviços incorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembaraço sobre águas, que comprometem a competitividade das empresas brasileiras no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia no acesso aos serviços e à infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, inciso VI, da Lei nº 12.815/2013), já que reajustes abusivos, preços imódicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços publicas pelos terminais. Todavia, são necessários aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram, a liberdade de preços não pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio da modicidade tarifária na prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o aumento da competitividade e o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efetividade dos direitos dos usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne o mais compreensiva possível, sobretudo por</p>

aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão desejada da tabela deve ser tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve estar alinhada com as mais usuais e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explanar a justificativa para o ponto de melhoria proposto com a alteração. Apesar de indevidamente regulamentada na Resolução Normativa nº 34/2019, esta rubrica constitui flagrante prática anticoncorrencial e anticompetitiva que deveria ser reprimida e não legitimada pela agência reguladora. Trata-se de cobrança em duplicidade, posto que já remunerada pelo THC, com o objetivo de garantir competitividade artificial do terminal de contêiner, enquanto recinto alfandegado, em detrimento dos concorrentes em zona secundária. Aquele normativo, à luz do disposto no art. 4º da Lei nº 13.874/2019 (Lei de Liberdade Econômica) e no art. 3º da Instrução Normativa SEAE nº 97/2020, resulta em abuso regulatório. Há inadequação ao ordenamento principiológico vigente, inadequação procedimental, desvio regulatório, atuação indevida, além do sobrealcance regulatório direto, uma vez que: 1. Cria reserva de mercado ao provocar, ainda que indiretamente, situação que eleva as barreiras de entrada no mercado de armazenagem alfandegada, tanto em zona primária (terminais de retroárea) quanto em zona secundária (portos secos) e limita o acesso ao mercado de consumidores (importadores e exportadores) para parte restrita dos agentes econômicos. 2. Caracterizam-se como anticoncorrenciais aqueles enunciados que prejudicam o ambiente da concorrência, tal como os dispositivos que fragmentam o THC em THC de exportação, de importação e SSE, ao que se soma o fato de terem por objetivo a permissão, autorização ou regulação de conduta há muito considerada como infração à ordem econômica, pelo plenário do Cade. A prática consolidada mundialmente, o THC previsível, indivisível, o pedágio da carga em passagem pelo terminal, foi violada com a Resolução Normativa nº 34/2019. A própria concepção dos incisos que compõem o Parágrafo Único do art. 2º denuncia a incoerência legitimada pela própria Resolução Normativa ANTAQ nº 34/2019 e a rubrica de Serviço de Segregação e Entrega (SSE): não se cumpre o necessário ou indispensável para a concretização da atividade portuária se a carga não chega a quem de direito: seu dono. A entrega é necessária e indispensável para tal. Não faz sentido que o usuário traga volumes de carga do exterior para que fiquem em pilhas de armazenagem do terminal portuário, indefinidamente à mercê de uma requisição para entrega. O SSE é o meio pelo qual o terminal de contêiner, que monopoliza o fornecimento de insumo essencial (contêiner importado) à prestação do serviço de armazenagem pelos recintos alfandegados independentes, impõe a estes concorrentes a majoração artificial de custos. Além do mais, o usuário deve ter a liberdade para escolher o prestador de serviço de armazenagem alfandegada, de modo que não deve ser, do ponto de vista da racionalidade econômica, impelido a fazê-lo em favor do recinto alfandegado em zona primária (terminal de contêiner) devido à instituição de cobrança flagrantemente anticoncorrencial. Demonstração cabal de que o normativo supracitado veio apenas para legitimar prática anticoncorrencial (Regulatory bypass) no mercado de armazenagem alfandegada é o fato de o mercado tê-la ignorado ao não praticar preços de THC diferentes entre os sentidos de navegação. Os armadores continuam cobrando o mesmo THC para exportação e importação, embora para este sentido se considere um movimento a menos. Na prática, a Resolução funcionou apenas para tentar legitimar a SSE. Se o dono da carga ou o consignatário paga THC em uma operação de importação, ao armador, com valor equivalente ao que despende com o THC de exportação e, posteriormente, é obrigado a pagar pelo Serviço de Segregação e Entrega (SSE) ao terminal de contêiner, resta demonstrado que há cobrança em duplicidade pelo movimento de entrega. O SSE continua sendo o famigerado THC2 em prejuízo da economia e da sociedade brasileira. Os importadores e o comércio exterior brasileiros saem prejudicados com a imposição do SSE pelos terminais de contêiner em todos os cenários possíveis, independentemente da implantação de um sistema de franquia ou preço-teto, pois o aumento do custo

