



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

Relatório Técnico nº 6/2021/GRM/SRG

Assunto: **Agenda Regulatória - 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.**

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

1. **INTRODUÇÃO**

1. Trata-se de atualização do eixo 3.1, Agenda Regulatória biênio 2020/2021: 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. 11/2021-ANTAQ (1328256). 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. 1/2021/GRM/SRG (1237879), em caráter preliminar, sob a forma do Relatório de AIR n. 4/2021/GRM/SRG (1430165), em caráter definitivo e substituto, na íntegra, do relatório preliminar.

2. **CONTEXTUALIZAÇÃO**

2. O Relatório de AIR n. 1/2021/GRM/SRG (1237879) submeteu a 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 Do tratamento com urbanidade e dos deveres do Administrado perante a Administração no Processo Administrativo](#)

[3. IDENTIFICAÇÃO DO PROBLEMA](#)

[3.1 Da consolidação do entendimento técnico](#)

[3.1.1 Acerca da falha de mercado](#)

[3.1.2 Acerca do imbróglcio regulatório](#)

[3.2 Da identificação dos atores e/ou grupos afetados pelo problema regulatório](#)

[3.3 Da identificação da base legal](#)

[3.4 Da definição dos objetivos que se pretende alcançar](#)

[4. DESCRIÇÃO DAS POSSÍVEIS ALTERNATIVAS DE AÇÃO E SEUS POSSÍVEIS IMPACTOS](#)

[4.1 Falhas de mercado](#)

[4.2 Imbróglcios regulatórios](#)

[4.2.1 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 residentes](#)

[4.2.2 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 abusividades](#)

[4.2.3 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 mercado](#)[5.2 Imbróglis regulatórios](#)[5.2.1 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 residentes](#)[5.2.2 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 abusividades](#)[5.2.3 Da aplicabilidade jurídica do termo "ressarcimento" na RN 34-ANTAQ.](#)[5.3 Consolidação das alternativas regulatórias e análise multicritério](#)[6. EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL \(BENCHMARKING\)](#)[7. ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO, MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO](#)[8. CONCLUSÃO E ENCAMINHAMENTOS](#)

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

CONCLUSÃO E ENCAMINHAMENTOS

266. 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.*

267. 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/SRG – 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.

268. 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 **imbróglis regulatório**: "entendimento disforme do enquadramento regulatório da THC na composição do transporte aquaviário/movimentação portuária". Observou-se que o imbróglis 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.

269. 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;
- 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 envio de nota fiscal com o serviço de intermediação de contratação de THC apartado do conhecimento de embarque, segregado em valor médio por TEUs ou outra unidade que reflita a natureza da THC paga pelo transportador ao terminal acrescido do preço de serviço de intermediação e impostos.". Caso compreenda-se pela inviabilidade da alternativa proposta, submeter a seguinte: "determinar envio de nota fiscal, sem necessidade de segregar do conhecimento de embarque, apresentando de forma discriminada o preço cobrado pela THC, segregado em valor médio por TEUs ou outra unidade que reflita a natureza da THC paga ao terminal acrescido do preço de serviço de intermediação e impostos";
- b) Acerca do **imbróglis 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 e Navegação Marítima 2.3 - Aprimorar transparência na cobrança dos

valores extra-frete e sobretaxas do transporte marítimo; considerando a substancial interdisciplinaridade; os quais possuem elevada probabilidade de apresentarem **proposta de fluxo regulatório para os procedimentos de apuração de condutas abusivas e mecanismos de aprimoramento da transparência**.

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 o tema iii do imbróglio regulatório, para consumação do ato normativo propõe-se, como subsídio, o disposto na Resolução-MINUTA GRM (1253468), em formato comentado e com destaque nas alterações textuais, bem como o disposto na Resolução-MINUTA GRM (1261372) 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).

270. 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. 11/2021-ANTAQ (1328256), o qual informou o período de 31/05/2021 a 14/07/2021 para recebimento de contribuições na forma por ele especificada.

5. Publicou-se o Acórdão ANTAQ n. 381/20201 (1374917), 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. 11/2021, o que o que leva o término dessa Audiência para 29/07/2021.

6. Por fim, as contribuições recebidas foram sintetizadas no Relatório n. 18/2021/SGE/ANTAQ (1392336). Em apertada síntese, relatou-se o seguinte:

V- A Audiência Pública em comento contou com a participação de 16 (dezesesseis) inscritos, 1368027;

VI - Foram recebidas no Sistema de Participação Social - SIPAS 59 (cinquenta e nove) contribuições 1397562;

VII - Foram recebidos documentos complementares por meio do email: anexo_audiencia122021@antaq.gov.br 1392354, 1392357, 1392359, 1392360, 1392362, 1392364, 1392366, 1392367, 1392368, 1392380, 1392387, 1392389, 1392390, 1392392, 1392393, 1392394, 1392395 e 1392398.

VIII - As contribuições ofertadas foram disponibilizadas no sítio eletrônico da Agência no dia 06/08/2021, restando cumprido o prazo estabelecido no §4º do art. 9º da Lei nº 13.848, de 2019.

3. **DESENVOLVIMENTO**

7. Das 59 contribuições recebidas, verificou-se o seguinte perfil de atores da sociedade civil. Registra-se que não foram recebidas contribuições vindas de instalações portuárias:

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

Setor da Sociedade Civil	Quantidade de contribuições
Transportador Marítimo	16
Usuário	38
Setor Público	5
Total	59

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 continuacões das justificativas daquelas contribuições em duplicidade:

Tabela 2: Resultado das análises das contribuições.

Parecer	Quantidade de pareceres
Acatada	5
Parcialmente acatada	15
Não acatada	26
Não se aplica	13
Total	59

9. No aspecto regulatório, sintetizam-se os seguintes marcos regulatórios, pormenorizadas no Relatório de AIR n. 4/2021/GRM/SRG (1430165):

- 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;
- 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, conforme reconhecimento pelo próprio CENTRONAVE, quando do envio das fundamentações de suas contribuições à Audiência Pública, nos termos do documento externo Anexo 5 Contribuições (1392367);
- Explicação 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)

- Mudança da proposta de comprovação da THC a título de restituição. Retificação do possível imbróglgio fiscal que a proposição preliminar poderia causar;
- Ampliação do conceito de Cesta de Serviços da RN 34 para corrigir aparente impedimento normativo da contratação direta entre o usuário e a instalação portuária ou operador portuário, com o fito de cumprir o disposto na Declaração de Liberdade Econômica;
- Criação de proposta de metodologia de combate a abusividades na cobrança de THC.

10. Por fim, destacam-se as seguintes alterações no Relatório de AIR n. 4/2021/GRM/SRG (1430165) quando comparado ao Relatório de AIR n. 1/2021/GRM/SRG (1237879):

- A seção **2.3 - Do tratamento com urbanidade e dos deveres do Administrado perante a Administração no Processo Administrativo** foi substituída pela nova seção **2.3 - Análise das contribuições da Audiência Pública ANTAQ n. 11/2021 e aperfeiçoamentos na proposição preliminar**. A seção 2.3 do relatório preliminar foi suprimida haja vista que os desvios identificados se deram tão somente nas contribuições referentes à Tomada de Subsídios n. 5/2020/SG-ANTAQ;
- Na proposta de solução frente à **falha de mercado**, suprimiu-se a recomendação primária de "**determinar envio de nota fiscal com o serviço de intermediação de contratação de THC apartado do conhecimento de embarque, segregado em valor médio pago por THC pelo transportador ao terminal acrescido do preço de serviço de intermediação e impostos**". Dessa forma, a solução aprimorada passa a ser "**determinar envio de nota fiscal por serviços prestados e comprovação pelo valor cobrado, a título de restituição de THC, do valor pago à instalação portuária ou operador portuário**"; Consequente fusão das antigas alternativas M4 e M5 em nova alternativa M4, conforme redação supra;
- A proposição **RD3 (NN): Estabelecer diretrizes sobre mecanismos de combate a abusividades** foi atualizada para **RD3 (NR): Estabelecer diretrizes sobre mecanismos de combate a abusividades**;
- Retificações de somatórios e de graus de intervenção e de efetividade na seção de análise multicritério;
- Aperfeiçoamento da equação da THC, que passa a ser: Preço de THC cobrado ao usuário = THC média por unidade (determinável) paga ao terminal e cobrada a título de restituição + Preço de serviço de intermediação negocial;
- Desenvolvimento de seção própria para discutir abusividade no Direito Econômico, bem como criação de proposta de metodologia para combater abusividades na cobrança de THC; e
- Correções gramaticais sem mudanças de mérito.

4. **CONCLUSÃO**

11. As contribuições da Audiência Pública trouxeram resultados significativos para o aprimoramento da proposta regulatória. Notadamente, questões referentes aos aspectos fiscais foram aprimoradas 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 desenvolvida, haja vista que aquelas citadas no Relatório de AIR 1 já foram produzidas no intervalo entre o relatório preliminar e análise após audiência pública. Adicionalmente, conceitos apresentados no relatório preliminar foram reforçados, 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 4 face ao Relatório de AIR preliminar encontram-se sintetizados nos parágrafos 8 e 9 deste Relatório Técnico, respectivamente.

12. Por derradeiro, informa-se que as contribuições analisadas se encontram anexas a este documento. A tabela 3 contém as informações das contribuições submetidas à análise. Era o que tinha a relatar.

5. ANEXO

Data e hora de emissão:

8/26/2021 15:02:26

Relatório de Contribuições Validadas

Audiência: 11/2021

Tabela 3: Lista de Contribuições recebidas na Audiência Pública.

