



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO DA NAVEGAÇÃO - GRN/SRG

Relatório Técnico nº 5/2022/GRN/SRG

Assunto: **Agenda Regulatória - Eixo 3.4 - Sistematizar mecanismo de análise e apuração de possíveis abusividades relacionadas com cobrança de THC de usuários, por parte dos armadores que atracam em instalações portuárias brasileiras.**

Tema: *Análise das contribuições da Audiência Pública ANTAQ n. 03/2022, aperfeiçoamentos na proposição final e proposta de versão para conclusão do tema da Agenda Regulatória.*

1. INTRODUÇÃO

1. Trata-se de atualização do eixo 3.4, Agenda Regulatória biênio 2022/2024: Sistematizar mecanismo de análise e apuração de possíveis abusividades relacionadas com cobrança de THC de usuários, por parte dos armadores que atracam em instalações portuárias brasileiras, após decorrida a Audiência Pública n. 03/2022-ANTAQ (1532707). A atualização apresentada no presente Relatório Técnico apontará as contribuições oriundas da Audiência Pública, bem como os aperfeiçoamentos regulatórios resultantes dessas contribuições e as mudanças no Relatório de AIR n. 4/2021/GRM/SRG (1430165), em caráter definitivo, mas sob submissão à participação social, atualizado sob a forma do Relatório de AIR n. 1/2022/GRN/SRG (1647437), em caráter final e conclusivo, com o objetivo de dar por cumprido o presente tema da Agenda Regulatória.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO

2. O Relatório de AIR n. 4/2021/GRM/SRG (1430165) submeteu à Audiência Pública análise segmentada nos seguintes tópicos:

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

2. CONTEXTUALIZAÇÃO

2.1 Da evolução da matéria contida nos autos

2.2 Da Tomada de Subsídios para o desenvolvimento da Análise de Impacto Regulatório

2.3 Análise das contribuições da Audiência Pública ANTAQ n. 11/2021 e aperfeiçoamentos na proposição preliminar.

3. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA

3.1 Da consolidação do entendimento técnico3.1.1 Acerca da falha de mercado3.1.2 Acerca do imbróglio regulatório3.2 Da abusividade no Direito Econômico3.2.1 Do combate a condutas abusivas na prestação de serviços públicos3.3 Da identificação dos atores e/ou grupos afetados pelo problema regulatório3.4 Da identificação da base legal3.5 Da definição dos objetivos que se pretende alcançar4. DESCRIÇÃO DAS POSSÍVEIS ALTERNATIVAS DE AÇÃO E SEUS POSSÍVEIS IMPACTOS4.1 Falhas de mercado4.2 Imbróglios regulatórios4.2.1 Do enquadramento da THC no fluxo de importação e exportação, sob a luz de se tratar de prestação de serviços entre residentes no país ou entre residentes e não residentes4.2.2 Da THC à luz do direito econômico, enquadramento sob a luz de taxa, tarifa ou preço público em sentido estrito e os mecanismos de combate a abusividades4.2.3 Da aplicabilidade jurídica do termo "ressarcimento" na RN 34-ANTAQ.5. COMPARAÇÃO E ESCOLHA DAS ALTERNATIVAS DE AÇÃO CONSIDERADAS (ANÁLISE MULTICRITÉRIO)5.1 Falhas de mercado5.2 Imbróglios regulatórios5.2.1 Do enquadramento da THC no fluxo de importação e exportação, sob a luz de se tratar de prestação de serviços entre residentes no país ou entre residentes e não residentes5.2.2 Da THC à luz do direito econômico, enquadramento sob a luz de taxa, tarifa ou preço público em sentido estrito e os mecanismos de combate a abusividades5.2.3 Da aplicabilidade jurídica do termo "ressarcimento" na RN 34-ANTAQ.5.3 Consolidação das alternativas regulatórias e análise multicritério6. EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL (BENCHMARKING)7. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO8. CONCLUSÃO E ENCAMINHAMENTOS

3.

No tópico "CONCLUSÃO E ENCAMINHAMENTOS", apresentaram-se os seguintes posicionamentos:

CONCLUSÃO E ENCAMINHAMENTOS

287. O presente Relatório de AIR preliminar atende a demanda da Diretoria Colegiada da Agência para que fosse apreciado no âmbito da Agenda Regulatória do biênio 2020/2021, EIXO 3.1: *Sistematizar mecanismo de análise e apuração de possíveis abusividades relacionadas com cobrança de THC de usuários, por parte*

dos armadores que atracam em instalações portuárias brasileiras.

288. A apreciação emitida no presente Relatório de AIR buscou ser minuciosa, ao abranger os diversos aspectos técnicos, econômicos e jurídicos que perpassam a matéria. Contextualizou-se a evolução da matéria contida nos autos. Utilizou-se das contribuições recebidas na tomada de subsídios n. 05/2020/SGR – ANTAQ para a maior aproximação do setor público ao cenário fático. Destarte, é imperioso dizer que as contribuições apresentadas pelos agentes interessados auxiliaram sobremaneira a elaboração deste documento.

289. Identificaram problemas de natureza de **falha de mercado**: "assimetria de informações entre o usuário, importador e exportador, e o transportador marítimo, acerca da THC efetivamente paga ao terminal" e de **imbróglio regulatório**: "entendimento disforme do enquadramento regulatório da THC na composição do transporte aquaviário/movimentação portuária". Observou-se que o imbróglio regulatório desmembrava-se em quatro eixos temáticos: i - a *Natureza da THC à luz do transporte marítimo sob a luz do enquadramento em frete marítimo, taxa, sobretaxa ou extra frete*; ii - o *enquadramento da THC no fluxo de importação e exportação, sob a luz de se tratar de prestação de serviços entre residentes no país ou entre residentes e não residentes*; iii - da *THC à luz do direito econômico, enquadramento sob a luz de taxa, tarifa ou preço público em sentido estrito e os mecanismos de combate a abusividades* e iv - da *aplicabilidade jurídica do termo "ressarcimento" na RN 34-ANTAQ*. Ato contínuo, propôs-se alternativas para os imbróglis regulatórios e as falhas de mercado. Desenvolveu-se painel de análise multicritério com o intuito de trazer robustez e sistematização à tomada de decisões.

290. Por derradeiro, submetem-se à consideração superior os seguintes encaminhamentos:

I - Com relação ao entendimento técnico, recomendam-se os seguintes posicionamentos:

- a) O serviço de THC opera em regime de ineficiência econômica. Logo, não se trata de modelo de concorrência perfeita;
- b) O serviço de THC é de natureza de atividade econômica de relevante interesse público, aproximando-se do conceito de serviço autorizado pelo ente estatal. Ocorre sob vigência de direito privado;
- c) O serviço de THC possui caráter extra frete marítimo. O caráter extra frete marítimo **não se confunde** com a classificação da THC na lei do AFRMM, que é clara ao determinar que o conceito por ela estipulado é **apenas para os efeitos daquela lei**;
- d) O serviço de THC é, via de regra, celebrado entre residentes no país, tanto na exportação via FOB, na qual a responsabilidade é do exportador, residente no país, durante toda a estadia da carga no terminal; quanto na importação via CIF, na qual a responsabilidade do importador inicia-se no momento em que a carga é desembarcada;
- e) O serviço de THC é cobrado mediante preço público em sentido estrito.

II - Com relação às propostas de solução técnica, submetem-se as seguintes alternativas:

- a) Acerca da **falha de mercado**, adotar a ação normativa "Determinar comprovação pela restituição de THC em duas frentes: (I) nota fiscal do serviço de intermediação e (II) cópia da nota fiscal emitida pela instalação portuária ou operador portuário ao intermediador, suprimidas todas as informações que não guardem relação comercial referente à intermediação contratada e que não prejudiquem a compreensão do valor a ser restituído e memorial de cálculo que apresente a média, por determinada unidade de medida, da totalidade do serviço negociado com o prestador efetivo";

b) Acerca do **imbróglio regulatório**, adotar as seguintes linhas de ação:

- i - Sobre o tema "do enquadramento da THC no fluxo de importação e exportação, sob a luz de se tratar de prestação de serviços entre residentes no país ou entre residentes e não residentes", recomenda-se **publicar entendimento técnico constante nesta AIR à sociedade civil**; notadamente a alínea "d" da síntese do entendimento técnico supra;

- ii - Sobre o tema "da THC à luz do direito econômico, enquadramento sob a luz de taxa, tarifa ou preço público em sentido estrito e os mecanismos de combate a abusividades", recomenda-se **estabelecer norma sobre mecanismos de combate a abusividades**. Recomenda-se, outrossim, observar o andamento dos eixos da Agenda Regulatória biênio 2020-2021 Navegação Marítima 2.2 - Desenvolver

metodologia para determinar abusividade na cobrança de sobre-estadia de contêineres, cujo rito procedural vislumbra-se ser aderente a metodologias no combate a abusividades em sentido mais geral. Considerando que a proposta de metodologia supra foi apresentada no intervalo entre o relatório de AIR preliminar e este Relatório de AIR, aproveitou-se a rotina ali desenvolvida para propor metodologia própria para combater a condutas abusivas na cobrança de THC;

iii - Sobre o tema "entendimento disforme do enquadramento regulatório da THC na composição do transporte aquaviário/movimentação portuária", tema "da aplicabilidade jurídica do termo "ressarcimento" na RN 34-ANTAQ", recomenda-se **atualizar o art. 3º da Resolução Normativa n. 34-ANTAQ, retificando o vocábulo "ressarcimento" pelo vernáculo "restituição" na expressão "a título de ressarcimento".**

III - Com relação às atuações sobre a falha de mercado e os temas ii e iii do imbróglio regulatório, para consumação do ato normativo propõe-se, como subsídio, o disposto:

- a) na Resolução-MINUTA GRM (1430783), minutado em forma de Resolução, em cumprimento ao Voto GC AST-DT (1303430), em formato comentado e com destaque nas alterações textuais, tendo como base a versão da Resolução-MINUTA SRG (1286127);
- b) na Resolução-MINUTA GRM (1430789), minutado em forma de Resolução, em cumprimento ao Voto GC AST-DT (1303430), em versão final;
- c) na Instrução Normativa-MINUTA GRM (1433324), que apresenta a metodologia de combate a abusividades na cobrança de THC, em formato comentado; e
- d) na Instrução Normativa-MINUTA GRM (1435552), que apresenta a metodologia de combate a abusividades na cobrança de THC, em versão final.

IV - Prazo de **5 (cinco) anos** da entrada em vigência das intervenções regulatórias sobre o presente tema para atualização do estoque regulatório e realização de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR).

291. Tecidas as considerações ao longo deste Relatório de AIR, propõe-se que a matéria já esteja suficientemente madura para sua submissão à Audiência Pública.

4. A Audiência Pública foi aberta à sociedade civil nos termos do Aviso de Audiência Pública n. 03/2022-ANTAQ (1532707), o qual informou o período de 21/02/2022 a 06/04/2022 para recebimento de contribuições na forma por ele especificada.

5. Publicou-se a Deliberação-DG n. 61/2022/ANTAQ (1576759), por meio do qual deferiu-se parcialmente solicitação do Centro Nacional de Navegação Transatlântica - CNNT (CENTRONAVE), para prorrogar em 15 (quinze) dias o prazo da Audiência Pública n. 03/2022, o que leva o término dessa Audiência para 21/04/2022.

6. Por fim, as contribuições recebidas foram sintetizadas no Relatório n. 7/2022/CRCP/SGE/ANTAQ (1621790). Em apertada síntese, relatou-se o seguinte:

V - A Audiência Pública contou com a presença de 6 (seis) inscritos, 1621791;

VI - Foram recebidas no Sistema SIPAS (54) contribuições 1622237;

VII - Foram recebidos 4 (quatro) documentos complementares por meio do e-mail: anexo audiencia032022@antaq.gov.br; 1621786; 1621787; 1621788 e 1621789.

3. DESENVOLVIMENTO

7. Das 54 contribuições recebidas, verificou-se o seguinte perfil de atores da sociedade civil:

Tabela 1: Distribuição de frequências por setor da sociedade civil.

Setor da Sociedade Civil	Quantidade de contribuições
Transportador Marítimo	10
Usuário	31
Terminal Portuário	4
Setor Público	2
Não se aplica	7
Total	54
Contribuições efetivas (Total - Não se aplica)*	47

8. Do resultado da análise, tem-se o perfil apresentado abaixo. O campo "não se aplica" refere-se a textos que ou não traziam propostas a serem avaliadas, como concordância com a proposta preliminar, ou a textos que eram duplicidade de contribuição outrora analisada, as quais traziam continuações das justificativas daquelas contribuições em duplicidade:

Tabela 2: Resultado das análises das contribuições.

Parecer	Quantidade de pareceres
Acatada	3
Parcialmente acatada	7
Não acatada	37
Não se aplica	7
Total	54

9. A tabela a seguir detalha o documento objeto das contribuições:

Tabela 3: Distribuição de frequências por documento objeto das contribuições.

Dispositivo objeto da contribuição	Quantidade de dispositivos
Instrução Normativa	21
Resolução	10
AIR	14
Outro	2
Não se aplica	7
Total	54

10. No aspecto regulatório, sintetizam-se os seguintes marcos regulatórios, pormenorizadas no Relatório de AIR n. 1/2022/GRN/SRG (1647437):

- Consolidação do entendimento de tratar-se a THC de restituição de **serviço portuário** pago pelo transportador marítimo em nome do usuário, o qual é cobrado deste usuário pelo transportador marítimo a título de restituição;
- Consolidação da previsão expressa de contratação direta de serviços pelos usuários sem obrigação de intermediador negocial;
- Consolidação do entendimento de tratar-se a THC de componente **extra frete** marítimo;
- Consolidação da compreensão de que **não se confunde** o caráter extra frete marítimo da THC na contratação de transporte aquaviário com a classificação da THC na lei do AFRMM, que é clara ao determinar que o conceito por ela estipulado é **apenas para os efeitos daquela lei**, conforme excerto abaixo transcrito:

Art. 5º O AFRMM incide sobre o frete, que é a remuneração do transporte aquaviário da carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro.

§ 1º Para os fins desta Lei, entende-se por remuneração do transporte aquaviário a remuneração para o transporte da carga porto a porto, incluídas todas as despesas portuárias com a manipulação de carga, constantes do conhecimento de embarque ou da declaração de que trata o § 2º do art. 6º desta Lei, anteriores e posteriores a esse transporte, e outras despesas de qualquer natureza a ele pertinentes. (ênfase acrescentada)

- Retificação da terminologia anteriormente empregada, a qual apontava que o transportador marítimo pagaria THC à instalação portuária ou operador portuário e do usuário cobraria restituição. Em verdade, as relações entre o transportador marítimo e o terminal portuário enquadram-se no conceito de *box rate* em atendimento à preservação dos conceitos estabelecidos pela Resolução ANTAQ n. 72/2022. Dessarte, a THC se trata de parcela da *Box Rate* paga pelo transportador marítimo ao terminal e que é cobrada por ele ao usuário a título de restituição;
- Inclusão do termo internacional de comércio (*Incoterms*) como informação a ser obtida na análise do requerimento inicial da metodologia de combate a abusividades na cobrança de THC.