			<p>dos recintos alfandegados (i) será repassado para o importador contratante do serviço, onerando ainda mais a cadeia logístico-portuária; (ii) mina, progressivamente, a competitividade dos agentes e institui barreiras à entrada no mercado a jusante; (iii) tende a reduzir a oferta do serviço, a médio e longo prazo, com a expulsão dos concorrentes mencionados, e, conseqüentemente, a elevar os preços cobrados aos importadores. A THC é o serviço previsível para a movimentação de contêiner em qualquer terminal. A RN34 inova com a criação da "THC export" e da "THC import", diferentemente de toda a prática internacional, que é um único serviço para os dois sentidos de comércio. Contraditoriamente, a Antaq utiliza o mesmo termo consagrado em todos os portos do mundo, THC, para definir na norma os dois serviços de abrangências diferentes. (continua)</p>
07829949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT	Exclusão do item "1.2.5 Monitoramento de temperatura, por hora ou fração, por contêiner".	<p>A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usupport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperada pelos importadores e exportadores. Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a forma de reajustes abusivos e a criação de rubricas por serviços inocorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembaraço sobre águas, que comprometem a competitividade das empresas brasileiras no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia no acesso aos serviços e à infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, inciso VI, da Lei nº 12.815/2013), já que reajustes abusivos, preços imódicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços publicas pelos terminais. Todavia, são necessários aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram, a liberdade de preços não pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio da modicidade tarifária na prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o aumento da competitividade e o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efetividade dos direitos dos usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne o mais compreensiva possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão desejada da tabela deve ser tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve estar alinhada com as mais usuais e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explanar a justificativa para o ponto de melhoria proposto com a alteração. O fato gerador de serviço é a demanda por fornecimento de energia. Não faz sentido que o monitoramento seja cobrado em apartado. Disponibilização de tomada para contêiner reefer pressupõe que o terminal esteja atento à evolução da prestação desse serviço, sobretudo porque a integridade da carga está sob sua responsabilidade. Inclusive, o monitoramento previne que qualquer problema técnico nas instalações elétricas do terminal venha a causar danos à conservação do produto containerizado. Essa regulamentação da Antaq pode, inclusive, abrir precedente para que a cobrança seja feita em apartado, pelos terminais de contêiner, com o foi a Resolução Normativa nº 34/2019 que instigou a cobrança em duplicidade para a entrega de contêiner em terminais que não o faziam. O Tecon Suape, por exemplo, nas notas explicativas de sua tabela de serviços, traz que a rubrica "4.1 – Fornecimento energia para cntr. Reefer (por cntr/dia, sendo o primeiro dia livre)" inclui não apenas o fornecimento como o monitoramento da temperatura. O próprio Tecon Salvador, que já instituiu rubrica em separado, fundiu o "monitoramento de temperatura – dia calendário" à cobrança de "C.2 Fornecimento de área, tomada especial, energia elétrica a cntrs integrados e/ou Clip-ons, por unidade".</p>