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.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Maersk Brasil Brasmar Ltda (30259220000286)
1	Redação Proposta	Proposta é de não alteração das normas em vigência que regem o THC.
	Justificativa para alteração	Por tratar-se do artigo 1º, o qual introduz o tema da alteração das normas relativas ao assunto abordado na Consulta e Audiência Públicas n. 11/2021-ANTAQ, não há sugestões para uma nova redação desse texto, considerando-se o posicionamento propositivo de não alteração das normas em vigência que regem o tema de THC.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	Não alterar o atual ordenamento jurídico significaria descumprir o Acórdão n. 1.439/2016-Plenário, com a redação dada pelo Acórdão n. 923/2019-TCU-Plenário, que possuía a seguinte determinação expressa: "9.3.2. em um prazo de 60 dias, apresente a esta Corte de Contas um plano de ação detalhado com o objetivo de coibir abusos e, em especial, garantir o respeito ao caráter de ressarcimento expressamente atribuído pela agência reguladora ao THC, assegurando que o valor dispendido pelos usuários corresponda efetivamente ao que foi pago pelos armadores aos operadores portuários; (...)" Nesse sentido, manter o status quo é uma escolha que perpassa os critérios regulatórios. O aperfeiçoamento dos procedimentos é determinação de controle externo, de modo que o não acatamento da presente contribuição é ato administrativo vinculado, não discricionário.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC (30028880000175)
2	Redação Proposta	Não temos proposta, mas comentários como na justificativa
	Justificativa para alteração	A ABAC (Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem), como contribuição ao tema trazido à baila das discussões na Audiência Pública nº 11, gostaria de tecer as suas considerações no que concerne à aplicabilidade e impactos que quaisquer mudanças regulatórias como as propostas na AIR preliminar poderiam representar para o setor, em especial à cabotagem. Em que pese a ausência de menção expressa ao segmento da cabotagem no texto da AIR preliminar, a ABAC entende que qualquer regulamentação, por mais generalista que aparente ser, acabará por impactar negativamente o segmento da cabotagem. Inicialmente, cumpre esclarecer o significado de "frete" que remunera o armador na condição 'Liner terms', termo esse que consta do 'Bill of Lading'. Esse termo define a responsabilidade do armador, portanto "frete" inclui parte da operação de embarque/descarga e tudo o que é feito a bordo (lashing, dunnage, etc.) a partir do momento que a carga passa pela amurada do navio no embarque ou vice-versa na descarga. Em alguns casos é usada a terminologia a partir do 'ships hook' onde o frete cobre os custos a partir do costado do navio. Vários itens relacionados à operação em terra anteriores (embarque) ou posteriores (descarga) a esse momento são cobrados do cliente local na forma de THC. Entre outros custos, estão a parcela do box rate que é a parte dos custos de movimentação da carga em terra, monitoramento, mudanças de pilha, alocação no pátio em preparação para o embarque, segregação, entrega de vazios, remoções, monitoramento de temperatura em containeres frigoríficos e coordenação de logística específica, e outros. Estes custos que são cobrados pelo terminal ao armador conforme contrato são somados e avaliados regularmente, e são repassados no formato de THC ao embarcador da carga no embarque ou o receptor da carga na descarga. Os clientes são notificados das alterações nos valores de THC com antecedência e o THC faz parte dos contratos de transporte.
	Análise Técnica	Não se aplica
	Justificativa Técnica	Em que pese não haver contribuição propositiva para análise técnica, é importante repisar que não alterar o atual ordenamento jurídico significaria descumprir o Acórdão n. 1.439/2016-Plenário, com a redação dada pelo Acórdão n. 923/2019-TCU-Plenário, que possuía a seguinte determinação expressa: "9.3.2. em um

prazo de 60 dias, apresente a esta Corte de Contas um plano de ação detalhado com o objetivo de coibir abusos e, em especial, garantir o respeito ao caráter de ressarcimento expressamente atribuído pela agência reguladora ao THC, assegurando que o valor dispendido pelos usuários corresponda efetivamente ao que foi pago pelos armadores aos operadores portuários; (...)" Nesse sentido, manter o status quo é uma escolha que perpassa os critérios regulatórios. O aperfeiçoamento dos procedimentos é determinação de controle externo, de modo que o não acatamento da presente contribuição é ato administrativo vinculado, não discricionário.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação dos Usuários dos Portos do Rio de Janeiro - USUPORT-RJ (22688420000145)
3	Redação Proposta	Comentários
	Justificativa para alteração	<p>Verifica-se, pelo conteúdo da proposta de norma, que a Antaq não cumpriu a decisão do TCU no sentido de garantir que o garantir o respeito ao caráter de ressarcimento expressamente atribuído pela agência reguladora a THC, assegurando que o valor dispendido pelos usuários corresponda efetivamente ao que foi pago pelos armadores aos operadores portuários, conforme consta do item 9.3.2 do Acórdão 923/2019-Plenário, processo TC 004.662/2014-8. O que a Antaq está criando, com todo respeito, é menor transparência e aumento de custos aos usuários, pois, se for o armador o emissor da Nota Fiscal o valor do THC será ainda acrescido de impostos e outros custos. O que a nossa Associação e outras vêm pedindo, há anos, é que o transportador marítimo entregue ao usuário importador ou exportador a nota fiscal do terminal emitida contra ele, comprovando que aquele valor que está sendo cobrado de THC do usuário é o mesmo que o terminal cobrou do armador. Não pedimos para que o terminal portuário emita nota fiscal do THC contra o usuário. Queremos ter acesso à nota fiscal que o terminal emitiu contra o transportador marítimo. Isso seria fácil de se fiscalizar, com menor custo ao país. Isso sim daria transparência! É muito provável que a quantia que os transportadores marítimos paguem aos terminais pelo Box Rate, ou seja, por todos os serviços de bordo e terra, incluindo os de terra que compõem o THC, seja menor que o valor que valor que cobram apenas de THC do usuário. Pode ser que essa conta não feche e que todos os valores que os transportadores paguem aos terminais sejam, por exemplo, a metade do THC cobrado do usuário, uma prática ilegal de sobrepreço. Isso fica ainda mais escancarado quando se fala em estratégias de mercado, resguardo de informações. Ora, ao usuário não importa quanto o terminal negociou com o armador os outros serviços do Box Rate. Ao usuário importa saber do THC, que é um valor conhecido pelos usuários e pelo mercado. Qual o problema em o transportador marítimo apresentar a nota fiscal do terminal, referente ao THC apenas, emitida contra ele transportador, ao usuário? Ficamos realmente chocados ao ouvir o Senhor Superintendente de Regulação dessa respeitada Casa Reguladora falar em comissão de intermediação que poderia ser cobrada pelo transportador marítimo pelo ganho de eficiência do THC. Qual o ganho de eficiência operacional o usuário tem com o transportador negociando o THC? Não há! Vivemos um grande e grave problema regulatório aqui. Todos sabemos, inclusive a Antaq, que a quantia que o transportador marítimo cobra do usuário a título de THC (parte do Box Rate) é bem maior que ela paga pelo Box Rate (todo) aos terminais. E sabemos que, se o transportador marítimo for apresentar a nota fiscal do terminal emitida contra ele, somente com o THC, de forma a comprovar seu ressarcimento ou restituição, será um valor que ele não pagará ao terminal, porque será bem a maior. É uma conta que todos sabemos que não fecha e que não se pretende fechar por meio de uma regulação simples e eficiente. Imagine, por exemplo, como ficaria a vida um transportador marítimo, que fosse obrigado a apresentar a nota do terminal emitida contra ele, no valor de R\$800,00 por contêiner a título de THC, para comprovar que está apenas se restituindo ou se ressarcindo de uma despesa, sendo que ele paga ao terminal apenas R\$400,00 por contêiner pelo Box Rate.</p>
	Análise Técnica	Não se aplica
	Justificativa Técnica	<p>Primeiramente, é de fundamental importância a correção da afirmação, em caráter categórico pela contribuinte, de que a ANTAQ teria não cumprido a decisão do TCU no sentido de garantir que o garantir o respeito ao caráter de ressarcimento expressamente atribuído pela agência reguladora a THC. O Acórdão 1599/2021-TCU/Plenário (1374905) tomou ciência da Nota Técnica n. 130/2020/GRM/SRG (1133213) a qual trouxe a proposição de informações a serem obtidas mediante a realizada Tomada de Subsídios n. 5/2020/SRG-Antaq, que foi fundamental para o estudo e a análise preliminar consubstanciada no Relatório de AIR n. 1/2021/GRM/SRG (1237879), e discorreu o seguinte: "11.12. Diante disso, considerando que a Antaq demonstrou a adoção de diversas ações tendentes a dar cumprimento à decisão do Tribunal e que a medida determinada por esta Corte de Contas está na agenda regulatória da agência para o biênio 2020-2021, propõe-se considerar parcialmente cumprida a determinação contida no subitem 9.3.2 do Acórdão 1.439/2016-TCU-Plenário", com a redação dada pelo Acórdão 923/2019-TCU-Plenário". Dessa forma, a própria Corte de Contas reconhece o avanço regulatório desenvolvido pela ANTAQ na matéria, de modo que quaisquer alegações futuras de que esta ANTAQ estaria descumprindo o referido acórdão não prosperam. Com relação às notas fiscais, não obstante a presente contribuição não ter trazido proposição à análise, relata-se que o assunto foi apreciado pela setorial técnica quando da análise das contribuições resultantes da Audiência Pública ANTAQ n. 11/2021 e a versão final, tanto do relatório de AIR, como das propostas de aperfeiçoamentos regulatórios, trarão correções nesse sentido. Por fim, relata-se que todas as medidas apresentadas no Relatório de AIR final possuem o condão de ampliar a transparência, não a diminuir.</p>

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (00394460055809)
4	Redação Proposta	A Seae recomenda que a Antaq verifique se está sendo elaborado um procedimento geral para combate a abusividades, para garantir que os esforços concentrados nessa audiência pública tenham os efeitos desejáveis. Ademais, a divulgação desses procedimentos ou metodologias é necessária se houver interesse em obter sugestões e recomendações, ainda que esses procedimentos não necessitem constar em normas. (Para melhor contextualização sugere-se a leitura do Nota Técnica SEI nº 31583/2021/ME presente no Processo 10099.100456/2 021-13).
	Justificativa para alteração	A análise desenvolvida neste documento decorre das atribuições da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (SEAE) na promoção da concorrência e de outros incentivos à eficiência econômica dos mercados de bens e serviços, conforme Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019. Trata-se de posicionamento com base nas informações disponíveis até a presente data.
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa Técnica	A evolução da análise regulatória afastou imbróglis referentes ao Direito Tributário na proposição definitiva.