11. Por fim, destacam-se as seguintes alterações no Relatório de AIR n. 1/2022/GRN/SRG (1647437) quando comparado ao Relatório de AIR n. 4/2021/GRM/SRG (1430165):

- Adequação dos parágrafos §4, §6, §35, 37 C/C imagem “Assimetria de Informação na THC”, §52 e § 192 para assegurar que quaisquer relações entre o armador e o terminal portuário se enquadram tão somente no conceito de *box rate* garantindo a preservação dos conceitos estabelecidos pela Resolução ANTAQ n. 72/2022. Os parágrafos §4, §6, §35, §37, §52, §192 e § 289 passaram a ser, na presente atualização o Relatório de AIR, respectivamente, §4, §6 (mantidas as numerações), §52, §54, §69, §209 e §306;
- Correção terminológica da equação da THC, que passa a ser: Preço de THC cobrado ao usuário = THC média por unidade (determinável) sobre parcela da *Box Rate* paga ao terminal e cobrada a título de restituição + Preço de serviço de intermediação negocial (grifos destacam as alterações referentes à proposta anterior);
- Inclusão de sessão referente aos resultados advindos da Audiência Pública n. 03/2022, que trouxe contribuições ao Relatório de AIR n. 4/2021/GRM/SRG (1430165) e documentos congêneres;
- Atualização das remissões às Resolução Normativa n. 18-ANTAQ e Resolução Normativa n 34-ANTAQ por, respectivamente, Resolução ANTAQ n. 62 e Resolução ANTAQ n. 72;
- Correções gramaticais sem mudanças de mérito.

4.

CONCLUSÃO

12. As contribuições da Audiência Pública trouxeram resultados significativos para o aprimoramento da proposta regulatória. Notadamente, questões referentes à terminologia da THC e as relações entre THC, *Box Rate*, Transportador Marítimo, Usuário e Instalação Portuária ou Operador portuário foram retificadas sem, contudo, diminuir a dose regulatória no tratamento da assimetria de informações entre agentes do mercado. Outrossim, a metodologia de apuração de condutas abusivas foi consolidada, haja vista o grau de robustez e a necessidade residual de complementação decorrente das contribuições recebidas. Adicionalmente, conceitos apresentados no último relatório foram igualmente consolidados, a exemplo do caráter de restituição da THC e de sua natureza extra frete marítimo, quando contratada sob intermediação do transportador marítimo. Os marcos decorrentes das análises das contribuições e as alterações presentes no Relatório de AIR 1 face ao Relatório de AIR 4 definitivo encontram-se sintetizados nos parágrafos 10 e 11 deste Relatório Técnico, respectivamente.

13. Por derradeiro, informa-se que as contribuições analisadas se encontram anexas a este documento. A tabela 4 contém as informações das contribuições submetidas à análise.

Era o que tinha a relatar.

5.

ANEXO

Data e hora de emissão:

23/05/2022 22:40:52

Relatório de Contribuições Validadas
Audiência: 03/2022

Tabela 4: Lista de Contribuições recebidas na Audiência Pública.

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

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Contribuição
1	Redação Proposta	Entendemos que, considerar o THC um serviço portuário e, ao mesmo tempo, um componente extrafrete, seria o mesmo que conferir 2 naturezas ao serviço portuário. Isso cria um complicador, porque, para serviços portuários, deve ser emitida a nota fiscal de serviços. O problema é a sua cobrança via conhecimento de transportes que faz com que o valor entre no valor aduaneiro e seja capturado para arrecadação de AFRMM. Ora, se está dando clareza em relação ao THC, devendo ser obrigatória a emissão de nota fiscal, nos termos da LEI Nº 8.846, DE 21 DE JANEIRO DE 1994 e de acordo com as Leis de cada município portuário. Pelo que levantamos, todos os municípios portuários exigem a emissão de nota fiscal por serviços portuários. Logo, a comprovação do pagamento do THC deve ser apresentada ao usuário e não apenas sobre o serviço de intermediação. No

	<p>mínimo, o usuário deve ter acesso à nota fiscal emitida pelo terminal contra o armador, quando ele requerer. Mostrar a nota fiscal, dar clareza a isso, além de ser obrigatório para o usuário serve para fechar a contabilidade do usuário por meio de documento fiscal. Permitir que se cobre comissão sobre ganho de eficiência não é o caminho correto. Isso, fará com que o custo do usuário aumente, principalmente, quando a Antaq afirma não poder intervir nisso. Ora, o ganho de eficiência de operação em um terminal deveria ser obrigação do armador para atrair seus clientes, mas, em mercados concentrados, isso não é necessário. Somos contra a permitir essa cobrança. A regulação do THC poderia ser mais simples. Bastaria o armador apresentar a nota fiscal do terminal comprovando que pagou aquela quantia. Bastaria isso. Com todo respeito, essa regulação está errada. Os usuários precisam ter acesso a nota fiscal para fechar sua contabilidade, apenas isso. Não há problema algum para os terminais emitirem as notas fiscais para o THC, porque as emissões de nfe são feitas via sistema e não manual. Com todo respeito, mas as alterações propostas não trarão clareza aos usuários. O que vai acontecer? Os armadores vão montar números, fazendo com que o valor pago ao terminal seja um mínimo, como já acontece, tirando a diferença na intermediação. Ou seja, resolve-se a parte fiscal, mas não a do usuário.</p>
Justificativa para alteração	<p>Entendemos que, considerar o THC um serviço portuário e, ao mesmo tempo, um componente extrafrete, seria o mesmo que conferir 2 naturezas ao serviço portuário. Isso cria um complicador, porque, para serviços portuários, deve ser emitida a nota fiscal de serviços. O problema o THC é a sua cobrança via conhecimento de transportes que faz com que o valor entre no valor aduaneiro e seja capturado para arrecadação de AFRMM. Ora, se está dando clareza em relação ao THC, devendo ser obrigatória a emissão de nota fiscal, nos termos da LEI Nº 8.846, DE 21 DE JANEIRO DE 1994 e de acordo com as Leis de cada município portuário. Pelo que levantamos, todos os municípios portuários exigem a emissão de nota fiscal por serviços portuários. Logo, a comprovação do pagamento do THC deve ser apresentada ao usuário e não apenas sobre o serviço de intermediação. No mínimo, o usuário deve ter acesso à nota fiscal emitida pelo terminal contra o armador, quando ele requerer. Mostrar a nota fiscal, dar clareza a isso, além de ser obrigatório para o usuário serve para fechar a contabilidade do usuário por meio de documento fiscal. Permitir que se cobre comissão sobre ganho de eficiência não é o caminho correto. Isso, fará com que o custo do usuário aumente, principalmente, quando a Antaq afirma não poder intervir nisso. Ora, o ganho de eficiência de operação em um terminal deveria ser obrigação do armador para atrair seus clientes, mas, em mercados concentrados, isso não é necessário. Somos contra a permitir essa cobrança. A regulação do THC poderia ser mais simples. Bastaria o armador apresentar a nota fiscal do terminal comprovando que pagou aquela quantia. Bastaria isso. Com todo respeito, essa regulação está errada. Os usuários precisam ter acesso a nota fiscal para fechar sua contabilidade, apenas isso. Não há problema algum para os terminais emitirem as notas fiscais para o THC, porque as emissões de nfe são feitas via sistema e não manual. Com todo respeito, mas as alterações propostas não trarão clareza aos usuários. O que vai acontecer? Os armadores vão montar números, fazendo com que o valor pago ao terminal seja um mínimo, como já acontece, tirando a diferença na intermediação. Ou seja, resolve-se a parte fiscal, mas não a do usuário.</p>
Análise Técnica	Não acatada
Justificativa Técnica	<p>A justificativa é segregada em dois tópicos. O primeiro, a respeito da nota fiscal, já foi fundamentado no Relatório de AIR n. 4/2021/GRM/SRG, no parágrafo 57, o qual repisa o Código Civil nos seguintes termos: " Art. 1.190. Ressalvados os casos previstos em lei, nenhuma autoridade, juiz ou tribunal, sob qualquer pretexto, poderá fazer ou ordenar diligência para verificar se o empresário ou a sociedade empresária observam, ou não, em seus livros e fichas, as formalidades prescritas em lei." Conforme exposto nas versões preliminar e definitiva do Relatório, a THC é verdadeira atividade econômica, ainda que de relevante interesse público. Nessa baila, a publicação ou envio da nota fiscal que traga em si relações comerciais entre diversos agentes econômicos, em sua grande maioria alheios à contratação da qual o usuário quer obter a comprovação dos valores cobrados a título de restituição, envolve questões de segredo comercial, as quais não podem ser perpassadas. Nesse sentido, a última proposição encaminhada pela setorial técnica busca a obtenção das comprovações, o que garante o direito do usuário à transparência referente ao negócio jurídico apenas por ela contratado e sem infringir segredo comercial alheio. Dessa forma, comprehende-se que a última proposição encaminhada pela seara técnica, qual seja: comprovação dos vaores em duas frentes: "(I) nota fiscal do serviço de intermediação e (II) cópia da nota fiscal emitida pela instalação portuária ou operador portuário ao intermediador, suprimidas todas as informações que não guardem relação comercial referente à</p>

intermediação contratada e que não prejudiquem a compreensão do valor a ser restituído e memorial de cálculo que apresente a média, por determinada unidade de medida, da totalidade do serviço negociado com o prestador efetivo." não recebeu proposta de metodologia nesta contribuição que a faça ser atualizada.

Já referente à natureza de ser componente extrafrete e serviço portuário, a versão final do Relatório de AIR preocupou-se em deixar claro que o caráter de restituição da THC traz em si duas dimensões: para o transportador marítimo, é contratação de serviço portuário; para o usuário que contrata o serviço de THC mediante transportador marítimo, ainda é serviço portuário, porém possui caráter extra frete por ser contratado via transportador marítimo(i.e, não é fato gerador de retenção de carga). O relatório de AIR foi claro: a classificação como extra frete se deu de maneira residual, é dizer: a análise técnica identificou que a THC não se trata de frete básico, taxa, tampouco sobretaxa, de modo que restou a ela a classificação de componente extra frete.

Por fim, a própria USUPORT reconheceu como componente extra frete a THC, conforme se pode verificar do preenchimento da Tomada de Subsídios n. 04/2020 emitida no seguinte endereço: <https://www.usuport.org.br/assets/publico/download.php?i=3503>
"

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	ANUT - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE DE CARGA (05498726000110)
2	Redação Proposta	Art. 1º -Terminal Handling Charge (THC) na exportação e na importação, como também da abusividade na cobrança da SSE - Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres na importação, ao apurar	
	Justificativa para alteração	Nova redação incluindo o SSE, comumente chamado de THC 2 que é muitas vezes cobrado do usuário de forma indevida ou com valores abusivos. A proposição é ampliar a abrangência da norma incluindo todas as taxas cobradas tanto na exportação como na importação.	
	Análise Técnica	Não Acatada	
	Justificativa Técnica	Não é objeto deste eixo da Agenda Regulatória 2022-2024 apreciar o Serviço de Segregação e Entrega, o qual está em curso no processo condutor n. 50300.008713/2020-67.	

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira da Indústria do Arroz (10791765000140)
3	Redação Proposta	Somente comentário introdutório A NECESSIDADE DE UMA METODOLOGIA AMPLA QUE IDENTIFIQUE E COMBATA AS ABUSIVIDADES NÃO SOMENTE DO THC.	
	Justificativa para alteração	A NECESSIDADE DE UMA METODOLOGIA AMPLA QUE IDENTIFIQUE E COMBATA AS ABUSIVIDADES NÃO SOMENTE DO THC. A proposta de normativo colocada para consulta via AP 03/2022 é louvável, todavia, está focada em resolver um problema de assimetria de informação na cobrança do THC entre o preço cobrado pelo operador portuário e aquele cobrado pelo transportador marítimo ou seu agente intermediário, assim como evitar a sonegação fiscal de ISS e do IRPJ. Nesse sentido, pela análise da proposta de norma, a abusividade fica limitada a esse contexto, ou seja, se um terminal cobra R\$ 1.000,00, e o transportador cobra R\$ 1.000,00, e esse comprova que pagou R\$ 1.000,00 bem como a nota fiscal de R\$ 1.000,00, parece-nos que não há abusividade. A ABIARROZ entende que a Antaq deve ter como diretriz buscar a modicidade e transparência, ou seja, o que justifica a cobrança de R\$ 1.000,00? A solução desse problema demandaria um	

	estudo para evitar a cobrança imódica no setor portuário, não somente do THC, mas da armazenagem, do scanner e de outras rubricas, que sobrecarregam os custos logísticos dos nossos associados. A solução desse problema não está na proposta de norma da AP 03/2022, e implicaria numa discussão para a metodologia de preço teto no setor de serviços portuários. Fica a reflexão para os servidores da Antaq, pois ainda que seja obtida transparência e reduzida a sonegação fiscal, o valor da cobrança deverá ser módico, pois sem essa condição, não haverá serviço adequado. O modelo de cobrança de preços portuários é ex post, com liberdade de preços, o que implica, quando o valor cobrado pode ser muito alto (imódico, abusivo) na exportação ou na importação, quando a carga fica muitos dias armazenada, com o valor indexado a um % ad valorem sobre o valor CIF e FOB. Dessa forma, é preciso que a ANTAQ enfrente esse problema, ampliando a metodologia, não somente para o THC, mas para o serviço de armazenagem, inspeção não invasiva, dentre outros. Há vários casos, dentro do modelo atual, em que a armazenagem é maior do que o valor da carga.
Análise Técnica	Não Acatada
Justificativa Técnica	Os temas que não são objeto deste eixo da Agenda Regulatória 2022-2024 podem ser propostos a esta ANTAQ por quaisquer setores da sociedade civil para inclusão na Agenda Regulatória e assim serem apreciados seguindo o rito normativo submetido pela Lei n. 13.848, de 25 de junho de 2019. Adicionalmente, a obrigatoriedade de prestar serviço regulado adequado já é objeto da Resolução Antaq n. 62, o que permite a qualquer agente protocolar petições e denúncias nesta Casa caso compreenda que os serviços não estão sendo prestados de acordo com a modicidade tarifária, a transparência, a regularidade e demais características do serviço adequado.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (03449280000108)
4	Redação Proposta	Comentário introdutório