07829949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	Exclusão do subitem "1.2.1 Inspeção não invasiva, por contêiner inspecionado". Função de Estado.	<p>(continuação). 4. PREVISÕES CONTRATUAIS – Em geral, nos contratos de arrendamento há previsão explícita ou implícita a respeito das obrigações para a qualificação do terminal como recinto alfandegado. No Porto de Salvador, por exemplo, o Contrato de Arrendamento no 012/2000 traz na Cláusula 24ª, DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DA ARRENDATÁRIA – inciso V, a seguinte obrigação: “adotar e cumprir, rigorosamente, as medidas necessárias à fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas, inclusive as recomendações das respectivas autoridades.” Portanto, a instalação e operação do escâner é um dever da arrendatária para cumprir as medidas fixadas pela Alfândega, conforme o Contrato firmado em 15 de março de 2000 e reafirmado por aditivo, em 10/9/2010, com cláusula de idêntico texto. Quando a ARRENDATÁRIA procede a cobrança ao Usuário de uma obrigação contratual firmada com o objetivo de manter o alfandegamento da área, em forma de novo serviço, está fraudando o Contrato de Arrendamento. Dessa forma, a inspeção não invasiva possui natureza jurídica de obrigação tributária acessória. O sujeito passivo do custo do escaneamento é o próprio terminal de contêiner, cuja justificativa é a obtenção de autorização contratual para movimentar as cargas do comércio internacional, na qualidade de um recinto alfandegado. A transferência do ônus da atividade usuários, uma vez que a cobrança não está fundamentada na prestação de qualquer serviço, vai de encontro ao princípio geral, cristalizado no art. 11, inciso IV, da Lei 10.233/2001, que dispõe que deve ser assegurado que os usuários paguem os valores em regime de eficiência. A imposição da cobrança de escaneamento, como ocorre sistematicamente nos principais portos brasileiros, retira a competitividade dos exportadores e importadores, aumentando ainda mais o famigerado “custo Brasil”, em prejuízo de toda a sociedade. Com o custo adicional decorrente do procedimento fiscal, os produtos nacionais estão a perder espaço no exterior em favor da lucratividade do terminal operador, inclusive se consumando o enriquecimento ilícito.</p>
07829949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT	Exclusão do subitem "1.2.1 Inspeção não invasiva, por contêiner inspecionado". Função de Estado.	<p>Parte I - A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usuport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas pelos importadores e exportadores. Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a forma de reajustes abusivos e a criação de rubricas por serviços inocorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembaraço sobre águas, que comprometem a competitividade das empresas brasileiras no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia no acesso aos serviços e à infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, inciso VI, da Lei nº 12.815/2013), já que reajustes abusivos, preços imódoos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços publicas pelos terminais. Todavia, são necessários aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram, a liberdade de preços não pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio da modicidade tarifária na prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o aumento da competitividade e o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efetividade dos direitos dos usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne o mais compreensiva possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão desejada da tabela deve ser tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve estar alinhada com as mais usuais e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explicar a justificativa para o ponto de</p>

melhoramento proposto com a alteração. FUNÇÃO DE ESTADO. A inspeção não invasiva de contêineres não constitui serviço prestado aos usuários. Trata-se da transferência de um ônus decorrente da implantação do escâner exigida pela Receita Federal do Brasil (RFB) através de via transversa e ilegal de assunção dos custos. A aquisição, a instalação e todo tratamento regulatório de equipamentos de escâneres para a atividade de inspeção não invasiva de contêineres, em instalações portuárias, constituem matéria que suplanta a esfera de atuação da Antaq estabelecida nos dispositivos da Lei nº 10.233/2001. A sujeição dos terminais de contêiner à regulação setorial exercida pela Antaq diz respeito tão somente à atividade de movimentação portuária e não à condição de recinto alfandegado dos mesmos. Nesse sentido, cumpre destacar que aqueles agentes econômicos têm de estar igualmente em conformidade com as legislações regulamentadas por outros órgãos ou entidades da Administração Pública Federal direta ou indireta, tais como a concorrencial, sanitária e alfandegária. Esta é a natureza jurídica da regulamentação do escâner, uma vez que o equipamento constitui um dos requisitos técnicos e operacionais para qualificação de locais e recintos alfandegados, jurisdição de competência exclusiva da Secretaria da Receita Federal do Brasil, como definido na Lei 12.350/2010: Art. 34. Compete à Secretaria da Receita Federal do Brasil definir os