O Anexo da Resolução Normativa nº 18-ANTAQ, de 2017, passará a vigorar com a seguinte alteração:

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Maersk Brasil Brasmar Ltda (30259220000286)
5	Redação Proposta	Proposta é de não alteração das normas em vigência que regem o THC
	Justificativa para alteração	Por tratar-se do artigo 2º, o qual introduz o tema da alteração das normas relativas ao assunto abordado na Consulta e Audiência Públicas n. 11/2021-ANTAQ, não há sugestões para uma nova redação desse texto, considerando-se o posicionamento propositivo de não alteração das normas em vigência que regem o tema de THC.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	Não alterar o atual ordenamento jurídico significaria descumprir o Acórdão n. 1.439/2016-Plenário, com a redação dada pelo Acórdão n. 923/2019-TCU-Plenário, que possuía a seguinte determinação expressa: "9.3.2. em um prazo de 60 dias, apresente a esta Corte de Contas um plano de ação detalhado com o objetivo de coibir abusos e, em especial, garantir o respeito ao caráter de ressarcimento expressamente atribuído pela agência reguladora ao THC, assegurando que o valor dispendido pelos usuários corresponda efetivamente ao que foi pago pelos armadores aos operadores portuários; (...)" Nesse sentido, manter o status quo é uma escolha que perpassa os critérios regulatórios. O aperfeiçoamento dos procedimentos é determinação de controle externo, de modo que o não acatamento da presente contribuição é ato administrativo vinculado, não discricionário.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
6	Redação Proposta	II - Art. 27. Art. 28. Constituem infrações administrativas de natureza grave: VI – “impor sua participação, como terceiro não interessado na contratação da THC, os quais o Usuário prefere contratar por sua conta e risco, retaliar as cargas deste tipo de operação, bem como prejudicar a contratação direta com o terminal de contêiner: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais)".
	Justificativa para alteração	Conforme normativos preexistentes, transportador marítimo pode participar da contratação de serviços, o que, expressamente, não determina que ele é o único ou que deverá fazê-lo a mercê da opção dos Usuários, sobretudo no que concerne a atividades extra frete como o THC. Atualmente, o dono da carga ou consignatário não possui qualquer ingerência ou flexibilidade sobre a cobrança. Portanto, é preciso enquadrar como infração administrativa grave, passível de penalidade pecuniária, relação potestativa que atenta contra a ordem econômica e os direitos dos Usuários. Tornar o país mais competitivo é um dos principais desafios que se apresenta. Os portos constituem importante componente para alavancar o desenvolvimento econômico sustentado porque são essencial facilities, infraestruturas cujo acesso, em condições eficientes, são determinantes para viabilizar empreendimentos com atividades essenciais, sobretudo por se tratar de uma atividade meio – estação intermodal – e não uma atividade fim. Abusividade manifesta em preços e reajustes elevados, fragmentação do THC e do frete em rubricas acessórias, assim como cobranças por serviços incorrentes vão ao encontro do que se espera de uma facilidade essencial e o porto não cumpre sua função. Toda instalação portuária, que funciona como elo e estação intermodal de uma cadeia logística, depende exclusivamente da carga. Esta é a sua razão de ser. Tanto na elaboração de políticas públicas voltadas para a ampliação e modernização do sistema portuário nacional quanto no aprimoramento do arcabouço regulatório, o Poder Concedente e a Agência Reguladora, respectivamente, devem olhar prioritariamente para a carga, de modo a não

	<p>inviabilizá-la em razão da insuficiência de infraestrutura, da concentração de mercado, bem como do encarecimento e da insegurança jurídica que resultam do modelo de regulação tardio e ex post brasileiro. As análises precisam ser iniciadas sob a perspectiva da carga: 5. “A política ou a regulamentação proposta irá aumentar as despesas portuárias ou do transporte aquaviário para importadores, exportadores e usuários de cabotagem no Brasil?” 6. “A política ou regulamentação proposta é neutra, estimula a concorrência ou torna o mercado portuário mais concentrado? Há consequências sobre a concorrência em mercados secundários que não estão sob a égide dessa pasta ou desta autarquia?” 7. “A política ou a regulamentação proposta resultará em simplificação e facilitação dos trâmites burocráticos aos quais importadores, exportadores e usuários de cabotagem precisam estar em conformidade? Resultará na majoração da base de cálculo de impostos vinculados àquelas operações?” 8. “A execução do modelo de política pública ou de regulação atual possui brechas que resultam em insegurança jurídica e que poderiam culminar na redução de custos para importadores, exportadores e usuários de cabotagem se esta pasta ou esta autarquia emitisse parecer técnico ou jurídico sobre o tema?” A carga é a protagonista e como tal deve ser valorizada, uma vez que, no fim das contas, pagará todos os valores envolvidos, desde a remuneração de serviços ocorrentes, tributos e as rubricas indevidas que são impostas unilateralmente e, na maioria das vezes, legitimadas pelo ente regulatório, como Taxa de Escaneamento, THC2, Agendamento Pago, Taxa de Lacre, Taxa de Emissão de B/L, entre outras. Ao passo em que os custos do transporte aquaviário aumentam, cada vez menos agentes econômicos brasileiros conseguem participar do comércio exterior e, consequentemente, riquezas, empregos e desenvolvimento econômico deixam de ser gerados. A alternativa ao conhecimento e ao reconhecimento do protagonismo da carga é o direcionamento das políticas públicas e da regulação setorial priorizando o agente prestador do serviço de importância secundária – operadores portuários, instalações portuárias arrendadas e/ou autorizadas, transportadores marítimos – que só existem por causa da carga: “Em que pesem os prejuízos que possam causar à competitividade do importador, exportador e do usuário de cabotagem, essa política portuária ou a regulamentação de determinado assunto torna a atividade mais atrativa ao investidor?”. O saldo será negativo para o país.</p>
Análise Técnica	Não acatada
Justificativa Técnica	<p>O mérito da contribuição proposta já encontra respaldo no art. 28, V, da RN 18, que possui a seguinte redação: "V - exercer prática comercial restritiva, cometer infração à livre concorrência ou outras infrações descritas no art. 5º ou art. 7º, respeitando o limite previsto na legislação específica sobre a matéria: multa de até R\$ 600.000,00 (seiscentos mil reais);". Reforça-se que o art. 5º traz o seguinte: "Art. 5º Os transportadores marítimos e os agentes intermediários devem abster-se de práticas lesivas à ordem econômica por meio de atos sob qualquer forma manifestados, independentemente de culpa, que tenham por objeto ou possam produzir os efeitos, ainda que não alcançados, de limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa, aumentar arbitrariamente os lucros, <u>ou exercer de forma abusiva posição dominante</u> (ênfase acrescentada)". Dessa forma, não obstante a contribuição vise tornar expressa a vedação ao uso de posição dominante relativo à matéria ora regulada, tal inclusão iria de encontro à técnica de redação legislativa, haja vista que um mesmo conteúdo seria objeto de duas infrações tipificadas.</p>

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
7	Redação Proposta	Art. 8º São direitos básicos do usuário, sem prejuízo de outros estabelecidos em legislação específica e no contrato: VI – realizar a contratação e a remuneração da prestação de serviços da THC diretamente ao terminal de contêiner ou mediante oferta do transportador marítimo, à escolha do dono da carga
	Justificativa para alteração	<p>A prática nacional demonstra que essa forma de contratação da THC com intervenção do transportador marítimo é automática, unilateral e compulsória: o usuário, que não possui qualquer ingerência no assunto, recebe a cobrança no Conhecimento de Embarque junto com as demais taxas e sobretaxas do transporte marítimo. Diferentemente do esperado, considerando a prática internacional, e dos pontos trazidos à tona pela Antaq na audiência pública virtual, a participação do transportador marítimo na contratação da THC, em portos como o de Salvador, não resultam em preços mais competitivos ao Usuário, pelo contrário, faz com que os valores pagos sejam demasiadamente superiores aos que constam em tabela pública, no contrato de arrendamento e que, supostamente, são cobrados pelo terminal de contêiner àquele agente. Trata-se de flagrante sobrepreço e desconformidade ao Contrato nº 012/2000. Portanto, é preciso garantir ao usuário a possibilidade de rejeitar a participação do transportador marítimo, sobretudo quando esse preço for superior ao tabelado, ao que o Usuário conseguiria negociar junto ao terminal ou ao patamar módico aceitável. De posse desse direito, o usuário pode, inclusive, recorrer à agência reguladora e à autoridade concorrential em caso de abusividade em vez de ficar condicionado a relações potestativas ilegais que resultam do poder de mercado de terminais e transportadores. Considerando a realidade brasileira, é imperioso que a Antaq garanta o cumprimento dos contratos de arrendamento, o caráter de restituição do pagamento do THC ao transportador marítimo, mas, sobretudo, por via normativa, o direito de rejeitar obrigações impostas unilateralmente fazendo valer, por exemplo, a possibilidade de pagamento da THC diretamente à instalação portuária ou ao operador portuário, tanto em terminais públicos arrendados ou não quanto nos terminais autorizados, como alternativa a critério do dono da carga, sobretudo se os valores repassados aos usuários forem superiores ao que constem em tabela pública e, é claro, tendo como referência a convenção internacional de INCOTERMS. Tornar o país mais competitivo é um dos principais desafios que se apresenta. Os portos constituem importante componente para alavancar o desenvolvimento econômico sustentado porque são essencial facilities, infraestruturas cujo acesso, em condições eficientes, são determinantes para viabilizar empreendimentos com atividades essenciais, sobretudo por se tratar de uma atividade meio – estação intermodal – e não uma atividade fim. Abusividade</p>

		<p>manifesta em preços e reajustes elevados, fragmentação do THC e do frete em rubricas acessórias, assim como cobranças por serviços inócorrentes vão ao encontro do que se espera de uma facilidade essencial e o porto não cumpre sua função. Toda instalação portuária, que funciona como elo e estação intermodal de uma cadeia logística, depende exclusivamente da carga. Esta é a sua razão de ser. Tanto na elaboração de políticas públicas voltadas para a ampliação e modernização do sistema portuário nacional quanto no aprimoramento do arcabouço regulatório, o Poder Concedente e a Agência Reguladora, respectivamente, devem olhar prioritariamente para a carga, de modo a não inviabilizá-la em razão da insuficiência de infraestrutura, da concentração de mercado, bem como do encarecimento e da insegurança jurídica que resultam do modelo de regulação tardio e ex post brasileiro. As análises precisam ser iniciadas sob a perspectiva da carga: 1. “A política ou a regulamentação proposta irá aumentar as despesas portuárias ou do transporte aquaviário para importadores, exportadores e usuários de cabotagem no Brasil?” 2. “A política ou regulamentação proposta é neutra, estimula a concorrência ou torna o mercado portuário mais concentrado? Há consequências sobre a concorrência em mercados secundários que não estão sob a égide dessa pasta ou desta autarquia?” 3. “A política ou a regulamentação proposta resultará em simplificação e facilitação dos trâmites burocráticos aos quais importadores, exportadores e usuários de cabotagem precisam estar em conformidade? Resultará na majoração da base de cálculo de impostos vinculados àquelas operações?” 4. “A execução do modelo de política pública ou de regulação atual possui brechas que resultam em insegurança jurídica e que poderiam culminar na redução de custos para importadores, exportadores e usuários de cabotagem se esta pasta ou esta autarquia emitisse parecer técnico ou jurídico sobre o tema?” A carga é a protagonista e como tal deve ser valorizada, uma vez que, no fim das contas, pagará todos os valores envolvidos, desde a remuneração de serviços ocorrentes, tributos e as rubricas indevidas que são impostas unilateralmente e, na maioria das vezes, legitimadas pelo ente regulatório, como Taxa de Escaneamento, THC2, Agendamento Pago, Taxa de Lacre, Taxa de Emissão de B/L, entre outras. Ao passo em que os custos do transporte aquaviário aumentam, cada vez menos agentes econômicos brasileiros conseguem participar do comércio exterior e, conseqüentemente, riquezas, empregos e desenvolvimento econômico deixam de ser gerados. A alternativa ao conhecimento e ao reconhecimento do protagonismo da carga é o direcionamento das políticas públicas e da regulação setorial priorizando o agente prestador do serviço de importância secundária – operadores portuários, instalações portuárias arrendadas e/ou autorizadas, transportadores marítimos – que só existem por causa da carga: “Em que pesem os prejuízos que possam causar à competitividade do importador, exportador e do usuário de cabotagem, essa política portuária ou a regulamentação de determinado assunto torna a atividade mais atrativa ao investidor?”. O saldo será negativo para o país.</p>
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa Técnica	Muito embora o atual ordenamento normativo não vedasse a contratação de serviços de movimentação portuária entre o usuário e a instalação portuária, considerou-se boa prática tornar a previsão expressa, com alterações redacionais frente a proposta original.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Centro Nacional De navegação Transatlântica – CNTT (33109000000183)
8	Redação Proposta	Substituir a proposta pela introdução de monitoramento periódico pela ANTAQ das tabelas públicas de preços de THC divulgadas pelos transportadores marítimos (por exemplo, a cada seis meses), a fim de possibilitar (i) a fiscalização sobre o cumprimento dos deveres já impostos aos transportadores marítimos pela atual regulamentação da ANTAQ (principalmente o de transparência), e (ii) que eventuais abusividades pontuais sejam devidamente investigadas pela ANTAQ, em controle regulatório ex post.
	Justificativa para alteração	A proposta é explicada em detalhes nas contribuições completas do Centronave, enviadas ao e-mail indicado no anúncio da Audiência Pública, em razão do limite de caracteres do formulário disponibilizado pela ANTAQ.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	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.