Justificativa para alteração

Introdução: A NECESSIDADE DE UMA METODOLOGIA AMPLA QUE IDENTIFIQUE E COMBATA AS ABUSIVIDADES NÃO SOMENTE DO THC. A proposta de normativo colocada para consulta via AP 03/2022 é louvável, todavia, está focada em resolver um problema de assimetria de informação na cobrança do THC entre o preço cobrado pelo operador portuário e aquele cobrado pelo transportador marítimo ou seu agente intermediário, assim como evitar a sonegação fiscal de ISS e do IRPJ. Nesse sentido, pela análise da proposta de norma, a abusividade fica limitada a esse contexto, ou seja, se um terminal cobra R\$ 1.000,00, e o transportador cobra R\$ 1.000,00, e esse comprova que pagou R\$ 1.000,00 bem como a nota fiscal de R\$ 1.000,00, parece-nos que não há abusividade. A CECAFÉ entende que a Antaq deve ter como diretriz buscar a modicidade e transparência, ou seja, o que justifica a cobrança de R\$ 1.000,00? A solução desse problema demandaria um estudo para evitar a cobrança imódica no setor portuário, não somente do THC, mas da armazenagem, do scanner e de outras rubricas, que sobrecarregam os custos logísticos dos nossos associados. A solução desse problema não está na proposta de norma da AP 03/2022, e implicaria numa discussão para a metodologia de preço teto no setor de serviços portuários. Fica a reflexão para os servidores da Antaq, pois ainda que seja obtida transparência e reduzida a sonegação fiscal, o valor da cobrança deverá ser módico, pois sem essa condição, não haverá serviço adequado. O modelo de cobrança de preços portuários é ex post, com liberdade de preços, o que implica, quando o valor cobrado pode ser muito alto (imódico, abusivo) na exportação ou na importação, quando a carga fica muitos dias armazenada, com o valor indexado a um % ad valorem sobre o valor CIF e FOB. Dessa forma, é preciso que a ANTAQ enfrente esse problema, ampliando a metodologia, não somente para o THC, mas para o serviço de armazenagem, inspeção não invasiva, dentre outros. Há vários casos, dentro do modelo atual, em que a armazenagem é maior do que o valor da carga.

	outros. Há vários casos, dentro do modelo atual, em que a armazenagem é maior do que o valor da carga. Destaca-se, ainda, que a proposta de norma abrange somente a exportação e a importação, todavia, como os associados do CECAFÉ também operam o transporte marítimo na cabotagem, principalmente das cargas advindas do porto de Vitória/ES, para evitar problemas futuros, há sugestão de inclusão de texto na contribuição para que a norma se aplique ao THC cobrado do usuário nesse tipo de navegação.
Análise Técnica	Não Acatada
Justificativa Técnica	Os temas que não são objeto deste eixo da Agenda Regulatória 2022-2024 podem ser propostos a esta ANTAQ por quaisquer setores da sociedade civil para inclusão na Agenda Regulatória e assim serem apreciados seguindo o rito normativo submetido pela Lei n. 13.848, de 25 de junho de 2019. Adicionalmente, a obrigatoriedade de prestar serviço regulado adequado já é objeto da Resolução Antaq n. 62, o que permite a qualquer agente protocolar petições e denúncias nesta Casa caso comprove que os serviços não estão sendo prestados de acordo com a modicidade tarifária, a transparência, a regularidade e demais características do serviço adequado.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT (33109000000183)
5	Redação Proposta	A Minuta de Resolução deve ser revista por esta E. ANTAQ, a fim de substituir as propostas de alteração da Resolução 62 pelo monitoramento periódico das tabelas públicas de preços de THC divulgadas pelos transportadores marítimos, sendo que tal proposta já possibilita integralmente a fiscalização sobre o cumprimento dos deveres impostos aos transportadores marítimos pela atual regulamentação da ANTAQ. Como consequência disso, a proposta de publicação de uma instrução normativa voltada ao estabelecimento de metodologia para apreciação de condutas abusivas relativas à THC deve ser reconsiderada, visto que eventuais abusividades pontuais devem ser devidamente apuradas pela ANTAQ em controle regulatório ex post, mediante solicitação dos usuários, a fim de apurar estritamente eventual descumprimento do contrato livremente pactuado entre as partes. Dito isso, caso esta E. ANTAQ decida prosseguir com as alterações à Resolução 62 propostas na Minuta de Resolução (o que se ventila apenas hipoteticamente), a minuta de instrução normativa deve ser revista. Em função do limite de caracteres, o CENTRONAVE apresenta suas contribuições completas de revisão da Minuta de Resolução por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br .
	Justificativa alteração para	A Minuta de Resolução deve ser revista por esta E. ANTAQ, a fim de substituir as propostas de alteração da Resolução 62 pelo monitoramento periódico das tabelas públicas de preços de THC divulgadas pelos transportadores marítimos, sendo que tal proposta já possibilita integralmente a fiscalização sobre o cumprimento dos deveres impostos aos transportadores marítimos pela atual regulamentação da ANTAQ. Como consequência disso, a proposta de publicação de uma instrução normativa voltada ao estabelecimento de metodologia para apreciação de condutas abusivas relativas à THC deve ser reconsiderada, visto que eventuais abusividades pontuais devem ser devidamente apuradas pela ANTAQ em controle regulatório ex post, mediante solicitação dos usuários, a fim de apurar estritamente eventual descumprimento do contrato livremente pactuado entre as partes. Dito isso, caso esta E. ANTAQ decida prosseguir com as alterações à Resolução 62 propostas na Minuta de Resolução (o que se ventila apenas hipoteticamente), a minuta de instrução normativa deve ser revista. Em função do limite de caracteres, o CENTRONAVE apresenta suas contribuições completas de revisão da Minuta de Resolução por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br .

Análise Técnica	Não Acatada
Justificativa Técnica	<p>Para que a THC se tornasse obrigação contratual, deveria haver expressamente um serviço realizado pelo transportador marítimo ou agente intermediário, doravante transportador marítimo, o que não ocorre na prática. Conforme delineado no Relatório de AIR 1/2021/GRM/SRG (1237879), o transportador marítimo tão somente atua em nome do embarcador ou consignatário na movimentação portuária e, pelo serviço ser pago pelo transportador marítimo em nome do usuário, lhe faz a cobrança a título de restituição. Dessa forma, não há prestação de serviços livremente negociada, tal como é com o frete marítimo. Adicionalmente, relações jurídicas estabelecidas entre os agentes e valores de THC à luz do cenário internacional são assuntos paralelos, não de causa e efeito, tal como a contribuição em tela vislumbra ser. Em ponto seguinte, comenta-se que questões foram aperfeiçoadas em resultado da análise das contribuições. Por outro lado, o cenário regulatório proposto e retificado não é de impossível implementação. Pelo contrário, é de anseio de stakeholders que a regulação em proposição avance, além do fato de tal cenário ter sido verificado em benchmarking internacional. Por fim, o monitoramento periódico das tabelas públicas de preços de THC divulgadas pelos transportadores marítimos é boa contribuição e faz parte da metodologia de combate a condutas abusivas proposta na versão final, não obstante tratar-se de metodologia incompleta, de modo que a proposição aqui apresentada é conteúdo do arcabouço regulatório em desenvolvimento, não proposição regulatória per se.</p>

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
6	Redação Proposta	Art 1o - ALTERAÇÃO “Disciplinar a metodologia para determinar abusividade na cobrança de da Tarifa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge ...” Substituição da palavra “taxa” por “tarifa”.
	Justificativa para alteração	Justificativas: Substituição do termo “taxa” por “tarifa”, porque no vocabulário jurídico-fiscal brasileiro, taxa é denominação de cobrança de valor para o poder público; No caso específico, trata-se de tarifa de uso do terminal arrendado ou autorizado pela União, que de acordo com a CF é responsabilidade da União, como igualmente são pedágios de rodovias e fretes ferroviários; Cria insegurança jurídica ao usuário, uma vez que o termo “taxa” não se caracteriza nem como preço nem como tarifa.
	Análise Técnica	Não Acatada
	Justificativa Técnica	Muito embora a análise técnica tenha enquadrado a THC como preço público em sentido estrito (diferente de tarifa, conforme se pode verificar das argumentações expostas no Relatório de AIR 4), a manutenção do nome Taxa de Movimentação do Terminal se dá tão somente em razão dos costumes e da tradução livre em inglês que foi adotada para o mercado, muito embora o indigitado relatório tenha defendido que a melhor tradução para "Charge" tivesse sido "Encargo".

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

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	ANUT - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE DE CARGA (05498726000110)
7	Redação Proposta	Incluir no parágrafo o SSE - Serviço de Segregação e Entrega de conteineres, como já proposto no texto alternativo do Art. 1º. Dai para frente revisar todos os art. incluindo o SSE, previsto na Resolução Normativa 34 de 19/08/2019.
	Justificativa para alteração	Maior abrangência da norma incluindo todas as taxas de terminal ou de operadores portuários, tanto na exportação como na importação.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	Não é objeto deste eixo da Agenda Regulatória 2022-2024 apreciar o Serviço de Segregação e Entrega, o qual está em curso no processo condutor n. 50300.008713/2020-67.

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

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
8	Redação Proposta	Art 2o - ALTERAÇÃO Diz no artigo. "... apuração de indícios de abusividade na cobrança de THC ...", bem como no seu Art. 1o. Preliminarmente, cabe definir com exatidão o que é "conduta abusiva", quem é o autor e quem é a vítima.
	Justificativa para alteração	"Conduta abusiva" é a cobrança de tarifa do THC em valor exorbitante pelo transportador marítimo ou terminal de contêiner ao Usuário, dono de carga. "Valor exorbitante" - é o parâmetro de valor quando o serviço THC de exportação excede a soma dos valores de serviços THC de importação mais o SSE. E quando o serviço THC de importação excede ao valor do THC de exportação menos o SSE. Justificativas: A norma não pode estar em desacordo com as definições de outra norma, a RN 34, que criou 3 serviços diferentes; Se não houver clareza e coerência com a descrição do serviço da citada norma, ao se mencionar apenas o THC, genericamente, resta caracterizada a cobrança em duplicidade de serviço do SSE; A Usuport não pode deixar de registrar a sua total discordância com as definições da RN 34, quando o THC foi "fatiado" em três serviços diferentes, não sendo esta a prática globalizada, dificultando a competição do Brasil no comércio internacional. Ao adotar um sistema diferente, a Agência torna-se a responsável por contribuir para a exclusão do país ao ambiente globalizado. THC - Tarifa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge, é a principal tarifa cobrada pelo Terminal de Contêiner, por serviço de movimentação de cargas, na importação ou na exportação. As minutas da IN e Resolução Antaq, no entanto, nos seus Arts. 1os, referem-se à THC. Esta referência está em desacordo com a RN34 (art.2o - X), uma vez que esta subdividiu a THC em 3 serviços distintos com abrangências físicas diferentes. Assim, a definição da

	<p>cobrança da tarifa do serviço, deve ser exata, dizendo quais os serviços que o transportador marítimo cobrará e a quem. Terminal de Contêiner - agente econômico arrendatário ou autorizatório prestador do serviço denominado THC, fiscalizado pela Agência para evitar condutas abusivas ao Usuário. Transportador Marítimo - agente econômico que transporta carga de um porto para outro, prestando o serviço de frete, sempre contratado pelo Usuário, dono de carga, e fiscalizado pela Agência para evitar condutas abusivas ao Usuário. Usuário, Dono de Carga - agente econômico, contratante e pagador de todos os serviços prestados pelo Transportador Marítimo e Terminal de Contêiner. O Usuário é o único contratante, portanto a vítima de condutas abusivas praticadas pelo Transportador Marítimo e/ou Terminal de Contêiner.</p>
Análise Técnica	Não acatada
Justificativa Técnica	<p>A definição proposta de conduta abusiva está apresentada na minuta de Instrução Normativa (sei n. 1435552), art. 11, § 1º: "Conduta abusiva é aquela na qual não existem justificativas adequadas, razoáveis, verossímeis e comprováveis." Adicionalmente, reitera-se que não é objeto deste eixo da Agenda Regulatória 2022-2024 apreciar o Serviço de Segregação e Entrega, o qual está em curso no processo condutor n. 50300.008713/2020-67.</p>

Instrução Normativa	a legitimidade da parte para representar a requerente;
---------------------	--

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

	transportador marítimo na qualidade de “intermediário” na contratação da THC em nome do usuário apenas deve prosseguir caso a parte interessada apresente instrumento de procuração comprovando a outorga de poderes ao transportador marítimo para o fim específico de contratação da THC junto ao operador portuário, em atendimento ao art. 653 do Código Civil. Sem tal documento comprobatório da legitimidade da denunciante, a denúncia deve ser arquivada em análise de mérito, diante da ausência de documento obrigatório para comprovar a relação de “intermediação” entre transportador marítimo e usuário para a contratação dos serviços de operação de pátio. Isso porque, na ausência de procuração específica, não se constitui relação jurídica de mandato, devendo ser reconhecido em tais casos que o transportador marítimo não contratou os serviços de operação de pátio na qualidade de “intermediário” do usuário, e sim para atender a seus próprios interesses, de modo que o usuário não é parte legítima para requerer informações confidenciais do contrato celebrado entre o transportador marítimo e o operador portuário, inexistindo qualquer pagamento do usuário ao transportador marítimo a título de “restituição”.
Análise Técnica	Não acatada
Justificativa Técnica	Não é necessário o recebimento de procuração, a qual implicaria meramente ônus burocrático, basta que conste no contrato de transporte o que a THC remunera e que nele conste o fato gerador, serviço(s) a que se aplica(m), base de cálculo e período de aplicação.

Instrução Normativa	o cumprimento, pela parte interessada, de submissão das informações mínimas necessárias para a averiguação de indícios de abusividade na cobrança de THC a título de restituição; e
---------------------	---

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Centro Nacional De navegação Transatlântica – CNTT (33109000000183)
10	Redação Proposta	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), o art. 5º, III deve ter sua redação alterada. Para fins de comprovação da submissão das informações mínimas necessárias para a averiguação de indícios de abusividade na cobrança da THC, a denunciante deve comprovar que o valor da THC previamente pactuado em regime de liberdade de negociação com o transportador marítimo não foi observado. Sem documentos comprobatórios de tal descumprimento contratual, a denúncia deve ser arquivada, diante da ausência de materialidade da infração, considerando que vigora no mercado de transporte marítimo o regime legal de liberdade de preços e de negociação, conforme o art. 421 do Código Civil e os arts. arts. 43, II e 45 da Lei nº 10.233/2001.
	Justificativa alteração	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), o art. 5º, III deve ter sua redação alterada. Para fins de comprovação da submissão das informações mínimas necessárias para a averiguação de indícios de abusividade na cobrança da THC, a denunciante deve comprovar que o valor da THC previamente pactuado em regime de liberdade de negociação com o transportador marítimo não foi observado. Sem documentos comprobatórios de tal descumprimento contratual, a denúncia deve ser arquivada, diante da ausência de materialidade da infração,

	considerando que vigora no mercado de transporte marítimo o regime legal de liberdade de preços e de negociação, conforme o art. 421 do Código Civil e os arts. arts. 43, II e 45 da Lei nº 10.233/2001.
Análise Técnica	Não acatada
Justificativa Técnica	<p>"Conforme parágrafo 197 do Relatório de AIR 4, (...) Para a caracterização da abusividade, porém, não é necessário que a prática seja uma ilicitude per se. Mesmo no exercício de prerrogativas legítimas, conferidas por lei ou não proibidas pela legislação, a ação econômica pode ferir interesses, lesar terceiros, produzir desequilíbrios no mercado. Trata-se então de uma lesão de direito que, inobstante a legitimidade da prática, pode gerar responsabilidade. Ou seja, o ato que obedece aos limites da lei, mas que, no exercício do direito, viola princípios de finalidade econômica da instituição social do mercado, produzindo um desequilíbrio entre o interesse individual e o da coletividade, constitui um abuso do poder econômico enquanto poder juridicamente garantido pela Constituição."</p> <p>Dessa forma, a assinatura de um contrato de adesão não implica liberdade negocial, livre vontade entre as partes e tampouco ausência de abusividades.</p>

Instrução Normativa	A análise do requerimento inicial dar-se-á mediante o recebimento das seguintes informações:
---------------------	--

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	AEXA-Associação de Exportadores de Açúcar e Álcool (10828710000168)
11	Redação Proposta	Incluir as alíneas: k) Termo Internacional de comércio utilizado (Incoterms); l) Documento fiável, público ou privado, que comprove o valor da carga sendo importada ou exportada;
	Justificativa alteração para	Para a inserção da alínea k): Incoterms é a abreviação de uma expressão inglesa: International Commercial Terms, que constituem um padrão de normas que regulamentam o comércio internacional de mercadorias e definem quem pagará o frete e o seguro, qual o local de entrega, entre outros pontos fundamentais para se perceber no detalhe as circunstâncias da transação. Para a inserção da alínea l): Na análise de indícios de abusividade na cobrança de THC é imprescindível que o valor da carga importada ou exportada, que se encontra no interior do contêiner, seja conhecido e levado em consideração.
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa Técnica	Acata-se a proposta de inclusão das incoterms no rol não exaustivo de informações que subsidiem a análise de indícios de abusividade. Por outro lado, não se vislumbra como de grande resultado a inclusão do valor da mercadoria no interior do contêiner, o que pode aumentar sobremaneira os custos da análise sem ganhos marginais consideráveis. Reforça-se, contudo, que continua sendo rol não exaustivo de informações a serem obtidas, de modo que o valor da mercadoria ainda pode ser informação utilizada, caso determinada análise necessite da informação para subsidiar a averiguação.