requisitos técnicos e operacionais para o alfandegamento dos locais e recintos onde ocorram, sob controle aduaneiro, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial, bagagem de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinados, e remessas postais internacionais. § 1º Na definição dos requisitos técnicos e operacionais de que trata o caput, a Secretaria da Receita Federal do Brasil deverá estabelecer: IV – a disponibilização e manutenção de instrumentos e aparelhos de inspeção não invasiva de cargas e veículos, como os aparelhos de raios X ou gama; Por oportuno, na Instrução Normativa SRF nº 680/2006, o órgão, no exercício de sua competência exclusiva, veda expressamente a cobrança pela utilização do escâner aos usuários: Art. 70. Os equipamentos referidos no § 2º do art. 27 poderão ser disponibilizados à SRF pela autoridade portuária ou administrador do recinto. § 1º Na hipótese de que trata o caput, o equipamento deverá ser disponibilizado para a SRF gratuitamente. § 2º A utilização, pela SRF, dos equipamentos de que trata este artigo não será, em qualquer hipótese, cobrada dos importadores. Como se não bastasse a vedação explícita do órgão competente para regular o tema, em que pese indubitável importância da fiscalização aduaneira – responsabilidade inerente à rotina dos terminais portuários para coibir contrabandos, descaminhos, armas, drogas e ameaças de terrorismo, em favor do interesse público – o escaneamento de contêineres não se trata, a bem da verdade, de um serviço ofertado aos usuários dos portos. A cobrança revela-se ilegal e abusiva pelos seguintes aspectos: 1. CONTRATUALIDADE - Não existe a contratualidade entre o terminal de contêiner e o Usuário. Este não pede para escanear a sua carga nem o terminal de contêiner lhe entrega qualquer serviço. 2. RECINTO ALFANDEGADO, QUALIFICAÇÃO - A aquisição do escâner pelo terminal de contêiner é apenas um dos requisitos da Alfândega, como muros, balança, câmeras, vigilância, instalações, sistemas etc., indispensáveis para a qualificação do terminal de contêiner tornando-o apto a operar como um recinto alfandegado. A Alfândega é o agente que recebe a imagem gerada pelo escaneamento, de modo exclusivo, representando o Estado brasileiro, que tem o poder de polícia e a obrigação de coibir contrabandos, descaminhos, armas, drogas e ameaças de terrorismo, em favor do interesse público. Independentemente do viés que queira dar à necessidade de escâner, a premissa é que o recinto para ter autorização de funcionamento já teria de dispor do escâner. E mais, arcar com o custo operacional. O principal serviço existente no terminal é o de movimentação de cargas containerizadas; para executar esta tarefa, objetivando o comércio internacional, o terminal deve estar qualificado como um recinto alfandegado provido do equipamento escâner. Se o terminal não instalar o escâner, somente poderá operar com a cabotagem e não o longo curso. Portanto, os requisitos da alfândega fazem parte do negócio do terminal. 3. INSTITUIÇÃO ILEGAL DE TAXA (TRIBUTO) PARA FINS DE PODER DE POLÍCIA – Com as indiscutíveis finalidades da inspeção não invasiva, descritas

			no item anterior, os terminais de contêiner têm cobrado, sob a máscara de novo serviço, uma "taxa" para remunerar o poder de polícia da Alfândega, que tão somente o Congresso Nacional, o Poder Legislativo, tem competência para instituir. Por sua natureza fiscal, isto se reveste de ilegalidade intransponível. (continua)
07829949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT	Exclusão do subitem "1.2.1 Inspeção não invasiva, por contêiner inspecionado". Função de Estado.	<p>Parte I - A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usupport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas pelos importadores e exportadores. Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a forma de reajustes abusivos e a criação de rubricas por serviços incorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembaraço sobre águas, que comprometem a competitividade das empresas brasileiras no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia no acesso aos serviços e à infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, inciso VI, da Lei nº 12.815/2013), já que reajustes abusivos, preços imódicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços publicas pelos terminais. Todavia, são necessários aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram, a liberdade de preços não pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio da modicidade tarifária na prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o aumento da competitividade e o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efetividade dos direitos dos usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne o mais compreensiva possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão desejada da tabela deve ser tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve estar alinhada com as mais usuais e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explanar a justificativa para o ponto de melhoramento proposto com a alteração. FUNÇÃO DE ESTADO. A inspeção não invasiva de contêineres não constitui serviço prestado aos usuários. Trata-se da transferência de um ônus decorrente da implantação do escâner exigida pela Receita Federal do Brasil (RFB) através de via transversa e ilegal de assunção dos custos. A aquisição, a instalação e todo tratamento regulatório de equipamentos de escâneres para a atividade de inspeção não invasiva de contêineres, em instalações portuárias, constituem matéria que suplanta a esfera de atuação da Antaq estabelecida nos dispositivos da Lei nº 10.233/2001. A sujeição dos terminais de contêiner à regulação setorial exercida pela Antaq diz respeito tão somente à atividade de movimentação portuária e não à condição de recinto alfandegado dos mesmos. Nesse sentido, cumpre destacar que aqueles agentes econômicos têm de estar igualmente em conformidade com as legislações regulamentadas por outros órgãos ou entidades da Administração Pública Federal direta ou indireta, tais como a concorrencial, sanitária e alfandegária. Esta é a natureza jurídica da regulamentação do escâner, uma vez que o equipamento constitui um dos requisitos técnicos e operacionais para qualificação de locais e recintos alfandegados, jurisdição de competência exclusiva da Secretaria da Receita Federal do Brasil, como definido na Lei 12.350/2010: Art. 34. Compete à Secretaria da Receita Federal do Brasil definir os requisitos técnicos e operacionais para o alfandegamento dos locais e recintos onde ocorram, sob controle aduaneiro, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial, bagagem de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinados, e remessas</p>

			<p>postais internacionais. § 1º Na definição dos requisitos técnicos e operacionais de que trata o caput, a Secretaria da Receita Federal do Brasil deverá estabelecer: IV – a disponibilização e manutenção de instrumentos e aparelhos de inspeção não invasiva de cargas e veículos, como os aparelhos de raios X ou gama; Por oportuno, na Instrução Normativa SRF nº 680/2006, o órgão, no exercício de sua competência exclusiva, veda expressamente a cobrança pela utilização do escâner aos usuários: Art. 70. Os equipamentos referidos no § 2º do art. 27 poderão ser disponibilizados à SRF pela autoridade portuária ou administrador do recinto. § 1º Na hipótese de que trata o caput, o equipamento deverá ser disponibilizado para a SRF gratuitamente. § 2º A utilização, pela SRF, dos equipamentos de que trata este artigo não será, em qualquer hipótese, cobrada dos importadores. Como se não bastasse a vedação explícita do órgão competente para regular o tema, em que pese indubitável importância da fiscalização aduaneira – responsabilidade inerente à rotina dos terminais portuários para coibir contrabandos, descaminhos, armas, drogas e ameaças de terrorismo, em favor do interesse público – o escaneamento de contêineres não se trata, a bem da verdade, de um serviço ofertado aos usuários dos portos. A cobrança revela-se ilegal e abusiva pelos seguintes aspectos: 1. CONTRATUALIDADE - Não existe a contratualidade entre o terminal de contêiner e o Usuário. Este não pede para escanear a sua carga nem o terminal de contêiner lhe entrega qualquer serviço. 2. RECINTO ALFANDEGADO, QUALIFICAÇÃO - A aquisição do escâner pelo terminal de contêiner é apenas um dos requisitos da Alfândega, como muros, balança, câmeras, vigilância, instalações, sistemas etc., indispensáveis para a qualificação do terminal de contêiner tornando-o apto a operar como um recinto alfandegado. A Alfândega é o agente que recebe a imagem gerada pelo escaneamento, de modo exclusivo, representando o Estado brasileiro, que tem o poder de polícia e a obrigação de coibir contrabandos, descaminhos, armas, drogas e ameaças de terrorismo, em favor do interesse público. Independentemente do viés que queira dar à necessidade de escâner, a premissa é que o recinto para ter autorização de funcionamento já teria de dispor do escâner. E mais, arcar com o custo operacional. O principal serviço existente no terminal é o de movimentação de cargas containerizadas; para executar esta tarefa, objetivando o comércio internacional, o terminal deve estar qualificado como um recinto alfandegado provido do equipamento escâner. Se o terminal não instalar o escâner, somente poderá operar com a cabotagem e não o longo curso. Portanto, os requisitos da alfândega fazem parte do negócio do terminal. 3. INSTITUIÇÃO ILEGAL DE TAXA (TRIBUTO) PARA FINS DE PODER DE POLÍCIA – Com as indiscutíveis finalidades da inspeção não invasiva, descritas no item anterior, os terminais de contêiner têm cobrado, sob a máscara de novo serviço, uma “taxa” para remunerar o poder de polícia da Alfândega, que tão somente o Congresso Nacional, o Poder Legislativo, tem competência para instituir. Por sua natureza fiscal, isto se reveste de ilegalidade intransponível. (continua)</p>