"Art. 8º. V - obter comprovação de pagamento dos serviços contratados mediante emissão de nota fiscal, independentemente da contratada ser responsável direta ou intermediadora de prestação de serviços. Parágrafo único. Nos casos em que o serviço contratado seja de intermediação, no qual o agente intermediador negocia extenso volume de contratos na busca de obter ganhos de eficiência, a nota fiscal emitida pelo intermediador ao contratante deve apresentar também a média, por determinada unidade de medida, da totalidade do serviço negociado com o prestador final de serviços.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira da Indústria do Arroz (10791765000140)
9	Redação Proposta	Sugere-se incluir o estímulo desta ANTAQ à negociação direta do usuário junto ao Terminal quanto ao serviço de THC, mediante campanhas públicas, esclarecimento aos usuários, padronização de serviços, estímulo à concorrência entre portos, repressão à cobrança de sobrepreço e na cobrança de serviços em duplicidade, publicidade de preços, etc.
	Justificativa para alteração	O estímulo à negociação direta poderá abrir alternativas ao usuário para pagamento dos serviços de THC, além de eliminar a cobrança pela intermediação cobrada pelos armadores.
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa Técnica	Premissa basilar para a diminuição do uso de poder dominante é que o dominado possua alternativas de negócios. Dessa forma, tornar a possibilidade de contratação direta em epígrafe expressa em normativo se vislumbra boa prática regulatória. Por outro lado, não cabe ao ente regulador incentivar um modelo de negócios em detrimento de outros, de modo que se acata parcialmente a contribuição em tela.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	AEXA - Associação de Exportadores de Açúcar e Alcool (10828710000168)
10	Redação Proposta	Art. 8º São direitos básicos do usuário, sem prejuízo de outros estabelecidos em legislação específica e no contrato: V - obter comprovação de pagamento dos serviços contratados mediante emissão de nota fiscal, independentemente da contratada ser responsável direta ou intermediadora de prestação de serviços. Parágrafo único. Nos casos em que o serviço contratado seja de intermediação, no qual o agente intermediador é o recebedor do pagamento, a nota fiscal emitida pelo intermediador ao contratante deve apresentar também o valor efetivamente pago ao prestador final de serviços.
	Justificativa para alteração	Justificativa 1: Conforme demonstrado pela ANTAQ em sua Audiência Pública realizada em 22/07/2021 - slides de contextualização regulatória (slide 7) e falha de mercado / assimetria de informação (slide 11), o usuário embarcador não participa das negociações e tão pouco é o contratante dos serviços de THC prestados pelos terminais. Portanto, a agência marítima, portadora de CNPJ no Brasil e representante/negociante dos serviços de THC junto aos terminais, apenas cobram dos exportadores as despesas do THC, sem a emissão de qualquer documento comprobatório da realização dos serviços e do valor repassado ao terminal; Justificativa 2: O THC é um serviço portuário, realizados por terminais portuários e NÃO por agências marítimas ou intermediários, que atuam exclusivamente como representantes dos transportadores marítimos (armadores, responsáveis pela negociação do frete e serviços marítimos), segundo definições contidas na Resolução ANTAQ nº 18. Portanto, não há razão que justifique a cobrança da agência marítima ao exportador, por uma despesa portuária, principalmente, como mencionado na justificativa 1, no que tange a ausência de documentos comprobatórios dos serviços realizados e do repasse ao terminal. Portanto, entendemos que THC deve ser pago a quem de fato realizou o serviço - o terminal portuário; Justificativa 3: As empresas exportadoras possuem grandes dificuldades de comprovar internamente o pagamento de despesas, sem a devida apresentação de notas fiscais, principalmente no que tange à serviços realizados, como o caso do THC. Por se tratar de um serviço, de custo elevado, os exportadores incorrem em constantes desafios internos relacionados à Compliance e Auditorias, pois não há os devidos documentos fiscais comprobatórios na cobrança.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	Considerando-se que a restituição pela THC decorre de uma negociação de serviços entre o transportador marítimo e o terminal por expressiva quantidade de cargas, a nota fiscal traz informações de diversos agentes. Dessa forma, a divulgação ampla da nota fiscal ao usuário decorrente de negociação entre transportador marítimo e instalação portuária incorreria violação de sigilo contratual, a qual não deve ser prática regulatória adotada. Portanto, o que é relevante ao usuário é a parte da negociação entre transportador marítimo e instalação portuária que se refira aos serviços de movimentação de sua carga. Nesse sentido, a proposição regulatória busca avanços sem, contudo, infringir sigilos comerciais.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Maersk Brasil Brasmar Ltda (30259220000286)
----	-------------------------	---

11	Redação Proposta	Proposta é de não alteração da norma em vigência, com a não inserção do “inciso V” e de seu respectivo parágrafo único, ambos ora comentados. Abaixo, seguem as “fontes” utilizadas no campo “justificativas para alteração”: Fonte n. 1: Pedido de Reexame – Protocolo da ANTAQ junto ao TCU em 4 de julho de 2016 - Processo TC004.662-2014-8. Protocolo 0000558393807 página 6, 2 parágrafo) Fonte n. 2: Notice of Inquiry Concerning the Use and Effect of Surcharges, FMC Docket No. 91-74 Jan. 1992). Fonte n. 3: Relatório Final – Estudo Comparativo dos Valores de THC - Taxa de Movimentação no Terminal nos Terminais de Contêineres no Brasil e no Mundo, de outubro de 2019 (Disponível em: http://portal.antaq.gov.br/index.php/2019/11/06/e-studo-da-antaq-indica-que-precos-do-thcnos-portos-brasileiros-nao-sao-barreira-a-comercio-exterior-brasileiro-pelavia-maritima/) Nota 1: Ao se referir a “tipo de contêiner”, o texto constante no campo “justificativas para alteração” refere-se d contêiner dry, reefer, open top, flat rack, open side, isotank, etc) Nota 2: Ao se referir a tamanho de contêiner, o texto constante no campo “justitativa para alteração” refere-se, exemplificativa mente, aos contêineres de 20’ e 40’. Nota 3: Ao se referir ao “tipo de carga”, o texto constante no campo “justitativa para alteração” refere-se às cargas perigosas (Carga IMO), cargas de dimensão extra (OOG), etc.
	Justificativa para alteração	O art.8 da RN18 trata dos direitos do cliente do armador, sendo inaplicável e impraticável a emissão de uma nota fiscal (NF) pelo intermediador (no caso, o armador) apresentando a média da totalidade do serviço negociado com o prestador final do serviço (no caso, o terminal). A cobrança de THC cobre as operações terrestres realizadas pelo terminal, não pelo armador. Historicamente, o embarcador negociava os termos com o terminal. Contudo, por eficiência, o armador hoje negocia esses termos com o terminal. O frete marítimo (armador prestando serviços marítimos) é diferente do THC (terminal prestando serviços terrestres), mas ambos, na maioria dos casos, são cobrados diretamente pelo armador via BL.A ideia de emissão de duas NFs pelo mesmo serviço (THC), sendo uma NF do responsável direto (terminal portuário) e outra do intermediador (armador) não é razoável, já que causará um impacto tributário que aumentará os custos logísticos para o cliente do armador (sujeição à dupla tributação). Ademais, armador e agente marítimo não se confundem, sendo que este não pode emitir uma NF em substituição ao armador, que por sua vez não pode emitir uma NF no Brasil. A proposta de apresentar uma “média” não reflete a realidade da operação, já que há dificuldade de se individualizar cobrança de cada cliente do armador e de se diferenciar de custos relacionados a cada tipo de contêiner (Nota 1), tamanho (Nota 2) e tipo de carga (Nota 3). Assim, haverá impacto na segurança e previsibilidade de custos diante de possíveis variações. Hoje o armador possui contratos que se prolongam no tempo, garantindo melhores condições de tarifa, certa previsibilidade e estabilidade de valores. O cliente, individualmente, não tem essa condição e, portanto, enfrentará maior variação de custos em relação às tarifas portuárias. Hoje, o armador absorve todos os riscos de variação de custos (combustível, impostos, etc) e repassa ao cliente de forma espaçada, garantindo-lhe menor impacto financeiro. Haverá perda de competitividade entre cliente e terminal, pois hoje os componentes do THC são negociados entre armador e terminal. Sendo assim, o ideal é que a sistemática de hoje, sem a emissão de NF em face do embarcador, seja mantida, evitando-se a oneração de toda uma cadeia. A forma como a tarifa é cobrada hoje evoluiu exatamente para que uma tarifa única seja cobrada do cliente, sem que este fique sujeito a variações de custos operacionais e menor poder de negociação com o terminal em comparação com o armador. Cada terminal possui uma cesta de produtos diferente, sendo que o cliente, de forma individual, não terá o mesmo poder de negociação que o armador possui. E.g., variações de tarifa conforme o tipo de carga (Nota 3), desembarque aos finais de semana e/ou em horário noturno, etc. seriam cobradas de forma individualizada do cliente, aumentando seus custos com THC. Assim, o terminal emite uma NF para a totalidade dos serviços prestados em decorrência de uma certa atracação, a qual será paga pelo armador no período/prazo acordado entre as partes, sendo que o comprovante de pagamento refletirá a totalidade dos serviços prestados naquele período/atracação, não sendo possível, assim, aferir o valor individualizado por contêiner movimentado. Ademais, o valor entabulado na referida NF reflete a economia de escala decorrente da negociação entre terminal e armador de forma que, no cálculo de individualização do custo por cliente, tal economia de escala se perderia, tornando-se um serviço mais oneroso ao consignatário/embarcador, principalmente àqueles que dispõem de menores volume de carga e poder de negociação. Para cargas provenientes de exportação, para que fossem calculados os componentes da tarifa em um terminal estrangeiro, seria necessário expor informações confidenciais de negociações entre os clientes, além do que se referiria a um custo de um terminal terceiro, situado em território estrangeiro não regulado pela Antaq. Em regra e no âmbito do THC, não há qualquer relação jurídica entre o operador portuário e o embarcador, de modo que não há fundamento legal/contratual para que o cliente tenha acesso a informações específicas do contrato celebrado entre o terminal e o armador, sendo que esse instrumento é revestido de cláusulas de confidencialidade que protegem informações comercialmente sensíveis e princípios concorrenciais. As alterações propostas alterariam o conceito da cobrança de THC para “restituição”, ou seja, um valor já pago anteriormente. Sendo assim, não caberia a emissão de NF nesse sentido. Recordar-se que a própria Antaq já reconheceu junto ao TCU que o THC não está adstrito tão somente a custos operacionais, mas também a custos de oportunidade, cujas diversas variáveis referem-se a volume, escala, risco operacional, estratégia comercial, dentre outros. Inclusive, de acordo com a Antaq, a interpretação estrita da expressão ressarcimento “não corresponde à dinâmica técnica econômica da evolução dos serviços de navegação marítima de longo curso e, se praticada nos termos da interpretação conferida pelo TCU, ensejaria elevadíssimos custos regulatórios, de um lado, e relevantes perdas de bem-estar, de outro”, ou seja, a implementação da proposta de alteração da norma aumentará os custos regulatórios e trará perda de bem-estar ao cliente do armador (Fonte n.1). Já há integral transparência sobre valores disponibilizados pelo armador e embarcador, previamente ao contrato do transporte, visto que o valor do THC: é sujeito à livre negociação com o armador contratado; uma vez pactuado, é expressamente divulgado no BL; é amplamente divulgado nos canais de comunicação do armador. Internacionalmente, destaca-se o estudo da Comissão Marítima Federal dos EUA (FMC), cuja pesquisa sobre sobretaxas e THC ao longo de muitos anos concluiu que a cobrança de THC não pode ser desarrazoada, sendo desnecessária supervisão regulatória especial. Concluiu-se que o THC, juntamente com as demais taxas, não violam a lei dos EUA porque: não há evidências de que o THC resulte em taxas básicas de transporte mais altas; o seu propósito não é fraudulento/enganoso; a existência do THC e demais sobretaxas é geralmente transparente, ocasião em que o cliente da operadora