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

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
12	Redação Proposta	Conhecimento de embarque marítimo, com inclusão do Incoterm da operação, uma vez que os contratos ou acordos celebrados entre comprador e vendedor é necessário;	
	Justificativa para alteração	Tendo em vista a relevância do contrato entre usuários, comprador e vendedor, contém o Incoterm para entender o contexto da operação de contratação, sugere-se alterar a alínea a do inciso II para incluir o Incoterm.	
	Análise Técnica	Acatada	
	Justificativa Técnica	Acata-se a proposta de inclusão das incoterms no rol não exaustivo de informações que subsidiem a análise de indícios de abusividade, por entender que diferentes Incoterms implicam diferentes análises, de sorte que acatar sua inclusão caminha ao objetivo de tornar as análises mais eficazes.	

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira da Indústria do Arroz (10791765000140)
13	Redação Proposta	a) conhecimento de embarque marítimo, Incoterm da operação, contratos ou acordos celebrados entre as partes;	
	Justificativa para alteração	Tendo em vista a relevância do Incoterm para entender o contexto da operação de contratação, sugere-se alterar a alínea a do inciso II para: a) conhecimento de embarque marítimo, Incoterm da operação, contratos ou acordos celebrados entre as partes;	
	Análise Técnica	Parcialmente acatada	
	Justificativa Técnica	Acata-se a proposta de inclusão das incoterms no rol não exaustivo de informações que subsidiem a análise de indícios de abusividade, por entender que diferentes Incoterms implicam diferentes análises, de sorte que acatar sua inclusão caminha ao objetivo de tornar as análises mais eficazes. Por outro lado, diverge-se da forma proposta para sua inclusão.	

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (03449280000108)
14	Redação Proposta	a) conhecimento de embarque marítimo, Incoterm da operação, contratos ou acordos celebrados entre as partes;	
	Justificativa para alteração	Tendo em vista a relevância do Incoterm para entender o contexto da operação de contratação, sugere-se alterar a alínea a do inciso II para incluir o Incoterm	
	Análise Técnica	Parcialmente acatada	
	Justificativa Técnica	Acata-se a proposta de inclusão das incoterms no rol não exaustivo de informações que subsidiem a análise de indícios de abusividade, por entender que diferentes Incoterms implicam diferentes análises, de sorte que acatar sua inclusão caminha ao objetivo de tornar as análises mais eficazes. Por outro lado, diverge-se da forma proposta para sua inclusão.	

Instrução Normativa	nota fiscal acerca do pagamento pelo serviço de intermediação de THC;
---------------------	---

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
15	Redação Proposta	A Usuport não concorda com a emissão de nota fiscal referente à intermediação, logo que o serviço THC, principal, obrigatório e previsível, é de responsabilidade da União.
	Justificativa para alteração	A Usuport não concorda com a emissão de nota fiscal referente à intermediação, logo que o serviço THC, principal, obrigatório e previsível, é de responsabilidade da União.
	Análise Técnica	Não Acatada
	Justificativa Técnica	A análise manifesta ciência da discordância à proposição regulatória. Contudo, tal discordância não foi acompanhada de justificativas que fundamentem e permitam à setorial técnica a reavaliação da AIR.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT (33109000000183)
16	Redação Proposta	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), o art. 6º, II, b deve ser suprimido, diante da impossibilidade de emissão de nota fiscal por parte de transportadores marítimos e suas respectivas agências atuantes no Brasil, bem como da obrigatoriedade de inserção da THC em Conhecimento de Embarque prevista na Lei Federal nº 10.893/2004.
	Justificativa para alteração	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), o art. 6º, II, b deve ser suprimido, diante da impossibilidade de emissão de nota fiscal por parte de transportadores marítimos e suas respectivas agências atuantes no Brasil, bem como da obrigatoriedade de inserção da THC em Conhecimento de Embarque prevista na Lei Federal nº 10.893/2004.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	A justificativa técnica divide-se em dois pontos. O primeiro é que a inserção da THC como componente do frete aplica-se somente para fins do cômputo do AFRMM, conforme preconiza a própria Lei Federal n. 10.893/2004 e já destacada no Relatório de AIR 4. O segundo ponto é que se o serviço pelo qual se emite cobrança não pode ser emitido nota fiscal, então ele não pode ser cobrado à parte contratante, conforme também preconiza o Código Civil, igualmente pontuado no Relatório de AIR. Por fim, a nota fiscal a ser emitida passou a ser tão somente aquela em razão do valor cobrado pela intermediação na contratação da parcela da box rate referente à THC, que não guarda segredo comercial de negócios jurídicos alheios e não possui informação que deva ser sigilosa à parte contratante, sob pena de nulidade da cobrança de THC.

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

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
17	Redação Proposta	O THC deve ser retirado do caráter confidencial por ser o principal, obrigatório e previsível serviço prestado pelo terminal autorizado ou concessionado pela União. Se não houvesse o interesse público no serviço do THC, não haveria necessidade de efetuar leilões de arrendamentos para exploração de bem público, processos de autorizações para terminais privados e atuação de agência reguladora.	
	Justificativa para alteração	O THC deve ser retirado do caráter confidencial por ser o principal, obrigatório e previsível serviço prestado pelo terminal autorizado ou concessionado pela União. Se não houvesse o interesse público no serviço do THC, não haveria necessidade de efetuar leilões de arrendamentos para exploração de bem público, processos de autorizações para terminais privados e atuação de agência reguladora.	
	Análise Técnica	Não Acatada	
	Justificativa Técnica	<p>Conforme o Relatório de AIR 4 descreve, (§ 115) "Em suma, para a instituição de preço público autorizado pelos arts. 173 e 150, § 3º, da Constituição Federal de 1988, faz-se necessário que: (i) o regime jurídico da contratação seja de direito privado; (ii) remunere a exploração de uma atividade econômica pelo Poder Público; e (iii) decorra de livre acordo de vontades, de onde se extrai a característica da facultatividade."</p> <p>Além disso (§ 121) "Hely Lopes Meirelles distingue os serviços públicos entre os propriamente ditos e os de utilidade pública. Os primeiros são aqueles reservados à prestação direta pelo Estado, em razão de sua essencialidade e necessidade para a sociedade, a exemplo dos serviços de defesa nacional, os de polícia e os de preservação de saúde pública. De outro lado, estão os serviços de utilidade pública, em que o Poder Público pode delegar a sua execução, na medida em que são prestados para fins de trazer conveniência ao seu usuário, e não essencialidade ou necessidade. Nesta categoria estão incluídos os serviços de energia, gás, telefone, transporte coletivo.[20]".</p> <p>Por último (§138), "De forma inversa, não caberia cogitar de concessão, nem, portanto, tarifa, quando terceiro presta serviços de saúde ou de educação, já que nem uma nem outra destas atividades se constituem em serviços privativos do Estado. Há, nesse caso, autorização, sendo o valor cobrado preço público em sentido estrito. De acordo com referido autor, quando essas atividades são desempenhadas diretamente pelo Estado, submetem-se ao regime próprio dos serviços públicos, mas seu desempenho é "livre" para os particulares, desde que preenchidas as condições previstas na Constituição Federal e em leis e/ou normas específicas.[26]".</p> <p>Dessa forma, em apertada síntese, mantém-se o entendimento de que o THC enquadra-se na modalidade "preço público em sentido estrito", delegada à iniciativa privada mediante "autorização".</p> <p>Diante o exposto e como não foram apresentadas contribuições que ensejassem atualizações ou retificações de entendimento regulatório, por ser uma atividade privada de relevante interesse público, não pode o segredo comercial ser exposto a partes alheias ao negócio jurídico, razão pela qual não prospera a retirada de seu caráter confidencial.</p>	

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT (33109000000183)
18	Redação Proposta	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 6º, II, c e i devem ser suprimidos, diante da confidencialidade que rege os contratos celebrados entre transportadores marítimos e operadores portuários, por se tratar de informação concorrencialmente sensível.	
	Justificativa para alteração	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 6º, II, c e i devem ser suprimidos, diante da confidencialidade que rege os contratos celebrados entre transportadores marítimos e operadores portuários, por se tratar de informação concorrencialmente sensível.	
	Análise Técnica	Não Acatada	
	Justificativa Técnica	Conforme comentado no Relatório de AIR, se o serviço pelo qual se emite cobrança não pode ser emitido nota fiscal, então ele não pode ser cobrado à parte contratante, conforme preconiza o Código Civil. Nessa baila, e levando-se em consideração as colocações trazidas pela contribuinte na Audiência Pública anterior, retificou-se a necessidade de comprovação que gerasse imbróglios fiscais e pudesse afetar o sigilo comercial. Por fim, as informações dispostas na minuta de Instrução Normativa são para envio à ANTAQ, não ao usuário. Sendo assim, não há questão de sigilo comercial, dado que são informações que guardam respaldo no art. 5º, § 2º do Decreto n. 7.724/2012.	

Instrução Normativa	nota fiscal acerca do pagamento pela cesta de serviços;
---------------------	---

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
19	Redação Proposta	A Usuport não concorda com a emissão de nota fiscal referente à intermediação, logo que o serviço THC, principal, obrigatório e previsível, é de responsabilidade da União.	
	Justificativa para alteração	A Usuport não concorda com a emissão de nota fiscal referente à intermediação, logo que o serviço THC, principal, obrigatório e previsível, é de responsabilidade da União.	
	Análise Técnica	Não Acatada	
	Justificativa Técnica	A análise manifesta ciência da discordância à proposição regulatória. Contudo, tal discordância não foi acompanhada de justificativas que fundamentem e permitam à setorial técnica a reavaliação da AIR.	

Instrução Normativa	valor do frete contratado ao transportador marítimo ou ao agente intermediário;
---------------------	---

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
20	Redação Proposta	Não cabe confidencialidade para o THC, uma vez que é um serviço de interesse público e deve ser 100% transparente.	
	Justificativa para alteração	Não cabe confidencialidade para o THC, uma vez que é um serviço de interesse público e deve ser 100% transparente.	
	Análise Técnica	Não se aplica	
	Justificativa Técnica	Contribuição de mesmo autor e integralmente contida naquela de ID 17.	

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT (33109000000183)
21	Redação Proposta	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 6º, II, g e j devem ser suprimidos, visto que tratam de valores alheios à THC livremente pactuada entre as partes, de modo que não interferem na análise de eventual descumprimento contratual em relação ao valor da THC.	
	Justificativa para alteração	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 6º, II, g e j devem ser suprimidos, visto que tratam de valores alheios à THC livremente pactuada entre as partes, de modo que não interferem na análise de eventual descumprimento contratual em relação ao valor da THC.	
	Análise Técnica	Não acatada	
	Justificativa Técnica	A questão de livre manifestação de vontade em contratos de adesão já foi observada no Relatório de AIR 4, razão pela qual reitera-se a ressalva em tratar a contratação da THC como "livremente pactuada entre a partes". Caso livre realmente fosse, não haveria tantos imbróglios a respeito do tema, tampouco viria a ser objeto da Agenda Regulatória da ANTAQ. As informações contidas nos incisos em contribuição servem de referência de mercados e contratos para as aferições de THC. Conforme preconiza a metodologia proposta: "condutas abusivas são identificáveis mediante comparação com outros cenários em condições as mais similares possíveis." Portanto, para o mapeamento das diversas condições de mercado, é de importância regulatória o recebimento das informações ali discriminadas, sob prejuízo de eficácia da análise caso não estejam presentes.	

Instrução Normativa	valores cobrados pela instalação portuária ou operador portuário ao transportador marítimo; e
---------------------	---

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT (33109000000183)
----	-------------------------	---

22	Redação Proposta	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 6º, II, c e i devem ser suprimidos, diante da confidencialidade que rege os contratos celebrados entre transportadores marítimos e operadores portuários, por se tratar de informação concorrencialmente sensível.
	Justificativa para alteração	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 6º, II, c e i devem ser suprimidos, diante da confidencialidade que rege os contratos celebrados entre transportadores marítimos e operadores portuários, por se tratar de informação concorrencialmente sensível.
	Análise Técnica	Não se aplica
	Justificativa Técnica	Contribuição de mesmo autor e idêntica àquela de ID 18.

Instrução Normativa	valores totais pagos pelo usuário.
---------------------	------------------------------------

23	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
	Redação Proposta	A confidencialidade é pertinente para as relações entre transportador e terminal, mas não cabe para a THC.	
	Justificativa para alteração	A confidencialidade é pertinente para as relações entre transportador e terminal, mas não cabe para a THC.	
	Análise Técnica	Não se aplica	
Justificativa Técnica		Contribuição de mesmo autor e integralmente contida naquela de ID 17.	

24	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira da Indústria do Arroz (10791765000140)
	Redação Proposta	Contribuição : Tendo em vista a relevância do valor da carga como parâmetro para se apurar a modicidade, sugere-se a inclusão da alínea k. k) valor da carga que se encontra no contêiner, mediante comprovante da Declaração de Importação, da Declaração de Exportação, da Fatura da operação de compra e venda ou de outro comprovante idôneo do valor da carga.	
	Justificativa para alteração	Contribuição : Tendo em vista a relevância do valor da carga como parâmetro para se apurar a modicidade, sugere-se a inclusão da alínea k.	
	Análise Técnica	Não Acatada	
Justificativa Técnica		Não se vislumbra como de grande resultado a inclusão do valor da mercadoria no interior do contêiner, o que pode aumentar sobremaneira os custos da análise sem ganhos marginais consideráveis. Reforça-se, contudo, que continua	

sendo rol não exaustivo de informações a serem obtidas, de modo que o valor da mercadoria ainda pode ser informação utilizada, caso determinada análise necessite da informação para subsidiar a averiguação.