07829949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT	Inclusão de subitem referente à THC.	<p>A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usuport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas pelos importadores e exportadores. Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a forma de reajustes abusivos e a criação de rubricas por serviços incorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembaraço sobre águas, que comprometem a competitividade das empresas brasileiras no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia no acesso aos serviços e à infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, inciso VI, da Lei nº 12.815/2013), já que reajustes abusivos, preços imódicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços públicas pelos terminais. Todavia, são necessários aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram, a liberdade de preços não pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio da modicidade</p>

			<p>tarifária na prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o aumento da competitividade e o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efetividade dos direitos dos usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne o mais compreensiva possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão desejada da tabela deve ser tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve estar alinhada com as mais usuais e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explanar a justificativa para o ponto de melhoramento proposto com a alteração. O THC é o principal serviço portuário por abranger todos os movimentos previsíveis durante a passagem da carga ou do contêiner por um terminal portuário. No entanto, sua distribuição em diferentes rubricas ao longo da tabela de padronização do anexo II torna sua cobrança menos precisa, dando margem para sua cobrança de forma fragmentada. Como pode ser extraído da referida tabela, o THC foi fragmentado nos subgrupos 1.1 (Cais) e 1.2 (Pátio) dos serviços inerentes em: a) 1.1.3 Serviços de carga e descarga do navio (embarque ou desembarque), por contêiner; b) 1.2.9 Colocação/remoção da pilha, por contêiner; c) 1.2.10 Engate ou desengate em terra, por contêiner; d) 1.2.11 Transporte interno, por contêiner (entre dois pontos do terminal), incluindo do costado para a pilha, ou vice-versa; e) 1.2.12 Recebimento ou entrega de/para (vagões, caminhões, outros); f) Guarda transitória, por contêiner; g) 1.2.14 Entrega em regime de trânsito aduaneiro mediante segregação em pátio, por contêiner, incluindo o despacho de trânsito aduaneiro (SSE). A fragmentação da THC em sete rubricas, ainda que para justificar os preços embutidos na cobrança do serviço previsível, possibilitará que os terminais de contêiner apliquem reajustes contínuos nos sete itens como se cobranças autônomas fossem. Considerando o exposto na futura tabela, os armadores tratarão de repassar valores cada vez maiores de THC legitimados pelo preço das tabelas. Tende a haver aumentos frequentes nos valores das tarifas portuárias. A Antaq precisa reverter a possibilidade de materialização desse risco urgentemente, com a exclusão dos subitens e a inclusão de uma única rubrica de THC. Em que pese a legitimação de prática anticoncorrencial com a cobrança da THC2 sob a rubrica de Serviços de Segregação e Entrega (SSE), a Resolução Normativa Antaq nº 34/2019, em seu art. 3º, traz que o THC só poderá ser cobrado pelo transportador marítimo a título de ressarcimento das despesas relacionadas à movimentação das cargas e pagas às instalações portuárias ou ao operador portuário. O exportador, importador ou consignatário não pode se certificar se os valores que estão sendo pagos ao armador estão, de fato, ressarcindo as despesas ou constituindo lucros extraordinários para aquele agente, se não constar o valor do THC praticado pelo terminal na tabela divulgada. O THC é o principal serviço do terminal e deve possuir a mesma abrangência da maioria dos portos mundiais. A movimentação do contêiner é do portão ao navio e vice-versa, diferentemente da norma da Antaq que estabeleceu do portão ao costado do navio e vice-versa. A Agência reguladora deve impedir o fatiamento da THC, sob quaisquer argumentos, por ser a maior referência do serviço prestado pelo terminal.</p>