		<p>geralmente está ciente e é informado da existência dessas taxas(Fonte n.2).Em outros países, existe um regulador marítimo e um mecanismo regulatório para monitorar as práticas das transportadoras relacionadas a THC e proteger os interesses do importador e exportador, sem a necessidade de intervenção nas práticas comerciais privadas que possam distorcer as relações comerciais e o comércio internacional. Entende-se que o mesmo pode ser aplicado ao Brasil, considerando-se as respectivas normas e legislação aplicáveis. A avaliação do THC é uma prática padrão internacional. A proposta de alteração da RN 18 em análise seria desnecessária e contrária às Leis 10.233/01,das Agências Reguladoras, de Liberdade Econômica e ao princípio constitucional da proporcionalidade. A Antaq reconheceu junto ao TCU a inviabilidade e impossibilidade de se condicionar o pagamento do valor do THC, devido pelo embarcador/consignatário ao armador, à demonstração dos custos com operações realizadas com o terminal, em especial a individualizar os valores e emitir uma nota fiscal para cada um dos contêineres movimentados pelo terminal, sob pena de maior oneração e burocratização de todos os envolvidos. Não há qualquer indício de práticas abusivas na cobrança da THC no Brasil, conforme Estudo da ANTAQ (Fonte n.3). A não regulamentação da presente questão reflete, inclusive, os direitos das empresas envolvidas essenciais para o desenvolvimento e crescimento econômico do país. A livre definição do preço dos serviços como consequência de alterações da oferta e da demanda, considerando o poder de negociação do armador junto ao terminal, a absorção dos respectivos riscos de variação e repasse ao cliente de forma espaçada, garantem um menor impacto financeiro ao cliente, não elevação de custos regulatórios, maior eficiência e inexistência de perda de bem-estar.</p>
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa Técnica	Com relação à emissão de nota fiscal, relata-se que a proposição foi retificada. Com relação a não alterar a regulação vigente, reforça-se que isso significaria descumprir o Acórdão n. 1.439/2016-Plenário, com a redação dada pelo Acórdão n. 923/2019-TCU-Plenário, que possuía a seguinte determinação expressa: "9.3.2. em um prazo de 60 dias, apresente a esta Corte de Contas um plano de ação detalhado com o objetivo de coibir abusos e, em especial, garantir o respeito ao caráter de ressarcimento expressamente atribuído pela agência reguladora ao THC, assegurando que o valor dispendido pelos usuários corresponda efetivamente ao que foi pago pelos armadores aos operadores portuários; (...)" Nesse sentido, manter o status quo é uma escolha que perpassa os critérios regulatórios. O aperfeiçoamento dos procedimentos é determinação de controle externo, de modo que o não acatamento da presente contribuição é ato administrativo vinculado, não discricionário.

	ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
12		Redação Proposta	V - obter comprovação de pagamento dos serviços contratados mediante apresentação de cópia de nota fiscal, independentemente de o transportador marítimo ser responsável direta ou indireta de prestação de serviços. Parágrafo único. Nos casos em que o serviço seja contratado com intervenção do transportador marítimo, no qual o agente negocia extenso volume de contratos na busca de obter ganhos de eficiência, deve-se apresentar a nota fiscal emitida pelo terminal de contêiner, detalhando a média, por unidade de contêiner, da totalidade do serviço negociado.
		Justificativa para alteração	O meio mais eficaz para comprovar o pagamento mencionado não é a emissão de um segundo documento fiscal, mas a apresentação daquele que foi emitido pelo prestador final do serviço. A possibilidade de emissão pelo transportador marítimo mantém o problema de assimetria de informação no qual o Usuário desconhece os valores efetivamente pagos por aquele que, em seu nome, realiza a contratação, uma vez que não haveria como garantir e comprovar que os documentos são idênticos. No que concerne especificamente à THC, considerando que o transportador marítimo remunera o operador portuário pelas atividades contratadas e executadas em determinado período de tempo – semanal, quinzenal ou mensal – e que, segundo a proposta de alteração normativa em comento, aquele terá de detalhar os valores médios pagos pelos serviços que intervêm na contratação, a comprovação só é possível se os transportadores provarem que os valores repassados aos Usuários equivalem à média contratada e paga, apresentando a nota fiscal emitida pelo prestador do serviço, que, por sua vez, deverá segregar, expressamente, o THC dos demais serviços incluídos na Cesta de Serviços (Box Rate) para viabilizar a comparação. Inclusive, a Superintendência de Regulação da Antaq, no despacho que encaminha os autos à Diretoria Colegiada (SEI nº 1280308), reconhece que não houve verossimilhança ao comparar as Notas Fiscais, apresentadas pelos terminais, com os dados de THC do Sistema Mercante, atribuindo como possível justificativa o fato de este alcançar apenas a THC pago pelos transportadores aos terminais enquanto os documentos fiscais abrangem todos os serviços que constam do Box Rate. Antes mesmo de determinar a emissão de nota fiscal ao intermediador, a Antaq precisa conhecer, ainda que sob sigilo, quais são os serviços e os valores cobrados pelo terminal ao transportador marítimo e, sobretudo, quais destes dizem respeito exclusivamente à THC, bem como prover os meios por meio dos quais o Usuário possa confirmar que a cobrança repassada coincide com o que foi contratado e pago. Caso contrário, a assimetria de informação continua a existir. Como a Antaq, então, espera que a simples emissão de nota fiscal pelo transportador marítimo possa garantir a comprovação do ressarcimento, sem a apresentação do que foi pago por esse agente ao operador portuário e, além, sem a segregação dos valores de THC dos demais serviços incluídos na Cesta de Serviços, no bojo do documento fiscal emitido pelo prestador portuário? Na prática, haverá tão somente a substituição do Recibo pela Nota Fiscal e a legitimação do sobrepreço nos valores da THC que a agência passa a denominar como “serviço” de intermediação, com o condão de encarecer a cadeia logístico-portuária e o Custo Brasil, pois além do sobrepreço serão repassados aos Usuários novos impostos, com nítida bitributação. Ademais, o detalhamento dos valores médios pagos deve ser feito por unidade de contêiner, não devendo ficar em aberto. Quando se trata de movimentação, que é o