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (03449280000108)
25	Redação Proposta	Contribuição do CECAFÉ: Tendo em vista a relevância do valor da carga como parâmetro para se apurar a modicidade, sugere-se a inclusão da alínea k. k) valor da carga que se encontra no contêiner, mediante comprovante da Declaração de Importação, da Declaração de Exportação, da Fatura da operação de compra e venda ou de outro comprovante idôneo do valor da carga.	
	Justificativa para alteração	Contribuição do CECAFÉ: Tendo em vista a relevância do valor da carga como parâmetro para se apurar a modicidade, sugere-se a inclusão da alínea k.	
	Análise Técnica	Não Acatada	
	Justificativa Técnica	Não se vislumbra como de grande resultado a inclusão do valor da mercadoria no interior do contêiner, o que pode aumentar sobremaneira os custos da análise sem ganhos marginais consideráveis. Reforça-se, contudo, que continua sendo rol não exaustivo de informações a serem obtidas, de modo que o valor da mercadoria ainda pode ser informação utilizada, caso determinada análise necessite da informação para subsidiar a averiguação.	

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT (33109000000183)
26	Redação Proposta	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 6º, II, g e j devem ser suprimidos, visto que tratam de valores alheios à THC livremente pactuada entre as partes, de modo que não interferem na análise de eventual descumprimento contratual em relação ao valor da THC.	
	Justificativa para alteração	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 6º, II, g e j devem ser suprimidos, visto que tratam de valores alheios à THC livremente pactuada entre as partes, de modo que não interferem na análise de eventual descumprimento contratual em relação ao valor da THC.	
	Análise Técnica	Não se aplica	
	Justificativa Técnica	Contribuição de mesmo autor e idêntica àquela de ID 21.	

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

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT (33109000000183)
27	Redação Proposta	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), o art. 7º, I deve ser suprimido, considerando que (i) a “modicidade de tarifas” é conceito aplicável exclusivamente aos serviços de natureza pública, o que não é o caso dos serviços prestados por transportadores marítimos , (ii) não há respaldo legal para a interferência nos preços e condições comerciais estabelecidos nos contratos privados livremente pactuados entre transportadores marítimos e usuários, conforme o art. 421 do Código Civil e os arts. 43, II e 45 da Lei nº 10.233/2001, e (iii) os custos incorridos por transportadores marítimos são informações concorrencialmente sensíveis (conforme já reconhecido pelo CADE), de modo que não há fundamento legal para eventual análise do “equilíbrio entre os custos da prestação dos serviços e os benefícios oferecidos aos usuários”. A análise e apuração de denúncias de cobranças abusivas de THC devem ser devidamente investigadas pela ANTAQ em controle regulatório ex post, mediante solicitação dos usuários, a fim de apurar estritamente eventual descumprimento do contrato livremente pactuado entre as partes.
	Justificativa alteração para	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), o art. 7º, I deve ser suprimido, considerando que (i) a “modicidade de tarifas” é conceito aplicável exclusivamente aos serviços de natureza pública, o que não é o caso dos serviços prestados por transportadores marítimos , (ii) não há respaldo legal para a interferência nos preços e condições comerciais estabelecidos nos contratos privados livremente pactuados entre transportadores marítimos e usuários, conforme o art. 421 do Código Civil e os arts. 43, II e 45 da Lei nº 10.233/2001, e (iii) os custos incorridos por transportadores marítimos são informações concorrencialmente sensíveis (conforme já reconhecido pelo CADE), de modo que não há fundamento legal para eventual análise do “equilíbrio entre os custos da prestação dos serviços e os benefícios oferecidos aos usuários”. A análise e apuração de denúncias de cobranças abusivas de THC devem ser devidamente investigadas pela ANTAQ em controle regulatório ex post, mediante solicitação dos usuários, a fim de apurar estritamente eventual descumprimento do contrato livremente pactuado entre as partes.
	Análise Técnica	Não Acatada
	Justificativa Técnica	Não há conflito entre os indigitados dispositivos apresentados e a presente regulação proposta. Em verdade, a própria lei n. 10.233 permite a regulação com vistas à modicidade tarifária, quando estabelece, em seu art. 20: "São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário: (...) II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a: (...) a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;". Adicionalmente, a

intervenção aqui proposta é mínima e alinha-se ao disposto no Código Civil. Em complemento, reforça-se que as informações dispostas na minuta de Instrução Normativa são para envio à ANTAQ, não ao usuário. Sendo assim, não há questão de sigilo comercial, dado que são informações que guardam respaldo no art. 5º, § 2º do Decreto n. 7.724/2012. Em último ponto, indaga-se a respeito de um entendimento proposto pela contribuinte que traga "livre negociação entre as partes" e que ao mesmo tempo vai contra regulações que busquem combater condutas abusivas e que busque benefícios aos contratantes oriundos de cobranças prestadas. Em verdade, a regulação que busca combater condutas abusivas e garantir que cobranças realizadas tragam benefícios aos pagantes é uma regulação que caminha para uma verdadeira livre negociação entre contratante e contratado.

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

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
28	Redação Proposta	O THC não possui natureza de preço, mas sim de natureza pública, por ser serviço prestado por empresa em bem público, obtido por meio de arrendamento, assim como, trata-se de responsabilidade da União, por conter interesse público nacional.
	Justificativa para alteração	O THC não possui natureza de preço, mas sim de natureza pública, por ser serviço prestado por empresa em bem público, obtido por meio de arrendamento, assim como, trata-se de responsabilidade da União, por conter interesse público nacional.
	Análise Técnica	Não Acatada
	Justificativa Técnica	<p>Não obstante a ausência de fundamentações que tragam subsídios para que a análise técnica atualize o entendimento regulatório exarado no Relatório de AIR 4, reforça-se o ali já exposto: (§ 115) "Em suma, para a instituição de preço público autorizado pelos arts. 173 e 150, § 3º, da Constituição Federal de 1988, faz-se necessário que: (i) o regime jurídico da contratação seja de direito privado; (ii) remunere a exploração de uma atividade econômica pelo Poder Público; e (iii) decorra de livre acordo de vontades, de onde se extrai a característica da facultatividade."</p> <p>Além disso (§ 121) "Hely Lopes Meirelles distingue os serviços públicos entre os propriamente ditos e os de utilidade pública. Os primeiros são aqueles reservados à prestação direta pelo Estado, em razão de sua essencialidade e necessidade para a sociedade, a exemplo dos serviços de defesa nacional, os de polícia e os de preservação de saúde pública. De outro lado, estão os serviços de utilidade pública, em que o Poder Público poderá delegar a sua execução, na medida em que são prestados para fins de trazer conveniência ao seu usuário, e não essencialidade ou necessidade. Nesta categoria estão incluídos os serviços de energia, gás, telefone, transporte coletivo.[20]".</p>

Por último (§138), "De forma inversa, não caberia cogitar de concessão, nem, portanto, tarifa, quando terceiro presta serviços de saúde ou de educação, já que nem uma nem outra destas atividades se constituem em serviços privativos do Estado. Há, nesse caso, autorização, sendo o valor cobrado preço público em sentido estrito. De acordo com referido autor, quando essas atividades são desempenhadas diretamente pelo Estado, submetem-se ao regime próprio dos serviços públicos, mas seu desempenho é "livre" para os particulares, desde que preenchidas as condições previstas na Constituição Federal e em leis e/ou normas específicas.[26]".

Dessa forma, em apertada síntese, mantém-se o entendimento de a THC enquadrar-se na modalidade "preço público em sentido estrito", delegada à iniciativa privada mediante "autorização".

Diante o exposto e como não foram apresentadas contribuições que ensejassem atualizações ou retificações de entendimento regulatório, mantém-se a compreensão de a THC ser uma atividade privada de relevante interesse público.

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira da Indústria do Arroz (10791765000140)
29	Redação Proposta	Art. 8º Constitui como diretriz geral o reconhecimento de que a THC possui natureza de preço e que se trata de serviço portuário, nos termos do inciso X do art. 2º, da Resolução Normativa nº 34/2019, e pode decorrer de negociação de serviços entre o transportador marítimo e a instalação portuária ou operador portuário, que pode envolver movimentação expressiva de quantidade de cargas de diversos agentes econômicos e que possui o condão de trazer ganhos de eficiência ao usuário, ao transportador marítimo e à instalação portuária ou operador portuário, com o objetivo de promover a fluidez logística de transporte mediante adoção de práticas justas e razoáveis. Justificativa: Ajuste para ressaltar que o THC é serviço portuário, excepcionalmente cobrado pelo transportador ou seu agente intermediário	
	Justificativa para alteração	Justificativa: Ajuste para ressaltar que o THC é serviço portuário, excepcionalmente cobrado pelo transportador ou seu agente intermediário. Observo que a RN 34/2019 foi revogada pela Res 72/2022	
	Análise Técnica	Não Acatada	
	Justificativa Técnica	Por questões de técnica de redação legislativa, uma Instrução Normativa não pode inovar em direitos e obrigações no ordenamento regulatório. Dessa forma, explicitar que a definição de THC é aquela constante da Resolução Antaq n. 72 traria mera prolixidade no texto. O mesmo vale para a conceituação da THC como serviço portuário, conceito que já consta na minuta de Resolução proposta. Reforça-se que nenhuma das alterações propostas trouxe nova definição de THC, tampouco trouxe conflitos de interpretação de conceitos.	

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (03449280000108)
30	Redação Proposta	Art. 8º Constitui como diretriz geral o reconhecimento de que a THC possui natureza de preço e que se trata de serviço portuário, nos termos do inciso X do art. 2º, da Resolução Normativa nº 34/2019, e pode decorrer de negociação de serviços entre o transportador marítimo e a instalação portuária ou operador portuário, que pode envolver movimentação expressiva de quantidade de cargas de diversos agentes econômicos e que possui o condão de trazer	

		ganhos de eficiência ao usuário, ao transportador marítimo e à instalação portuária ou operador portuário, com o objetivo de promover a fluidez logística de transporte mediante adoção de práticas justas e razoáveis.
Justificativa para alteração		Justificativa: Ajuste para ressaltar que o THC é serviço portuário, excepcionalmente cobrado pelo transportador ou seu agente intermediário
Análise Técnica		Não acatada
Justificativa Técnica		Por questões de técnica de redação legislativa, uma Instrução Normativa não pode inovar em direitos e obrigações no ordenamento regulatório. Dessa forma, explicitar que a definição de THC é aquela constante da Resolução Antaq n. 72 traria mera prolixidade no texto. O mesmo vale para a conceituação da THC como serviço portuário, conceito que já consta na minuta de Resolução proposta. Reforça-se que nenhuma das alterações propostas trouxe nova definição de THC, tampouco trouxe conflitos de interpretação de conceitos.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
31	Redação Proposta	IN ART. 8o. - "Constitui como diretriz geral o reconhecimento de que o THC possui natureza de preço ..."
	Justificativa para alteração	"Constitui como diretriz geral o reconhecimento de que o THC possui natureza de preço ..." A Usuport não concorda com esta diretriz porque o THC é o pedágio cobrado do Usuário, dono da carga, pelo serviço de utilização do Terminal de Contêiner arrendado ou autorizado. O THC é o principal e previsível serviço prestado pelo Terminal, cobrado em 100% das cargas nele movimentadas. A Agência e o Terminal devem obedecer as Leis 12.815 e 10.233, decorrentes do Art. 21 da CF, onde é preciso a competência da União, conforme o inciso 12, alínea "f", "explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão os portos marítimos." A União é a responsável pela exploração dos serviços portuários, o que significa possuir natureza pública, traduzido em preços públicos ou tarifas públicas. Além do mais, os terminais arrendados estão situados em bens públicos, o que reforça a cobrança de tarifa pública, análogamente ao pedágio de rodovia, tarifa de frete ferroviário e tarifa de embarque em aeroporto. Caso reconheça que possui natureza de preço privado, ao contrário do definido na CF, a Antaq estaria, consequentemente, privilegiando os Terminais e prejudicando os donos de cargas. A "natureza de preço" pode definir a discussão entre o contratante e contratado no âmbito privado, excluindo a União e até mesmo a própria agência reguladora, o que não é desejado nem correto. Nas exportações FOB e importações CIF, situações típicas da maioria das operações do comércio exterior brasileiro, restam caracterizadas monopólio, em que o dono da carga não tem alternativa de escolha. Esta norma é a oportunidade de começar a sanar este grave problema que atinge a competitividade do Brasil.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	A conceituação de THC como preço já foi objeto de apreciação regulatória quando da publicação da antiga Resolução Normativa Antaq n.34, agora Resolução Antaq n. 72. A análise desenvolvida no Relatório de AIR 4 buscou detalhar as distinções de conceitos no direito econômico e, paralelamente, foi ao encontro da conceituação de preço já existente na atual Resolução n. 72. Repisa-se que a atual classificação guarda justamente obediência ao art. 21, 12, "f", da Constituição da República, ao clarificar que para serviços autorizados, que são aqueles prestados pelos transportadores marítimos, trata-se de natureza de preço. Por fim, relembra-se que a atual proposta tornou expressa a contratação direta, nunca proibida, entre usuário e terminal,

e que ainda assim não opera em regime de concessão de serviços públicos, mas precisamente em regime de arrendamento. Tal distinção também consta no Relatório de AIR 4.

Instrução Normativa	Constitui como igual diretriz geral o reconhecimento de que é permitida a celebração de negócio jurídico diretamente entre usuário e instalação portuária ou operador portuário na contratação de serviços portuários de movimentação de cargas.
---------------------	--

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira da Indústria do Arroz (10791765000140)
32	Redação Proposta	Parágrafo Único Constitui como igual diretriz geral o reconhecimento de que é permitida a celebração de negócio jurídico diretamente entre usuário e instalação portuária ou operador portuário na contratação de serviços portuários de movimentação de cargas, e que o valor pago a título de THC decorrente dessa contratação direta também se submete à metodologia para aferição de abusividade dessa norma.
	Justificativa para alteração	alteração do parágrafo único, para incluir eventual THC cobrado pelo operador portuário diretamente do usuário, à metodologia da abusividade.
	Análise Técnica	Parcialmente Acatada
	Justificativa Técnica	Acata-se a proposta e diverge-se no método. Tal inclusão foi readequada no art. 12 da minuta de instrução normativa.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (03449280000108)
33	Redação Proposta	Parágrafo Único Constitui como igual diretriz geral o reconhecimento de que é permitida a celebração de negócio jurídico diretamente entre usuário e instalação portuária ou operador portuário na contratação de serviços portuários de movimentação de cargas, e que o valor pago a título de THC decorrente dessa contratação direta também se submete à metodologia para aferição de abusividade dessa norma.
	Justificativa para alteração	Contribuição do CECAFÉ: trechos em vermelho, alteração do parágrafo único, para incluir eventual THC cobrado pelo operador portuário diretamente do usuário, à metodologia da abusividade.
	Análise Técnica	Parcialmente Acatada
	Justificativa Técnica	Acata-se a proposta e diverge-se no método. Tal inclusão foi readequada no art. 12 da minuta de instrução normativa.