07829949000107	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT	Alteração de inciso. Art. 3º, inciso XXI – Fornecimento de energia: disponibilização de tomada especial para consumo de energia elétrica por contêineres refrigerados.	<p>A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usuport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas pelos importadores e exportadores. Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a forma de reajustes abusivos e a criação de rubricas por serviços inócorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembaraço sobre águas, que comprometem a competitividade das empresas brasileiras no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia no acesso aos serviços e à infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº</p>

			<p>13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, inciso VI, da Lei nº 12.815/2013), já que reajustes abusivos, preços imódicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços publicas pelos terminais. Todavia, são necessários aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram, a liberdade de preços não pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio da modicidade tarifária na prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o aumento da competitividade e o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efetividade dos direitos dos usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne o mais compreensiva possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão desejada da tabela deve ser tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve estar alinhada com as mais usuais e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explanar a justificativa para o ponto de melhoramento proposto com a alteração. O fato gerador de serviço é a demanda por fornecimento de energia. Não faz sentido que o monitoramento seja cobrado em apartado. Disponibilização de tomada para contêiner reefer pressupõe que o terminal esteja atento à evolução da prestação desse serviço, sobretudo porque a integridade da carga está sob sua responsabilidade, não podendo este ser prestado por terceiros dentro do Terminal. Inclusive, o monitoramento previne que qualquer problema técnico nas instalações elétricas do terminal venha a causar danos à conservação do produto containerizado.</p>
19908104000127	ABPA - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROTEÍNA ANIMAL	No primeiro momento, nossa contribuição foi voltada diretamente para a tabela elaborada (anexo VI-a, presente na página 83 do relatório consolidado).	<p>I. Em nosso entendimento, os itens abaixo mencionados deveriam ser todos mesclados em um serviço só, porquanto realizados de forma conjunta: o ITEM 1.2.2 – Posicionamento para inspeção ou vistorias; o ITEM 1.2.6 – Inspeção/Vistoria; o ITEM 1.2.12 – Aplicação/rompimento de lacre; II. Em nosso entendimento, os itens abaixo mencionados também devem ser mesclados em um serviço só, porquanto realizados de forma conjunta, tratando de contêiner refrigerado: o ITEM 1.2.4 – Fornecimento de tomada e consumo de energia elétrica; o ITEM 1.2.5 – Monitoramento de temperatura; III. Ainda, alguns serviços realizados rotineiramente pelos terminais portuários não foram mencionados, porém, pertencem ao grupo de atividades básicas do terminal e, em nossa visão, deveriam constar na tabela, quais sejam: o Remoção de Praça/Alteração de navio: situação na qual o exportador não cumpre o prazo de liberação de determinado navio e é necessário embarcar em outra embarcação; o Alteração de temperatura do contêiner refrigerado/Alteração de set point: ocorre quando o exportador/importador solicita ao operador portuário que altera/ajuste a temperatura do contêiner depositado em seu recinto; o Não comparecimento/No show: consiste na cobrança de uma 'multa' ao exportador/importador por não comparecer no horário agendado para baixa/retirada do contêiner no recinto; o Agendamento Expresso/Gate Express: serviço ocorre quando não há mais grades disponíveis e o exportador/importador paga uma taxa para abrir uma grade extra para baixa/retirada do contêiner no recinto; IV. No quadro 'Observações' (final da tabela – anexo VI-a), temos três ponderações a serem feitas: o ITEM A. – Deixar em aberto a tabela para inclusão de serviços será prejudicial no processo, uma vez que o operador portuário pode criar as mesmas taxas e sobretaxas já existentes hoje; o ITEM C. – Situação semelhante ao do ITEM A., pois uma vez que o terminal poderá criar suas próprias taxas/serviços, a tabela dificilmente será seguida e terá a eficácia desejada; o ITEM F. – As isenções podem ser objetos de negociação entre o terminal portuário e o usuário do recinto, pois isso poderá fazer diferença na escolha do operador portuário a ser escolhido.</p>