		<p>caso da THC, não faz sentido tratar o objeto por TEU, cuja classificação é utilizada para fins de armazenagem e frete. Se a Antaq consolidar entendimento diverso, dará margem para que existam THCs para cada tipo e tamanho de contêiner, o que é prejudicial ao país. Tornar o país mais competitivo é um dos principais desafios que se apresenta. Os portos constituem importante componente para alavancar o desenvolvimento econômico sustentado porque são essenciais facilities, infraestruturas cujo acesso, em condições eficientes, são determinantes para viabilizar empreendimentos com atividades essenciais, sobretudo por se tratar de uma atividade meio – estação intermodal – e não uma atividade fim. Abusividade manifesta em preços e reajustes elevados, fragmentação do THC e do frete em rubricas acessórias, assim como cobranças por serviços incorrentes vão ao encontro do que se espera de uma facilidade essencial e o porto não cumpre sua função. Toda instalação portuária, que funciona como elo e estação intermodal de uma cadeia logística, depende exclusivamente da carga. Esta é a sua razão de ser. Tanto na elaboração de políticas públicas voltadas para a ampliação e modernização do sistema portuário nacional quanto no aprimoramento do arcabouço regulatório, o Poder Concedente e a Agência Reguladora, respectivamente, devem olhar prioritariamente para a carga, de modo a não inviabilizá-la em razão da insuficiência de infraestrutura, da concentração de mercado, bem como do encarecimento e da insegurança jurídica que resultam do modelo de regulação tardio e ex post brasileiro. As análises precisam ser iniciadas sob a perspectiva da carga: 1. “A política ou a regulamentação proposta irá aumentar as despesas portuárias ou do transporte aquaviário para importadores, exportadores e usuários de cabotagem no Brasil?” 2. “A política ou regulamentação proposta é neutra, estimula a concorrência ou torna o mercado portuário mais concentrado? Há consequências sobre a concorrência em mercados secundários que não estão sob a égide dessa pasta ou desta autarquia?” 3. “A política ou a regulamentação proposta resultará em simplificação e facilitação dos trâmites burocráticos aos quais importadores, exportadores e usuários de cabotagem precisam estar em conformidade? Resultará na majoração da base de cálculo de impostos vinculados àquelas operações?” 4. “A execução do modelo de política pública ou de regulação atual possui brechas que resultam em insegurança jurídica e que poderiam culminar na redução de custos para importadores, exportadores e usuários de cabotagem se esta pasta ou esta autarquia emitisse parecer técnico ou jurídico sobre o tema?” A carga é a protagonista e como tal deve ser valorizada, uma vez que, no fim das contas, pagará todos os valores envolvidos, desde a remuneração de serviços ocorrentes, tributos e as rubricas indevidas que são impostas unilateralmente e, na maioria das vezes, legitimadas pelo ente regulatório, como Taxa de Escaneamento, THC2, Agendamento Pago, Taxa de Lacre, Taxa de Emissão de B/L, entre outras. Ao passo em que os custos do transporte aquaviário aumentam, cada vez menos agentes econômicos brasileiros conseguem participar do comércio exterior e, conseqüentemente, riquezas, empregos e desenvolvimento econômico deixam de ser gerados. A alternativa ao conhecimento e ao reconhecimento do protagonismo da carga é o direcionamento das políticas públicas e da regulação setorial priorizando o investidor ou agente prestador do serviço de importância secundária – operadores portuários, instalações portuárias arrendadas e/ou autorizadas, transportadores marítimos – que só existem por causa da carga: “Em que pesem os prejuízos que possam causar à competitividade do importador, exportador e do usuário de cabotagem, essa política portuária ou a regulamentação de determinado assunto torna a atividade mais atrativa ao investidor?”. O saldo será negativo para o país.</p>
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa Técnica	Considerando-se que a restituição pela THC decorre de uma negociação de serviços entre o transportador marítimo e o terminal por expressiva quantidade de cargas, a nota fiscal traz informações de diversos agentes. Dessa forma, a divulgação ampla da nota fiscal ao usuário decorrente de negociação entre transportador marítimo e instalação portuária incorreria violação de sigilo contratual, a qual não deve ser prática regulatória adotada. Portanto, o que é relevante ao usuário é a parte da negociação entre transportador marítimo e instalação portuária que se refira aos serviços de movimentação de sua carga. Nesse sentido, a proposição regulatória busca avanços sem, contudo, infringir sigilos comerciais.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC (30028880000175)
13	Redação Proposta	NÃO INCLUSÃO DO INCISO V
	Justificativa para alteração	A ANTAQ, na AIR preliminar, menciona de forma muito sucinta e pouco elucidativa que a THC tenha que possuir comprovação mediante nota fiscal. Como solução, a ANTAQ propôs que essa Nota Fiscal tenha que ter 2 fatos geradores: 1) Serviço de THC efetivamente contratado pelo terminal, mesmo que em valor médio, possuindo o transportador marítimo caráter de representante como terceiro interessado. 2) Serviço prestado pelo transportador marítimo de intermediação na contratação da THC. Preço deveria mencionar quanto foi pago de THC somado ao preço do serviço de intermediação negocial cobrado pelo armador. Entretanto, a ANTAQ pareceu não ter se atentado aos efeitos práticos dessa exigência e não esclareceu como seria seu funcionamento, não tendo dito se o responsável por sua confecção seria o armador ou o terminal portuário, nem como funcionaria no caso de armadores estrangeiros (que não são autorizados a emitir nota fiscal no Brasil). A ABAC é contrária a emissão de nota fiscal no caso do THC, por entender que a sua emissão contrariará todas as práticas do mercado e acarretará um aumento significativo na carga tributária, além de representar um enorme entrave burocrático (principalmente em se tratando de cargas feeder), além de ferir o próprio conceito da multimodalidade em que se realiza o transporte com um único documento e estaríamos criando documentos intermediários e obrigações acessórias. Ademais, a obrigatoriedade de Nota Fiscal violaria o direito ao sigilo comercial, uma vez que

		haveria uma abertura dos preços acordados comercialmente entre armador e terminal portuário, o que acabaria por interferir nas relações negociais entre esses players.
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa Técnica	O art. 8º, V, foi retificado no intuito de manter a proposição regulatória que aumenta a transparência sem, contudo, acarretar insegurança jurídica às partes do negócio jurídico

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Centro Nacional de Navegação Transatlântica – CNNT (33109000000183)
14	Redação Proposta	Substituir a proposta pela introdução de monitoramento periódico pela ANTAQ das tabelas públicas de preços de THC divulgadas pelos transportadores marítimos (por exemplo, a cada seis meses), a fim de possibilitar (i) a fiscalização sobre o cumprimento dos deveres já impostos aos transportadores marítimos pela atual regulamentação da ANTAQ (principalmente o de transparência), e (ii) que eventuais abusividades pontuais sejam devidamente investigadas pela ANTAQ, em controle regulatório ex post.
	Justificativa para alteração	A proposta é explicada em detalhes nas contribuições completas do Centronave, enviadas ao e-mail indicado no anúncio da Audiência Pública, em razão do limite de caracteres do formulário disponibilizado pela ANTAQ.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	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. Além disso, as justificativas apresentadas não trouxeram quais serviços o transportador marítimo exerce para que se trate de obrigação contratual. Os exemplos reforçam que a THC é restituição de serviço exercido pela instalação portuária, como por exemplo aqueles citados referentes à estiva. A THC, em síntese, é a restituição pelo pagamento referente à movimentação horizontal (capatazia) , não vertical, sendo a última parte componente da box rate e prestada pela instalação portuária ao transportador marítimo. 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.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (03449280000108)
15	Redação Proposta	Art. 8º São direitos básicos do usuário, sem prejuízo de outros estabelecidos em legislação específica e no contrato: V - obter comprovação de pagamento dos serviços contratados mediante emissão de nota fiscal, independentemente da contratada ser responsável direta ou intermediadora de prestação de serviços. Parágrafo único. Nos casos em que o serviço contratado seja de intermediação, no qual o agente intermediador é o recebedor do pagamento, a nota fiscal emitida pelo intermediador ao contratante deve apresentar também o valor efetivamente pago ao prestador final de serviços.
	Justificativa para alteração	Justificativa 1: Conforme demonstrado pela ANTAQ em sua Audiência Pública realizada em 22/07/2021 - slides de contextualização regulatória (slide 7) e falha de mercado / assimetria de informação (slide 11), o usuário embarcador não participa das negociações e tão pouco é o contratante dos serviços de THC prestados pelos terminais. Portanto, a agência marítima, portadora de CNPJ no Brasil e representante/negociante dos serviços de THC junto aos terminais, apenas cobram dos exportadores as despesas do THC, sem a emissão de qualquer documento comprobatório da realização dos serviços e do valor repassado ao terminal; Justificativa 2: O THC é um serviço portuário, realizados por terminais portuários e NÃO por agências marítimas ou intermediários, que atuam exclusivamente como representantes dos transportadores marítimos (armadores, responsáveis pela negociação do frete e serviços marítimos), segundo definições contidas na Resolução ANTAQ nº 18. Portanto, não há razão que justifique a cobrança da agência marítima ao exportador, por uma despesa portuária, principalmente, como mencionado na justificativa 1, no que tange a ausência de documentos comprobatórios dos serviços realizados e do repasse ao terminal. Portanto, o CECAFÉ entende que THC deve ser pago a quem de fato realizou o serviço - o terminal portuário; Justificativa 3: As empresas exportadoras possuem grandes dificuldades de comprovar internamente o pagamento de despesas, sem a devida apresentação de notas fiscais,