Instrução Normativa	A metodologia para aferição de abusividade possui as seguintes etapas orientadoras:
---------------------	---

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT (33109000000183)
34	Redação Proposta	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 10 e 11 devem ter sua redação alterada, a fim de se considerar cabível a configuração de infrações exclusivamente caso comprovado documentalmente que o valor de THC previamente pactuado entre transportador marítimo e usuário não foi observado, por se tratar de obrigação contratual livremente estabelecida entre as partes.	
	Justificativa alteração para	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 10 e 11 devem ter sua redação alterada, a fim de se considerar cabível a configuração de infrações exclusivamente caso comprovado documentalmente que o valor de THC previamente pactuado entre transportador marítimo e usuário não foi observado, por se tratar de obrigação contratual livremente estabelecida entre as partes.	
	Análise Técnica	Não acatada	
	Justificativa Técnica	A questão de livre manifestação de vontade em contratos de adesão já foi observada no Relatório de AIR 4, razão pela qual reitera-se a ressalva em tratar a contratação da THC como "livremente pactuada entre a partes". Caso livre realmente fosse, não haveria tantos imbróglios a respeito do tema, tampouco viria a ser objeto da Agenda Regulatória da ANTAQ. As etapas orientadoras nos incisos em contribuição servem de referência de rito processual para as aferições de THC. Conforme preconiza a metodologia proposta: "condutas abusivas são identificáveis mediante comparação com outros cenários em condições as mais similares possíveis." Portanto, para o mapeamento das diversas condições de mercado, é de importância regulatória o prosseguimento do rito regulatório e seu estabelecimento em instrução normativa. A hipótese apresentada pela contribuinte, caso aplicada, seria inócuia, dado que ela teria como pressuposto errôneo o de que contratos de adesão são sempre assinados com livre vontade de ambas as partes.	

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
35	Redação Proposta	Audiência Pública ANTAQ nº 03/2022 Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento das propostas de atos normativos Disciplina a metodologia para a apreciação de condutas abusivas relacionadas à Taxa de Movimentação no Terminal	
	Justificativa alteração para	A iniciativa da Antaq em normatizar a cobrança do THC, tarifa correspondente ao principal serviço prestado pelos terminais de contêiner, é meritória vista a falta de transparência para o único contratante e pagante de todos os serviços, o dono da carga. A prática brasileira é o transportador marítimo pagar o serviço da THC ao terminal e repassar ao dono da carga por valor maior. Na maioria dos portos no mundo, isto ocorre do mesmo modo, porém, o transportador marítimo repassa ao dono da carga o exato valor pago ao terminal. Neste ponto reside o aspecto mais importante e não observado de modo adequado: o transportador possui poder de barganha junto ao terminal decorrente de: a) a quantidade de serviços que contrata; b) números de navios; c) número de contêineres; d) consignações mínimas; e) outras variáveis. Assim, a vantagem na tarifa obtida pela barganha do transportador é repassada ao dono da carga, como atrativo para o seu serviço do transporte marítimo. Não existe intermediação nem refaturamento, apenas um repasse do valor que foi	

	<p>conseguido no momento do contrato do pacote de serviço (box rate) previsto para 3 ou 6 meses, como normalmente acontece e de modo transparente. Por que não se adota sistema igual no Brasil? Este processo simples ajudaria a resolver vários problemas. Basta, a norma reguladora definir que o transportador marítimo emita a Nota de Débito do valor da THC e apresente apenso o comprovante do pagamento ao terminal. Este procedimento tem validade contábil e fiscal. Também espelha a realidade dos fatos, uma vez que o dono da carga efetua a compra e venda, nas modalidades fixadas nos Incoterms, predominantemente FOB, C&F e CIF, em que fica patente suas responsabilidades e, inequivocamente, o verdadeiro tomador do serviço da THC, embora o transportador efetue o pagamento por ele. A RN 34 criou três serviços de abrangências diferentes em substituição à THC simples. A Usuport tem o dever de afirmar que essa norma é prejudicial porque dificulta o controle e fiscalização, sendo nociva à sociedade brasileira. Os terminais fazem permanente lobby para estabelecer o preço-teto de um dos três serviços, como modo de controle. Mas, se isto ocorrer, far-se-ia necessário, também, os preços-tetos para os outros dois serviços, mantendo-se a coerência. A política de intervencionismo termina por favorecer o regulado, enquanto o usuário deseja regras simples e verdadeira competição. Por fim, não é ocioso mencionar que a indústria brasileira perdeu muita competitividade devido aos elevados custos portuários para cargas conteinerizadas, diferente das cargas graneleiras que tendem a estar em linha com os preços mundiais, dificultando o acesso às cadeias globais. O Brasil está totalmente fora da faixa mundial de custos portuários, devido às imposições de "serviços" e "preços" pelos terminais e transportadores que não existem em outros países, e a agência reguladora não pode se furtar da sua responsabilidade neste processo, porque a desindustrialização é fato, necessitando ser revertida por todos os brasileiros.</p>
Análise Técnica	Não acatada
Justificativa Técnica	<p>Não foram apresentados dados que comprovem que os transportadores marítimos realizam apenas o repasse da THC e não auferem nenhuma parte dos ganhos de eficiência para si. Os transportadores marítimos trazem verdadeiras economias de escala na cadeia de transporte ao intermediar a parcela da box rate referente à retirada da carga da embarcação. Tanto essa afirmativa é verdadeira que o próprio mercado se ajustou no sentido de afastar propostas de contratações diretas entre usuário e instalação portuária ou terminal portuário. Entretanto, a análise discorrida ao longo do processo apontou que a falta de transparência na contratação de THC trouxe distorções ao mercado em virtude da inelasticidade da demanda dos serviços, razão pela qual o relatório de AIR apresenta propostas de remédios regulatórios que tragam o serviço de THC em uma situação de economia de escala que verdadeiramente traga excedentes ao ofertante (transportador marítimo, no caso) e ao demandante. Reforça-se, por fim, que foram disponibilizadas duas audiências públicas para o envio das comprovações dos entendimentos regulatórios propostos. Dessa forma, não foram identificadas razões que substanciassem atualização na proposta regulatória.</p>

Instrução Normativa

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

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT (33109000000183)
----	-------------------------	---

36	Redação Proposta	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 10 e 11 devem ter sua redação alterada, a fim de se considerar cabível a configuração de infrações exclusivamente caso comprovado documentalmente que o valor de THC previamente pactuado entre transportador marítimo e usuário não foi observado, por se tratar de obrigação contratual livremente estabelecida entre as partes.
	Justificativa alteração para	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), os arts. 10 e 11 devem ter sua redação alterada, a fim de se considerar cabível a configuração de infrações exclusivamente caso comprovado documentalmente que o valor de THC previamente pactuado entre transportador marítimo e usuário não foi observado, por se tratar de obrigação contratual livremente estabelecida entre as partes.
	Análise Técnica	Não se aplica
	Justificativa Técnica	Contribuição de mesmo autor e idêntica àquela de ID 34.

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

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

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

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (00394460055809)
38	Redação Proposta	Quanto ao prazo de vigência das propostas, recomenda-se à Antaq observar o disposto no Decreto nº10.139/2019.	
	Justificativa para alteração	Segurança jurídica à aplicação da norma.	
	Análise Técnica	Não acatada	
	Justificativa Técnica	Por questões de rito processual, esta setorial técnica não possui meios de precisar a data de entrada em vigor do presente dispositivo, haja vista que depende das considerações superiores.	

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

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
39	Redação Proposta	O usuário paga pela THC de acordo com o comprador ou vendedor da mercadoria e de acordo com os Incoterms. E entende que o mesmo tem que ter participação total na THC, uma vez que é o principal, obrigatório e previsto serviço do terminal.	
	Justificativa para alteração	O usuário paga pela THC de acordo com o comprador ou vendedor da mercadoria e de acordo com os Incoterms. E entende que o mesmo tem que ter participação total na THC, uma vez que é o principal, obrigatório e previsto serviço do terminal.	
	Análise Técnica	Não acatada	
	Justificativa Técnica	Não foi apresentada proposta para apreciação.	

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Terminais Portuários Privados (19372925000191)
40	Redação Proposta	Art. 1º Esta Resolução tem por objetivo alterar as normas aprovadas pela Resolução Normativa nº 18-ANTAQ, de 21 de dezembro de 2017, e pela Resolução Normativa nº 72-ANTAQ, de 01 de abril de 2022, com vistas a estabelecer instrumentos de aprimoramento de análise e fiscalização da cobrança da Taxa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge (THC)	
	Justificativa para alteração	O relatório AIR (§4, §6, §35, §52) define a assimetria de informação entre usuário e transportador marítimo como foco do problema para apuração de possíveis abusividades relacionadas com cobrança de THC de usuários, uma vez que o usuário não tem conhecimento do quanto efetivamente está restituindo ao valor pago a título de THC pelo transportador ao	

		terminal. Ocorre que, no entendimento consolidado da Antaq, ratificado pela Resolução nº 72/2022-Antaq, a THC corresponde ao valor pago pelo usuário ao armador para restitui-lo pelo valor pago a título de Box Rate ao terminal portuário, ou seja, não há participação do terminal na cobrança do THC. Desse modo, trata-se de duas relações e momentos distintos: (i) primeiro a box rate que é paga pelo armador ao terminal portuário, usualmente em momento anterior à relação entre armador-importador/exportador, geralmente firmada com duração de médio ou longo prazo, após um bid privado para negociação do valor da box rate, com contorno voltado tão somente à remuneração da movimentação da carga até a pilha do terminal, (ii) de outro lado a THC que trata da relação entre transportador marítimo com importador ou exportador em que o primeiro é reembolsado dos valores gastos com a box rate sem que nenhum montante, ou fração, pago a título de THC seja repassado ao terminal. Nesse sentido, a ATP entende que devem ser observados e adotados os conceitos da Resolução n.º 72/2022 para correta utilização dos termos de box rate e THC, garantindo que o valor pago pela THC decorra tão somente da relação entre usuário e armador, definida após a escolha do incoterms. Assim, a ATP propõe adequação dos parágrafos §4, §6, §35, §52 do Relatório de AIR 4 (SEI 1430165) para assegurar que quaisquer relações entre o armador e o terminal portuário se enquadram tão somente no conceito de box rate garantindo a preservação dos conceitos estabelecidos pela Resolução n.º 72/2022.
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa Técnica	Corrigiu-se a terminologia para evitar insegurança jurídica.

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

	embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário”, conforme art. 2º, X, RN 34/2019, e o THC é, na importação, preço cobrado “entre o costado da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário no caso da importação”. Nessa seara, infere-se da redação do AIR que o terminal recebe pelo THC, o que é equivocado. Por isso, sugere-se correção do tópico “identificação do problema” e outras referências do AIR, de modo a esclarecer que a não há cobrança/negociação de THC pelo terminal portuário, vez que ele não está inserido na relação armador-carga para negociação dessa cobrança.
Análise Técnica	Acatada
Justificativa Técnica	Corrigiu-se a terminologia para evitar insegurança jurídica.

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

Justificativa Técnica

Contribuição de mesmo autor e idêntica àquela de ID 41.

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

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
43	Redação Proposta	Destacamos atas do Sr. Bruno Pinheiro, Superintendente de Regulação da Antaq, durante Audiência Pública 03/2022, em 17/05/2022: "Hoje, se o usuário quiser contratar qualquer terminal de contêiner diretamente para pagar o THC, está disponível. O regulador não pode forçar o terminal a aceitar contrato do usuário" Por coerência, o regulador, também e muito mais, não pode forçar o usuário a aceitar o contrato entre o transportador marítimo e o terminal. Portanto, a assertiva do Sr. Bruno Pinheiro somente se tornará verdadeira se o Usuário tiver a opção de escolher a oferta do transportador ou pagar diretamente ao terminal. E, sendo o usuário contratante, o regulador possui a obrigação de

		assegurar este direito, não suprimi-lo. Na hipótese de supressão do direito do usuário, o regulador favorece o transportador e o terminal, em detrimento do dono da carga.
Justificativa alteração	para	Destacamos atas do Sr. Bruno Pinheiro, Superintendente de Regulação da Antaq, durante Audiência Pública 03/2022, em 17/05/2022: "Hoje, se o usuário quiser contratar qualquer terminal de contêiner diretamente para pagar o THC, está disponível. O regulador não pode forçar o terminal a aceitar contrato do usuário" Por coerência, o regulador, também e muito mais, não pode forçar o usuário a aceitar o contrato entre o transportador marítimo e o terminal. Portanto, a assertiva do Sr. Bruno Pinheiro somente se tornará verdadeira se o Usuário tiver a opção de escolha de aceitar a oferta do transportador ou pagar diretamente ao terminal. E, sendo o usuário contratante, o regulador possui a obrigação de assegurar este direito, não suprimi-lo. Na hipótese de supressão do direito do usuário, o regulador favorece o transportador e o terminal, em detrimento do dono da carga.
Análise Técnica		Parcialmente Acatada
Justificativa Técnica		Daquilo que foi possível extrair da contribuição, reforça-se que é intenção do Relatório de AIR, desde a versão preliminar, ampliar a oferta de serviços ao usuário. Dessarte, a proposta submetida à Audiência Pública já tornara expressa a possibilidade de contratação direta, reforçada pelo Superintendente de Regulação como nunca proibida pela ANTAQ.

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	ANUT - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE DE CARGA (05498726000110)
44	Redação Proposta		§ 1º do Art. 8º - Nos casos de contratação de serviços de intermediação, no qual o agente intermediador negocia volume de contratos na busca de obter ganhos de eficiência, a comprovação da restituição dar-se-á, cumulativamente, mediante: III - memorial de cálculo que apresente o valor da parcela que cabe a determinado usuário do serviço do serviço negociado com prestador efetivo e que conste, necessariamente: O Art. 15 A proposto não cabe na Seção II de Deveres dos Transportadores e se necessitar ser mantido deve ser deslocado para o Capítulo VII das Disposições Finais e Transitórias.
	Justificativa alteração	para	Maior clareza redacional nas propostas do Art. 8º para evitar interpretações errôneas. Proposta de realocação do Art 15 A já comentada.
	Análise Técnica		Não Acatada
	Justificativa Técnica		Pela natureza da restituição que é inerente à THC, não há como precisar qual é o valor da parcela que cabe ao usuário, tendo em vista tratar-se de restituição de componente da Box Rate paga ao terminal e que possui natureza contratual de prazos que contêm os transportes contratados pelos usuários. A proposta de trazer a média por determinada unidade de medida foi de estimar essa parcela que cabe ao usuário pelo montante que é transportado pelo contratado e movimentado na instalação portuária, sob a ótica de que a média de um valor impreciso não aumenta tampouco diminui sua imprecisão, mas passa a permitir que o usuário tenha referências e ordens de grandeza que lhe permitam comparar e analisar os valores de THC e de Box Rate no mercado. Por último, não se trata de disposição final tampouco transitória a apuração de abusividades aqui tratada, de modo que não se prospera seu rearranjo para o Capítulo VII das Disposições Finais e Transitórias.