		principalmente no que tange à serviços realizados, como o caso do THC. Por se tratar de um serviço, de custo elevado, os exportadores incorrem em constantes desafios internos relacionados à Compliance e Auditorias, pois não há os devidos documentos fiscais comprobatórios na cobrança do THC – falta de transparência.
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa Técnica	Considerando-se que a restituição pela THC decorre de uma negociação de serviços entre o transportador marítimo e o terminal por expressiva quantidade de cargas, a nota fiscal traz informações de diversos agentes. Dessa forma, a divulgação ampla da nota fiscal ao usuário decorrente de negociação entre transportador marítimo e instalação portuária incorreria violação de sigilo contratual, a qual não deve ser prática regulatória adotada. Por outro lado, uma nova emissão de nota fiscal por um mesmo serviço prestado caracterizaria duplicidade, podendo gerar inclusive bitributação, efeito que trouxe preocupação a setores do setor regulado e ao qual a análise das contribuições verificou necessidade de aperfeiçoamentos. Portanto, o que é relevante ao usuário é a parte da negociação entre transportador marítimo e instalação portuária que se refira aos serviços de movimentação de sua carga. Nesse sentido, a proposição regulatória busca avanços sem, contudo, infringir sigilos comerciais.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (03449280000108)
16	Redação Proposta	V - obter comprovação de pagamento dos serviços contratados mediante emissão de nota fiscal, independentemente da contratada ser responsável direta ou intermediadora de prestação de serviços. Parágrafo único. Nos casos em que o serviço contratado seja de intermediação, no qual o agente intermediador é o recebedor do pagamento, a nota fiscal emitida pelo intermediador ao contratante deve apresentar também o valor efetivamente pago ao prestador final de serviços.
	Justificativa para alteração	Justificativa 1: Conforme demonstrado pela ANTAQ em sua Audiência Pública realizada em 22/07/2021 - slides de contextualização regulatória (slide 7) e falha de mercado / assimetria de informação (slide 11), o usuário embarcador não participa das negociações e tão pouco é o contratante dos serviços de THC prestados pelos terminais. Portanto, a agência marítima, portadora de CNPJ no Brasil e representante/negociante dos serviços de THC junto aos terminais, apenas cobram dos exportadores as despesas do THC, sem a emissão de qualquer documento comprobatório da realização dos serviços e do valor repassado ao terminal; Justificativa 2: O THC é um serviço portuário, realizados por terminais portuários e NÃO por agências marítimas ou intermediários, que atuam exclusivamente como representantes dos transportadores marítimos (armadores, responsáveis pela negociação do frete e serviços marítimos), segundo definições contidas na Resolução ANTAQ nº 18. Portanto, não há razão que justifique a cobrança da agência marítima ao exportador, por uma despesa portuária, principalmente, como mencionado na justificativa 1, no que tange a ausência de documentos comprobatórios dos serviços realizados e do repasse ao terminal. Portanto, o CECAFÉ entende que THC deve ser pago a quem de fato realizou o serviço - o terminal portuário; Justificativa 3: As empresas exportadoras possuem grandes dificuldades de comprovar internamente o pagamento de despesas, sem a devida apresentação de notas fiscais, principalmente no que tange à serviços realizados, como o caso do THC. Por se tratar de um serviço, de custo elevado, os exportadores incorrem em constantes desafios internos relacionados à Compliance e Auditorias, pois não há os devidos documentos fiscais comprobatórios na cobrança do THC – falta de transparência.
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa Técnica	Considerando-se que a restituição pela THC decorre de uma negociação de serviços entre o transportador marítimo e o terminal por expressiva quantidade de cargas, a nota fiscal traz informações de diversos agentes. Dessa forma, a divulgação ampla da nota fiscal ao usuário decorrente de negociação entre transportador marítimo e instalação portuária incorreria violação de sigilo contratual, a qual não deve ser prática regulatória adotada. Por outro lado, uma nova emissão de nota fiscal por um mesmo serviço prestado caracterizaria duplicidade, podendo gerar inclusive bitributação, efeito que trouxe preocupação a setores do setor regulado e ao qual a análise das contribuições verificou necessidade de aperfeiçoamentos. Portanto, o que é relevante ao usuário é a parte da negociação entre transportador marítimo e instalação portuária que se refira aos serviços de movimentação de sua carga. Nesse sentido, a proposição regulatória busca avanços sem, contudo, infringir sigilos comerciais.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (00394460055809)
17	Redação Proposta	Quanto a solução apresentada como “Determinar o envio de Nota Fiscal com o serviço de intermediação da contratação de THC” apresentado como modificação no inciso V do art. 8º da Resolução Normativa nº 18-Antaq, a Seae recomenda que a Antaq verifique a possibilidade de emissão da Nota Fiscal pelo intermediador, e se essa emissão não irá ocasionar em bitributação do serviço realizado. (Para melhor contextualização sugere-se a leitura do Nota Técnica SEI nº 31583/2021/ME presente no Processo 10099.100456/2 021-13).

	Justificativa para alteração	A análise desenvolvida neste documento decorre das atribuições da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (SEAE) na promoção da concorrência e de outros incentivos à eficiência econômica dos mercados de bens e serviços, conforme Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019. Tratase de posicionamento com base nas informações disponíveis até a presente data.
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa Técnica	A evolução da análise regulatória afastou imbróglis referentes ao Direito Tributário na proposição definitiva.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação dos Usuários dos Portos do Rio de Janeiro - USUPORT-RJ (22688420000145)
18	Redação Proposta	I - Art. 8ºV - V – no caso de cobranças extrafrete, quando os serviços forem realizados no Brasil, com resultados produzidos no país, obter comprovação de pagamento dos serviços contratados mediante emissão de nota fiscal do real prestador, independentemente da contratada ser responsável direta ou intermediadora da prestação do serviço.
	Justificativa para alteração	A única forma de ser ter transparência com o THC é o transportador marítimo apresentar a nota fiscal emitida contra ele pelo operador portuário ou terminal portuário. Não sendo assim, é impossível a Antaq garantir o caráter de restituição dos valores, conforme disposto em norma. Admitir que o transportador marítimo possa emitir sua própria nota fiscal é o mesmo que retirar a transparência da cobrança de THC. Isso fere o disposto na RN-34 e fere a decisão do TCU por meio d o Acórdão 923/2019- Plenário. Isso resolve apenas o problema da sonegação fiscal. Vale salientar que a entidade que representa os transportadores marítimos declarou que a emissão de nota fiscal por agentes marítimos ou transportadores marítimos aumentará o valor do THC. Honestamente, não se vê dificuldades em o transportador marítimo apresentar a nota fiscal de um terminal, comprovando que pagou a este um valor conhecido por todos, que é o THC.
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa Técnica	Considerando-se que a restituição pela THC decorre de uma negociação de serviços entre o transportador marítimo e o terminal por expressiva quantidade de cargas, a nota fiscal traz informações de diversos agentes. Dessa forma, a divulgação ampla da nota fiscal ao usuário decorrente de negociação entre transportador marítimo e instalação portuária incorreria violação de sigilo contratual, a qual não deve ser prática regulatória adotada. Por outro lado, uma nova emissão de nota fiscal por um mesmo serviço prestado caracterizaria duplicidade, podendo gerar inclusive bitributação, efeito que trouxe preocupação a setores do setor regulado e ao qual a análise das contribuições verificou necessidade de aperfeiçoamentos. Portanto, o que é relevante ao usuário é a parte da negociação entre transportador marítimo e instalação portuária que se refira aos serviços de movimentação de sua carga. Nesse sentido, a proposição regulatória busca avanços sem, contudo, infringir sigilos comerciais. Por fim, o dispositivo que tratava do caráter extra-frete da THC foi aprimorada para deixar expresso que se trata de serviço portuário.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação dos Usuários dos Portos do Rio de Janeiro - USUPORT-RJ (22688420000145)
19	Redação Proposta	I - Art. 8ºV - V – no caso de cobranças extrafrete, quando os serviços forem realizados no Brasil, com resultados produzidos no país, obter comprovação de pagamento dos serviços contratados mediante emissão de nota fiscal do real prestador, independentemente da contratada ser responsável direta ou intermediadora da prestação do serviço.
	Justificativa para alteração	A única forma de ser ter transparência com o THC é o transportador marítimo apresentar a nota fiscal emitida contra ele pelo operador portuário ou terminal portuário. Não sendo assim, é impossível a Antaq garantir o caráter de restituição dos valores, conforme disposto em norma. Admitir que o transportador marítimo possa emitir sua própria nota fiscal é o mesmo que retirar a transparência da cobrança de THC. Isso fere o disposto na RN-34 e fere a decisão do TCU por meio d o Acórdão 923/2019- Plenário. Isso resolve apenas o problema da sonegação fiscal. Vale salientar que a entidade que representa os transportadores marítimos declarou que a emissão de nota fiscal por agentes marítimos ou transportadores marítimos aumentará o valor do THC. Honestamente, não se vê dificuldades em o transportador marítimo apresentar a nota fiscal de um terminal, comprovando que pagou a este um valor conhecido por todos, que é o THC.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	Considerando-se que a restituição pela THC decorre de uma negociação de serviços entre o transportador marítimo e o terminal por expressiva quantidade de cargas, a nota fiscal traz informações de diversos agentes. Dessa forma, a divulgação ampla da nota fiscal ao usuário decorrente de negociação entre transportador marítimo e instalação portuária incorreria violação de sigilo contratual, a qual não deve ser prática regulatória adotada. Por outro lado, uma nova emissão de nota fiscal por um mesmo serviço prestado caracterizaria duplicidade, podendo gerar inclusive bitributação, efeito que trouxe preocupação a setores do setor regulado e ao qual a análise das contribuições verificou necessidade de aperfeiçoamentos. Portanto, o que é relevante ao usuário é a parte da

		negociação entre transportador marítimo e instalação portuária que se refira aos serviços de movimentação de sua carga. Nesse sentido, a proposição regulatória busca avanços sem, contudo, infringir sigilos comerciais.
--	--	---

Art. 27. V - não emitir nota fiscal como meio de comprovação de pagamento por serviços dispostos em contrato, sejam eles de quaisquer natureza: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais);" (NR)

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	AEXA - Associação de Exportadores de Açúcar e Álcool (10828710000168)
20	Redação Proposta	Art. 27. Constituem infrações administrativas de natureza média: V - não emitir nota fiscal como meio de comprovação de pagamento por serviços dispostos em contrato, sejam eles de quaisquer natureza: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais);" (NR)
	Justificativa para alteração	De acordo com a redação proposta pela ANTAQ.
	Análise Técnica	Não se aplica
	Justificativa Técnica	Não houve sugestão a ser apreciada pela setorial técnica. Entretanto, registra-se o acordo com a redação como substrato para avaliação de receptividade regulatória.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Maersk Brasil Brasmar Ltda (30259220000286)
21	Redação Proposta	Proposta é de não alteração da norma em vigência, com a não inserção do “inciso V” ao artigo 27 da RN18.
	Justificativa para alteração	Considerando-se a justificativa para a não inserção do inciso V e parágrafo único no artigo 8º da RN18, a inclusão de tal penalidade perde sentido.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	Não alterar o atual ordenamento jurídico significaria descumprir o Acórdão n. 1.439/2016-Plenário, com a redação dada pelo Acórdão n. 923/2019-TCU-Plenário, que possuía a seguinte determinação expressa: "9.3.2. em um prazo de 60 dias, apresente a esta Corte de Contas um plano de ação detalhado com o objetivo de coibir abusos e, em especial, garantir o respeito ao caráter de ressarcimento expressamente atribuído pela agência reguladora ao THC, assegurando que o valor dispendido pelos usuários corresponda efetivamente ao que foi pago pelos armadores aos operadores portuários; (...)" Nesse sentido, manter o status quo é uma escolha que perpassa os critérios regulatórios. O aperfeiçoamento dos procedimentos é determinação de controle externo, de modo que o não acatamento da presente contribuição é ato administrativo vinculado, não discricionário.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT (07182949000107)
22	Redação Proposta	V – deixar de apresentar nota fiscal do terminal de contêiner como meio de comprovação do pagamento por serviços, sejam eles de quaisquer natureza: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais).
	Justificativa para alteração	O meio mais eficaz para comprovar o pagamento mencionado não é a emissão de um segundo documento fiscal, mas a apresentação daquele que foi emitido pelo prestador final do serviço. A possibilidade de emissão pelo transportador marítimo mantém o problema de assimetria de informação no qual o Usuário desconhece os valores efetivamente pagos por aquele que, em seu nome, realiza a contratação, uma vez que não haveria como garantir e comprovar que os documentos são idênticos. No que concerne especificamente à THC, considerando que o transportador marítimo remunera o operador portuário pelas atividades contratadas e executadas em determinado período de tempo – semanal, quinzenal ou mensal – e que, segundo a proposta de alteração normativa em comento, aquele terá de detalhar os valores médios pagos pelos serviços que intervém na contratação, a comprovação só é possível se os transportadores provarem que os valores repassados aos Usuários equivalem à média contratada e paga, apresentando a nota fiscal emitida pelo prestador do serviço, que, por sua vez, deverá segregar, expressamente, o THC dos demais serviços inclusos na Cesta de Serviços (Box Rate) para viabilizar a comparação. Inclusive, a Superintendência de Regulação da Antaq, no despacho que encaminha os autos à Diretoria Colegiada (SEI nº 1280308), reconhece que não houve verossimilhança ao comparar as Notas Fiscais, apresentadas pelos terminais, com os dados de THC do Sistema Mercante, atribuindo como possível justificativa o fato de este alcançar apenas a THC pago pelos transportadores aos terminais enquanto os documentos fiscais abrangem todos os serviços que constam do Box Rate. Antes mesmo de determinar a emissão de nota fiscal ao intermediador, a Antaq precisa conhecer, ainda que sob sigilo, quais são os serviços e os