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação dos Usuários dos Portos do Rio de Janeiro - USUPORT-RJ (22688420000145)
45	Redação Proposta	V - obter comprovação de pagamento dos serviços prestados, incluindo os de natureza extra frete marítimo, mediante emissão de nota fiscal ou; e VI - obter comprovação de valores cobrados a título de restituição, mediante apresentação de cópia nota fiscal do prestador do serviço. § 1º Nos casos em que o serviço contratado, incluindo o de natureza extra frete marítimo, seja de intermediação, no qual o agente intermediador negocia volume de contratos na busca de obter ganhos de eficiência, a comprovação da restituição dar-se-á, cumulativamente, mediante: § 3º as cobranças de natureza extra frete marítimo deverão seu autorizadas pela Antaq, antes de serem cobradas dos usuários embarcadores, exportadores e importadores. Art. 27. V - não emitir nota fiscal como meio de comprovação de pagamento por serviços prestados, sejam eles de quaisquer natureza, incluindo os de natureza extra frete marítimo; multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais); e VI - cobrar valores a título de restituição sem comprovação: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais)." (NR)	
	Justificativa alteração para	Muitas cobranças extrafretes realizadas por empresas de navegação estrangeiras, no Brasil, referem-se a serviços que são prestados no país, com resultados produzidos no país. O que se classifica como extrafrete, na imensa maioria das vezes, são serviços que não são cobrados mediante nota fiscal, sendo certo que os tributos devidos não são recolhidos. Recentemente, por meio de dois acórdãos (processos TC 004.662/2014-8 e TC 005.639/2019-0), o TCU determinou o envio das cobranças de THC e sobre-estadias de contêineres para apuração de sonegação fiscal de empresas de navegação. Portanto, não há como deixar, simplesmente, as cobranças extrafretes fora dos mencionados dispositivos. A inclusão do §3º se faz necessário, porque não pode a Antaq simplesmente deixar solta a questão das cobranças extrafretes. A Agência só vai acabar essa farra e conter condutas oportunistas quando passar a autorizar esses serviços, tal como faz com os terminais portuários. É óbvio que cobranças extrafretes que precisem ser aplicadas em casos emergenciais, fortuitos e força maior poderão ser aplicadas, mas, mesmo assim, a Agência precisa ser comunicada e declarar se a cobrança procede ou não. Isso evita também a farra da sonegação fiscal que hoje existe.	
	Análise Técnica	Não Acatada	
	Justificativa Técnica	A proposta em análise, por não ser restritiva, já engloba as propostas do art. 8º, V/VI e do art. 27. Com relação à autorização por esta ANTAQ de serviço extra frete, não é objeto do presente eixo da Agenda Regulatória 2022-2024.	

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Terminais Portuários Privados (19372925000191)
46	Redação Proposta	Art. 2º O Anexo da Resolução Normativa nº 18-ANTAQ, de 2017, passará a vigorar com a seguinte alteração:	
	Justificativa alteração para	A ATP louva os esforços da agência para coibir eventuais abusividades na cobrança do THC por parte dos armadores que atracam em instalações portuárias brasileiras, porém, entende que há falha conceitual quando no §182 do relatório de AIR a cobrança é classificada como "preço público em sentido estrito". Celso Antônio Bandeira de Mello (curso de direito administrativo, p. 640) consolida o entendimento de que o preço público ocorre quando o Estado transfere a prestação de serviços públicos para terceiros, por meio de concessão, permissão ou autorização, ou quando o Estado cria uma pessoa jurídica de direito privado para prestar o serviço público ou explorar a atividade econômica de seu interesse. No mesmo sentido, a jurisprudência ratifica o entendimento de que o conceito de preço público pressupõe pagamento à	

	<p>concessionária no exercício de um serviço público, conforme entendimento do TCU (Acórdão 1215/2019) e jurisprudência do STF (ADC 9/DF e RE 541.511-2/RS), o que não ocorre nas relações objeto desta norma. No caso em questão, o THC decorre de acordo privado contratado entre dois particulares para a prestação de um serviço particular, não havendo qualquer tipo de interesse público na prestação do serviço. Nesse sentido, o próprio relatório de AIR é cristalino ao evidenciar que o THC é uma atividade econômica (182, I), ou seja, é regido pela liberdade de preços. Desse modo, faz-se necessária a correção da definição do THC nos §182 e §290, I do Relatório AIR para alteração de “preço público em sentido estrito” para “preço privado” ou tão somente “preço”, uma vez que se trata de atividade econômica decorrente de acordo entre privados para prestação de serviço que foge do escopo dos serviços de interesse público. A ATP propõe correção do Relatório de AIR 4 (SEI 1430165) para retificar a definição de THC de “preço público” para “preço privado” ou, subsidiariamente, “preço” somente.</p>
Análise Técnica	Não Acatada
Justificativa Técnica	<p>O serviço de THC não é tão somente de natureza privada, mas sim atividade econômica de relevante interesse público. Aliás, justamente por ser preço público em sentido estrito é que esta Agência pode tutelar o serviço adequado, garantida a intervenção mínima por tratar-se de atividade econômica em regime de autorização. A essencialidade do serviço combinada com as características de ser um bem excludente e rival (conceitos do Direito Econômico) fazem com que, em apertada síntese, a natureza não seja puramente privada, muito embora as regras de contratação do serviço sejam regidas pelo Direito Privado.</p>

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT (33109000000183)
47	Redação Proposta	<p>Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), as propostas de alteração dos arts. 8º e 27 da Resolução Normativa 18/Resolução 62 devem ser reconsideradas, eis que (i) têm como justificativa um suposto “problema regulatório” de “assimetria de informação” que não existe efetivamente e não condiz com as relações jurídicas efetivamente estabelecidas entre os agentes que atuam em toda a cadeia de transporte marítimo e com as informações de mercado divulgadas pela própria ANTAQ, (ii) são de impossível implementação por parte dos transportadores marítimos e (iii) implicariam na modificação de base de cálculo de tributo sem a prévia edição de lei. Diante disso, o CENTRONAVE propõe a substituição das alterações à Resolução 62 pela introdução de monitoramento periódico, a ser realizado por esta D. ANTAQ, das tabelas públicas de preços de THC divulgadas pelos transportadores marítimos. Trata-se de alternativa com baixo custo regulatório de implementação e que endereçaria de maneira precisa os pontos trazidos nos documentos técnicos disponibilizados por esta D. Agência.</p>
	Justificativa alteração	<p>Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), as propostas de alteração dos arts. 8º e 27 da Resolução Normativa 18/Resolução 62 devem ser reconsideradas, eis que (i) têm como justificativa um suposto “problema regulatório” de “assimetria de informação” que não existe efetivamente e não condiz com as relações jurídicas efetivamente estabelecidas entre os agentes que atuam em toda a cadeia de transporte marítimo e com as informações de mercado divulgadas pela própria ANTAQ, (ii) são de impossível implementação por parte dos transportadores marítimos e (iii) implicariam na modificação de base de cálculo de tributo sem a prévia edição de lei. Diante disso, o CENTRONAVE</p>

	propõe a substituição das alterações à Resolução 62 pela introdução de monitoramento periódico, a ser realizado por esta D. ANTAQ, das tabelas públicas de preços de THC divulgadas pelos transportadores marítimos. Trata-se de alternativa com baixo custo regulatório de implementação e que endereçaria de maneira precisa os pontos trazidos nos documentos técnicos disponibilizados por esta D. Agência.
Análise Técnica	Não Acatada
Justificativa Técnica	A assimetria de informação foi corroborada, por intermédio das contribuições de outros setores da sociedade civil e durante a realização da Audiência Pública. Além disso, por diversos momentos foi oportunizada às contribuintes espaço para comprovar suas colocações, as que ainda não foram substancialmente apresentadas. Dessa forma, restam as razões que expliquem, dentre outros fatores, i. o que a THC remunera e ii. por que a aparente comprovação dos pagamentos se dá mediante recibo. Por fim, percebe-se que a hipótese apresentada pela contribuinte, caso aplicada, seria inócuia, dado que ela teria como pressuposto errôneo o de que contratos de adesão são sempre assinados com livre vontade de ambas as partes.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (05086999000157)
48	Redação Proposta	Art. 2º O Anexo da Resolução Normativa nº 18-ANTAQ, de 2017, passará a vigorar com a seguinte alteração:
	Justificativa alteração para	Segundo o Relatório AIR, a cobrança de THC é um preço público em sentido estrito (§182, II), no entanto, o conceito de THC é incompatível com o conceito de preço público apresentado pela Agência, TCU e STF. Primeiramente, o THC não está abarcado por nenhuma dessas hipóteses trazidas pela Agência no §102: (i) o valor é pago pelo exportador/importador, ou seja, não é um ente estatal que paga o THC ao particular; (ii) a movimentação de cargas abarcada pelo THC não é serviço público e sim atividade econômica, como concluiu a própria Agência no §182, inc. I, do AIR, regida pela liberdade de preços e negociação, conforme art. 3, VI, da Lei 12.815/2013; (iii) não é quantia recebida pelo Estado, vez que é paga ao armador, agente privado que não possui qualquer relação com o Poder Público, e (iv) não é contraprestação recebida pelas sociedades de economia mista e empresas públicas, pois todos os agentes envolvidos na cobrança do THC são agentes privados (armador e importador/exportador). Ou seja, o THC não está incluído em nenhuma das hipóteses de preço público trazidas no AIR. Em suma, a movimentação de carga remunerada pelo THC não configura serviço público, e sim atividade econômica pautada pela liberdade de preços, como disposto no art. 3º, inc; VI, Lei de Portos. o conceito de preço público pressupõe pagamento à concessionária no exercício de um serviço público, conforme entendimento do TCU (Acórdão 1215/2019) e jurisprudência do STF (ADC 9/DF e RE 541.511-2/RS), o que não se verifica no caso. Confirma-se, portanto, que o THC não é preço público. De modo a esclarecer e garantir a liberdade de preços nas cobranças portuárias, propõe-se corrigir o enquadramento do THC como preço público e a movimentação remunerada pelo THC como serviço público, considerando que se trata de preço privado e atividade econômica respectivamente.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	O serviço de THC não é tão somente de natureza privada, mas sim atividade econômica de relevante interesse público. Aliás, justamente por ser preço público em sentido estrito é que esta Agência pode tutelar o serviço adequado, garantida a intervenção mínima por tratar-se de atividade econômica em regime de autorização. A essencialidade do serviço combinada com as características de ser um bem excludente e rival (conceitos do Direito Econômico) fazem com que, em

apertada síntese, a natureza não seja puramente privada, muito embora as regras de contratação do serviço sejam regidas pelo Direito Privado.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (05086999000157)
49	Redação Proposta	Art. 2º O Anexo da Resolução Normativa nº 18-ANTAQ, de 2017, passará a vigorar com a seguinte alteração:
	Justificativa alteração para	Segundo o Relatório AIR, a cobrança de THC é um preço público em sentido estrito (§182, II), no entanto, o conceito de THC é incompatível com o conceito de preço público apresentado pela Agência, TCU e STF. Primeiramente, o THC não está abarcado por nenhuma dessas hipóteses trazidas pela Agência no §102: (i) o valor é pago pelo exportador/importador, ou seja, não é um ente estatal que paga o THC ao particular; (ii) a movimentação de cargas abarcada pelo THC não é serviço público e sim atividade econômica, como concluiu a própria Agência no §182, inc. I, do AIR, regida pela liberdade de preços e negociação, conforme art. 3º, VI, da Lei 12.815/2013; (iii) não é quantia recebida pelo Estado, vez que é paga ao armador, agente privado que não possui qualquer relação com o Poder Público, e (iv) não é contraprestação recebida pelas sociedades de economia mista e empresas públicas, pois todos os agentes envolvidos na cobrança do THC são agentes privados (armador e importador/exportador). Ou seja, o THC não está incluído em nenhuma das hipóteses de preço público trazidos no AIR. Em suma, a movimentação de carga remunerada pelo THC não configura serviço público, e sim atividade econômica pautada pela liberdade de preços, como disposto no art. 3º, inc. VI, da Lei de Portos. O conceito de preço público pressupõe pagamento à concessionária no exercício de um serviço público, conforme entendimento do TCU (Acórdão 1215/2019) e jurisprudência do STF (ADC 9/DF e RE 541.511-2/RS), o que não se verifica no caso. Confirma-se, portanto, que o THC não é preço público. De modo a esclarecer e garantir a liberdade de preços nas cobranças portuárias, propõe-se corrigir o enquadramento do THC como preço público e a movimentação remunerada pelo THC como serviço público, considerando que se trata de preço privado e atividade econômica respectivamente.
	Análise Técnica	Não se aplica
	Justificativa Técnica	Contribuição de mesmo autor e idêntica àquela de ID 48.

Resolução	Art. 3º A norma constante do Anexo da Resolução Normativa nº 34-ANTAQ, de 2019, passa a vigorar com a seguinte alteração: "Art. 2º III - Cesta de Serviços (Box Rate): preço cobrado pelo serviço de movimentação das cargas entre o portão do terminal portuário e o porão da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre o usuário, o transportador marítimo, ou seus representantes, e a instalação portuária ou o operador portuário, no caso da exportação; ou entre o porão da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário, no caso da importação; Parágrafo único. A Taxa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge (THC) é serviço portuário que, quando contratada sob intermediação de transportador marítimo ou agente intermediário, ao representar o exportador ou importador na qualidade de terceiro não interessado, possui natureza extra frete marítimo. Art. 3º. A THC poderá ser cobrada pelo transportador marítimo, diretamente do exportador, importador ou consignatário, conforme o caso, a título
-----------	---

de restituição das despesas discriminadas no inciso X do art. 2º, assumidas com a movimentação das cargas e pagas à instalação portuária ou ao operador portuário. Art. 4º Os serviços contemplados na Cesta de Serviços (Box Rate) são realizados pela instalação portuária ou pelo operador portuário, na condição de contratado do usuário ou transportador marítimo, mediante remuneração livremente negociada, estabelecida em contrato de prestação de serviço ou divulgada em tabela de preços."(NR)

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação dos Usuários dos Portos do Rio de Janeiro - USUPORT-RJ (22688420000145)
50	Redação Proposta	Parágrafo único. A Taxa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge (THC) é serviço portuário que, quando prestado em portos nacionais, com resultados produzidos no Brasil, não poderá ser cobrada por meio do conhecimento de transporte internacional (Bill of Lading), sendo sua cobrança realizada de forma apartada.	
	Justificativa alteração para	A LOGÍSTICA BRASIL é autora do processo 50300.006232/2020-17 que requereu a proibição da cobrança do THC via conhecimento de transporte internacional, porque além de onerar os usuários em impostos, causa distorções a medida que impostos como IPI, II, ICMS e AFRMM recaem sobre serviços portuários realizados no Brasil, com resultados produzidos no Brasil. Além disso, conforme consta do processo, o fato de o THC ser cobrado no conhecimento, causa um desequilíbrio enorme na nossa balança de serviços. Assim, esperamos que a Antaq reveja sua decisão e proiba a cobrança do THC via conhecimento. Outro ponto muito arriscado é classificar o THC como extra frete. O THC é serviço portuário, prestado por empresa brasileira, devidamente qualificada para tal e esse serviço não pode cair nas mãos de terceiros, alterando sua natureza. A Antaq, dentro do nosso entendimento, sequer teria discricionariedade para promover tal alteração.	
	Análise Técnica	Não Acatada	
	Justificativa Técnica	A classificação como de natureza extra frete torna justamente cristalino o fato de que a THC só é calculada como componente do frete para fins de recolhimento de AFRMM. Sua classificação também pelo lado da contratação usuário-> transportador marítimo visa proteger o usuário de que um serviço portuário, quando contratado por intermediação do transportador marítimo, seja incluído como se frete fosse.	

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA – CNNT (33109000000183)
51	Redação Proposta	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), em relação à proposta de alteração da Resolução Normativa 34/Resolução 72, a natureza jurídica da THC deve passar a ser definida como obrigação contratual resultante de livre negociação entre usuário e transportador marítimo, eis que o termo proposto "restituição" não corresponde às relações jurídicas efetivamente estabelecidas entre os agentes que atuam no transporte marítimo no que	

		se refere aos serviços de operação de pátio. Por conta disso, o CENTRONAVE sugere alterações de redação para os arts. 2º, parágrafo único, 3º e 9º da Resolução 72.
Justificativa alteração	para	Conforme explicado em mais detalhes por meio de documento enviado através do e-mail anexo_audiencia032022@antaq.gov.br (em função do limite de caracteres), em relação à proposta de alteração da Resolução Normativa 34/Resolução 72, a natureza jurídica da THC deve passar a ser definida como obrigação contratual resultante de livre negociação entre usuário e transportador marítimo, eis que o termo proposto "restituição" não corresponde às relações jurídicas efetivamente estabelecidas entre os agentes que atuam no transporte marítimo no que se refere aos serviços de operação de pátio. Por conta disso, o CENTRONAVE sugere alterações de redação para os arts. 2º, parágrafo único, 3º e 9º da Resolução 72.
Análise Técnica		Não Acatada
Justificativa Técnica		A questão de livre manifestação de vontade em contratos de adesão já foi observada no Relatório de AIR 4, razão pela qual reitera-se a ressalva em tratar a contratação da THC como "livremente pactuada entre a partes" A hipótese apresentada pela contribuinte, caso aplicada, seria inócuia, dado que ela teria como pressuposto errôneo o de que contratos de adesão são sempre assinados com livre vontade de ambas as partes.

ID	Razão (CPF/CNPJ)	Social	
52		Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim (62642913000169)	<p>ANEXO IV Art. 3º A norma constante do Anexo da Resolução Normativa nº 34-ANTAQ, de 2019, passa a vigorar com a seguinte alteração: "Art. 2º III - Cesta de Serviços (Box Rate): preço cobrado pelo serviço de movimentação das cargas entre o portão do terminal portuário e o porão da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre o usuário, o transportador marítimo, ou seus representantes, e a instalação portuária ou o operador portuário, no caso da exportação; ou entre o porão da embarcação e o portão do terminal portuário, no caso da importação; Parágrafo único. A Taxa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge (THC) é serviço portuário que, quando contratada sob intermediação de transportador marítimo ou agente intermediário, ao representar o exportador ou importador na qualidade de terceiro não interessado, possui natureza extra frete marítimo. Art. 3º. A THC poderá ser cobrada pelo transportador marítimo, diretamente do exportador, importador ou consignatário, conforme o caso, a título de restituição das despesas discriminadas no inciso X do art. 2º, assumidas com a movimentação das cargas e pagas à instalação portuária ou ao operador portuário. Art. 4º Os serviços contemplados na Cesta de Serviços (Box Rate) são realizados pela instalação portuária ou pelo operador portuário, na condição de contratado do usuário ou transportador marítimo, mediante remuneração livremente negociada, estabelecida em contrato de prestação de serviço ou divulgada em tabela de preços. Art. 5º A ANTAQ publicará os valores cobrados de THC em plataforma eletrônica para conhecimento de toda sociedade civil.</p>
	Redação Proposta		Justificativa alteração
			Nossa primeira sugestão de alteração normativa propõe que a cesta de serviços (box rate) na importação contemple o percurso entre o porão da embarcação e o portão do terminal portuário, para que haja tratamento isonômico nas operações de exportação e da importação, bem como cobrado uma única vez o custo de Terminal Handling Charge (THC). A Abiquim considera que o THC-2 é uma dupla tributação que onera as indústrias químicas e sua cobrança deveria ser

	eliminada. Nossa segunda sugestão seria de a ANTAQ implementar um portal de transparência onde os custos em relação ao THC estivessem abertos e expostos para visualização e consulta de todos. A partir disso, será possível avaliar a eventual abusividade e verificar se os aumentos realizados no decorrer dos anos é compatível com os índices do mercado.
Análise Técnica	Não acatada
Justificativa Técnica	Não é objeto do presente tema da Agenda Regulatória a reconceituação de Box Rate. As alterações propostas deram-se tão somente no intuito de completar a permissão de contratação direta entre o usuário e a instalação portuária ou operador portuário.

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

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
53	Redação Proposta	Contudo, reforçamos as justificativas com os seguintes aspectos: O usuário, seja na condição de exportador ou importador, movimenta toda a cadeia de serviços que envolve a logística de transporte, sendo seu único pagador; O contrato entre o transportador e o usuário torna-se nulo, caso deixe-se ao arbítrio de uma das partes a fixação do preço; É prática abusiva, que deve ser coibida pelo regulador, o transportador marítimo condicionar o fornecimento do seu serviço específico ao fornecimento de outro serviço prestado por terceiro; O THC não compõe o serviço do transporte marítimo; O transportador marítimo se prevalecer de condição monopolista, quando o usuário não tem poder de escolha, exigindo a atuação do regulador; O transportador marítimo se prevalecer da condição de ser empresa estrangeira prestadora de serviço aos brasileiros sem possuir outorga, autorização ou permissão da União; Como o serviço de movimentação da carga no terminal portuário é de responsabilidade da União, torna-se obrigatório que o transportador e/ou terminal publique seu valor; É essencial ao regulador defender os interesses nacionais de proporcionar competitividade às empresas exportadoras e importadoras.
	Justificativa alteração para	Contudo, reforçamos as justificativas com os seguintes aspectos: O usuário, seja na condição de exportador ou importador, movimenta toda a cadeia de serviços que envolve a logística de transporte, sendo seu único pagador; O contrato entre o transportador e o usuário torna-se nulo, caso deixe-se ao arbítrio de uma das partes a fixação do preço; É prática abusiva, que deve ser coibida pelo regulador, o transportador marítimo condicionar o fornecimento do seu serviço específico ao fornecimento de outro serviço prestado por terceiro; O THC não compõe o serviço do transporte marítimo; O transportador marítimo se prevalecer de condição monopolista, quando o usuário não tem poder de escolha, exigindo a atuação do regulador; O transportador marítimo se prevalecer da condição de ser empresa estrangeira prestadora de serviço aos brasileiros sem possuir outorga, autorização ou permissão da União; Como o serviço de movimentação da carga no terminal portuário é de responsabilidade da União, torna-se obrigatório que o transportador e/ou terminal publique seu valor; É essencial ao regulador defender os interesses nacionais de proporcionar competitividade às empresas exportadoras e importadoras.
	Análise Técnica	Não acatada

Justificativa Técnica	A classificação como de natureza extra frete torna justamente cristalino o fato de que a THC só é calculada como componente do frete para fins de recolhimento de AFRMM. Sua classificação também pelo lado da contratação usuário-> transportador marítimo visa proteger o usuário de que um serviço portuário, quando contratado por intermediação do transportador marítimo, seja incluído como se frete fosse.
-----------------------	--

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
54	Redação Proposta Justificativa para alteração	<p>RESOLUÇÃO ANTAQ N° XXX, DE DD DE MMM DE AAAA</p> <p>RESOLUÇÃO ANTAQ N° XXX, DE DD DE MMM DE AAAA Art. 1º - Com alterações “Estabelecer instrumentos de aprimoramento de análise e fiscalização da cobrança da Taxa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge (THC) e alterar as normas aprovadas pela Resolução Normativa nº 18-ANTAQ, de 21 de dezembro de 2017, e pela Resolução Normativa nº 34-ANTAQ, de 18 de agosto de 2019.” JUSTIFICATIVA Substituição do termo “taxa” por “tarifa”, porque no vocabulário jurídico/fiscal brasileiro, taxa é denominação de cobrança de valor para o poder público; No caso de serviços portuários é consagrada a denominação de tarifa para os preços públicos e de preço para os privados. Art.2º IV - NOVA REDAÇÃO obter e utilizar o serviço, sem contratação de intermediador, com liberdade de escolha de prestadores, vedados métodos comerciais coercitivos ou desleais, bem como práticas e cláusulas em descumprimento à lei, normas, regulamentos ou tratados, convenções e acordos internacionais ratificados pelo Brasil ou impostas no fornecimento dos serviços; JUSTIFICATIVA Exclusão da possibilidade de intermediador de serviços. Diz em obter um serviço “... com ou sem contratação de intermediador ..”, o que a Usuport discorda, utilizando da característica de “intermediador”. No item V adiciona “... comprovação de pagamento dos serviços prestados mediante emissão de nota fiscal ...”. No mesmo artigo, determina a comprovação de valores, a título de restituição. No entanto, a tarifa do THC não pode ser incluída na cobrança via Nota Fiscal por Transportador ou seu representante, uma vez que não está relacionada à atividade-fim do Transportador Marítimo ou de seu agente. Assim, na medida em que o THC não faz parte do serviço de frete, é ilegal sob o ponto de vista jurídico, como igualmente está em desacordo com normas contábeis e fiscais. Resta o único entendimento, que a tarifa do THC se enquadra em despesas pagas pelo Transportador Marítimo para o Usuário. Assim, ao final do contrato, o reembolso desse valor deve ser solicitado ao Usuário por meio de Nota de Débito junto com a comprovação do valor pago pelo Transportador ao Terminal, em total transparência. Não é aceitável a adoção de hipótese de caracterizar o serviço de “intermediação”, porque abre o (perigoso) precedente para qualquer outro serviço ser igualmente definido, sempre em prejuízo do Usuário, o dono de carga. Este é o único tomador de todos os serviços, uma vez que a carga não existindo nada é feito. Não pode existir qualquer intermediação e isto a agência reguladora não pode permitir, para evitar camuflagem de serviços, inclusive os não prestados, coisa comum no segmento. VI - DE ACORDO § 1º e 2º - Justificativa de supressão dos parágrafos conforme acima. Art. 15.A e Art 27 - DE ACORDO Art. 3º A NORMA CONSTANTE DO ANEXO DA RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 34-ANTAQ, DE 2019, PASSA A VIGORAR COM A SEGUINTE ALTERAÇÃO: III - ALTERAÇÃO Cesta de Serviços (Box Rate): preço cobrado pelo serviço de movimentação das cargas entre o portão do terminal portuário e o porão da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre o usuário, o transportador marítimo, ou seus representantes, e a instalação portuária ou o operador portuário, no caso da exportação; ou entre o porão da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário, no caso da importação, acrescidos de outros serviços correntes prestados pelo terminal ao transportador, tais como, remoção em</p>

	<p>bordo, carregamento e descarregamento de contêineres vazios, remoção em terra de contêineres cheios, transbordos etc. JUSTIFICATIVA As definições da RN34 relativas à Cesta de Serviços (Box Rate) e THC são idênticas, exceto quanto à abrangência da primeira ser até o portão e a segunda até o costado, quando se sabe que existe uma gama de serviços prestados pelo terminal ao transportador inclusos no pacote denominado Cesta de Serviços, tais como: remoção em bordo, carregamento e descarregamento de contêineres vazios, remoção em terra de contêineres cheios, transbordos etc. Como se pode demonstrar, a definição não corresponde aos fatos, que podem ser comprovados pela Agência nas tabelas de serviços dos Terminais. O valor da Cesta de Serviços é barganhado por cada Transportador com os argumentos de números médios de contêineres cheios e vazios, remoções a bordo e em terra, atracções, serviços, frequências etc. PARÁGRAFO ÚNICO. - supressão pelas justificativas já expostas acima. Art. 3º. - DE ACORDO Art. 4º ALTERAÇÃO Os serviços contemplados na Cesta de Serviços (Box Rate) são realizados pela instalação portuária ou pelo operador portuário, na condição de contratado do transportador marítimo, mediante remuneração livremente negociada, estabelecida em contrato de prestação de serviço ou divulgada em tabela de preços."(NR) JUSTIFICATIVA Exclusão da palavra usuário. O Usuário, dono de carga, nunca é o contratante da Cesta de Serviços prestados ao navio. Art. XX - Inclusão Assim, se faz necessário que a norma possua cláusula determinando o ressarcimento em dobro, como penalidade ao agente que praticou abusividade no valor da tarifa cobrada ao Usuário. Na hipótese de não haver cláusula desta natureza, a norma se torna quase inócuia. A cobrança de valor exorbitante é um fato econômico que deve ser coibido instantaneamente, em razão de inibir negócios, prejudicando a coletividade. Ao deixar o abuso se tornar um processo administrativo, normalmente demorado, a Agência protege o agente abusador e pune a vítima, que por sua vez interrompe o ritmo de exportação ou importação por conta dos prejuízos, deixando de gerar riquezas ao país.</p>
Análise Técnica	Não Acatada
Justificativa Técnica	<p>As justificativas são dadas em diversas frentes, em virtude do uso inadequado de várias proposições em um único campo. Com relação à utilização de Taxa ao invés de Tarifa no nome em português para THC, trata-se tão somente de não alterar os costumes resultantes da tradução livre ora realizada, muito embora o Relatório de AIR 4 já houvesse proposto que o melhor termo fosse "encargo". A classificação como intermediador dá-se pela própria natureza da atividade exercida pelo transportador marítimo, haja vista que não é outra senão a atividade de intermediação aquela realizada pelo agente em comento. Tal hipótese foi testada durante duas audiências públicas e continuou robusta tendo em vista a falta de comprovações suficientes para alterar a classificação.</p> <p>Terceiro ponto é que a Box Rate não é objeto do presente item da Agenda Regulatória e as alterações propostas em suas definições visam atingir os objetivos propostos na solução dos problemas identificados para a THC. Quarto ponto é que a inclusão do usuário como contratante direto dos serviços é apenas previsão expressa, não obrigação tampouco microrregulação. Sua inclusão não implica proibição prévia de contratação direta tampouco obrigação posterior via essa modalidade de contratação.</p> <p>Por último, o termo "ressarcimento" mostrou-se inadequado, haja vista não haver lesão a bem ou direito e que devesse ser recompensado, tal qual consta no Relatório de AIR 4.</p>

DIEGO RAFAEL BARBOZA AMORIM

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários



Documento assinado eletronicamente por **Diego Rafael Barboza Amorim, Especialista em Regulação de Transportes Aquaviários**, em 15/07/2022, às 20:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **1647444** e o código CRC **1504C32F**.

Referência: Processo nº 50300.002251/2019-31

SEI nº 1647444