	<p>valores cobrados pelo terminal ao transportador marítimo e, sobretudo, quais destes dizem respeito exclusivamente à THC, bem como prover os meios por meio dos quais o Usuário possa confirmar que a cobrança repassada coincide com o que foi contratado e pago. Caso contrário, a assimetria de informação continua a existir. Como a Antaq, então, espera que a simples emissão de nota fiscal pelo transportador marítimo possa garantir a comprovação do ressarcimento, sem a apresentação do que foi pago por esse agente ao operador portuário e, além, sem a segregação dos valores de THC dos demais serviços inclusos na Cesta de Serviços, no bojo do documento fiscal emitido pelo prestador portuário? Na prática, haverá tão somente a substituição do Recibo pela Nota Fiscal e a legitimação do sobrepreço nos valores da THC que a agência passa a denominar como “serviço” de intermediação, com o condão de encarecer a cadeia logístico-portuária e o Custo Brasil, pois além do sobrepreço serão repassados aos Usuários novos impostos, com nítida bitributação. Ademais, o detalhamento dos valores médios pagos deve ser feito por unidade de contêiner, não devendo ficar em aberto. Quando se trata de movimentação, que é o caso da THC, não faz sentido tratar o objeto por TEU, cuja classificação é utilizada para fins de armazenagem e frete. Se a Antaq consolidar entendimento diverso, dará margem para que existam THCs para cada tipo e tamanho de contêiner, o que é prejudicial ao país. Tornar o país mais competitivo é um dos principais desafios que se apresenta. Os portos constituem importante componente para alavancar o desenvolvimento econômico sustentado porque são essenciais facilities, infraestruturas cujo acesso, em condições eficientes, são determinantes para viabilizar empreendimentos com atividades essenciais, sobretudo por se tratar de uma atividade meio – estação intermodal – e não uma atividade fim. Abusividade manifesta em preços e reajustes elevados, fragmentação do THC e do frete em rubricas acessórias, assim como cobranças por serviços incorrentes vão ao encontro do que se espera de uma facilidade essencial e o porto não cumpre sua função. Toda instalação portuária, que funciona como elo e estação intermodal de uma cadeia logística, depende exclusivamente da carga. Esta é a sua razão de ser. Tanto na elaboração de políticas públicas voltadas para a ampliação e modernização do sistema portuário nacional quanto no aprimoramento do arcabouço regulatório, o Poder Concedente e a Agência Reguladora, respectivamente, devem olhar prioritariamente para a carga, de modo a não inviabilizá-la em razão da insuficiência de infraestrutura, da concentração de mercado, bem como do encarecimento e da insegurança jurídica que resultam do modelo de regulação tardio e ex post brasileiro. As análises precisam ser iniciadas sob a perspectiva da carga: 5. “A política ou a regulamentação proposta irá aumentar as despesas portuárias ou do transporte aquaviário para importadores, exportadores e usuários de cabotagem no Brasil?” 6. “A política ou regulamentação proposta é neutra, estimula a concorrência ou torna o mercado portuário mais concentrado? Há consequências sobre a concorrência em mercados secundários que não estão sob a égide dessa pasta ou desta autarquia?” 7. “A política ou a regulamentação proposta resultará em simplificação e facilitação dos trâmites burocráticos aos quais importadores, exportadores e usuários de cabotagem precisam estar em conformidade? Resultará na majoração da base de cálculo de impostos vinculados àquelas operações? 8. “A execução do modelo de política pública ou de regulação atual possui brechas que resultam em insegurança jurídica e que poderiam culminar na redução de custos para importadores, exportadores e usuários de cabotagem se esta pasta ou esta autarquia emitisse parecer técnico ou jurídico sobre o tema?” A carga é a protagonista e como tal deve ser valorizada, uma vez que, no fim das contas, pagará todos os valores envolvidos, desde a remuneração de serviços ocorrentes, tributos e as rubricas indevidas que são impostas unilateralmente e, na maioria das vezes, legitimadas pelo ente regulatório, como Taxa de Escaneamento, THC2, Agendamento Pago, Taxa de Lacre, Taxa de Emissão de B/L, entre outras. Ao passo em que os custos do transporte aquaviário aumentam, cada vez menos agentes econômicos brasileiros conseguem participar do comércio exterior e, consequentemente, riquezas, empregos e desenvolvimento econômico deixam de ser gerados. A alternativa ao conhecimento e ao reconhecimento do protagonismo da carga é o direcionamento das políticas públicas e da regulação setorial priorizando o investidor ou agente prestador do serviço de importância secundária – operadores portuários, instalações portuárias arrendadas e/ou autorizadas, transportadores marítimos – que só existem por causa da carga: “Em que pesem os prejuízos que possam causar à competitividade do importador, exportador e do usuário de cabotagem, essa política portuária ou a regulamentação de determinado assunto torna a atividade mais atrativa ao investidor?”. O saldo será negativo para o país.</p>
Análise Técnica	Parcialmente acatada
Justificativa Técnica	Considerando-se que a restituição pela THC decorre de uma negociação de serviços entre o transportador marítimo e o terminal por expressiva quantidade de cargas, a nota fiscal traz informações de diversos agentes. Dessa forma, a divulgação ampla da nota fiscal ao usuário decorrente de negociação entre transportador marítimo e instalação portuária incorreria violação de sigilo contratual, a qual não deve ser prática regulatória adotada. Por outro lado, uma nova emissão de nota fiscal por um mesmo serviço prestado caracterizaria duplicidade, podendo gerar inclusive bitributação, efeito que trouxe preocupação a setores do setor regulado e ao qual a análise das contribuições verificou necessidade de aperfeiçoamentos. Portanto, o que é relevante ao usuário é a parte da negociação entre transportador marítimo e instalação portuária que se refira aos serviços de movimentação de sua carga. Nesse sentido, a proposição regulatória busca avanços sem, contudo, infringir sigilos comerciais. Por fim, relata-se que a tipificação infracional retificada foi escolhida de tal natureza por guardar relação em grau de abusividade com aquela da falta de emissão de nota fiscal por serviços prestados.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC (30028880000175)
23	Redação Proposta	NÃO INCLUSÃO DO INCISO V

	Justificativa para alteração	A ANTAQ, na AIR preliminar, menciona de forma muito sucinta e pouco elucidativa que a THC tenha que possuir comprovação mediante nota fiscal. Como solução, a ANTAQ propôs que essa Nota Fiscal tenha que ter 2 fatos geradores: 1) Serviço de THC efetivamente contratado pelo terminal, mesmo que em valor médio, possuindo o transportador marítimo caráter de representante como terceiro interessado. 2) Serviço prestado pelo transportador marítimo de intermediação na contratação da THC. Preço deveria mencionar quanto foi pago de THC somado ao preço do serviço de intermediação negocial cobrado pelo armador. Entretanto, a ANTAQ pareceu não ter se atentado aos efeitos práticos dessa exigência e não esclareceu como seria seu funcionamento, não tendo dito se o responsável por sua confecção seria o armador ou o terminal portuário, nem como funcionaria no caso de armadores estrangeiros (que não são autorizados a emitir nota fiscal no Brasil). A ABAC é contrária a emissão de nota fiscal no caso do THC, por entender que a sua emissão contrariará todas as práticas do mercado e acarretará um aumento significativo na carga tributária, além de representar um enorme entrave burocrático (principalmente em se tratando de cargas feeder), além de ferir o próprio conceito da multimodalidade em que se realiza o transporte com um único documento e estaríamos criando documentos intermediários e obrigações acessórias. Ademais, a obrigatoriedade de Nota Fiscal violaria o direito ao sigilo comercial, uma vez que haveria uma abertura dos preços acordados comercialmente entre armador e terminal portuário, o que acabaria por interferir nas relações negociais entre esses players.
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa Técnica	Considerando-se que a restituição pela THC decorre de uma negociação de serviços entre o transportador marítimo e o terminal por expressiva quantidade de cargas, a nota fiscal traz informações de diversos agentes. Dessa forma, a divulgação ampla da nota fiscal ao usuário decorrente de negociação entre transportador marítimo e instalação portuária incorreria violação de sigilo contratual, a qual não deve ser prática regulatória adotada. Por outro lado, uma nova emissão de nota fiscal por um mesmo serviço prestado caracterizaria duplicidade, podendo gerar inclusive bitributação, efeito que trouxe preocupação a setores do setor regulado e ao qual a análise das contribuições verificou necessidade de aperfeiçoamentos. Portanto, o que é relevante ao usuário é a parte da negociação entre transportador marítimo e instalação portuária que se refira aos serviços de movimentação de sua carga. Nesse sentido, a proposição regulatória busca avanços sem, contudo, infringir sigilos comerciais. Por fim, relata-se que a tipificação infracional retificada foi escolhida de tal natureza por guardar relação em grau de abusividade com aquela da falta de emissão de nota fiscal por serviços prestados.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Centro Nacional de Navegação Transatlântica – CNNT (33109000000183)
24	Redação Proposta	Substituir a proposta pela introdução de monitoramento periódico pela ANTAQ das tabelas públicas de preços de THC divulgadas pelos transportadores marítimos (por exemplo, a cada seis meses), a fim de possibilitar (i) a fiscalização sobre o cumprimento dos deveres já impostos aos transportadores marítimos pela atual regulamentação da ANTAQ (principalmente o de transparência), e (ii) que eventuais abusividades pontuais sejam devidamente investigadas pela ANTAQ, em controle regulatório ex post.
	Justificativa para alteração	A proposta é explicada em detalhes nas contribuições completas do Centronave, enviadas ao e-mail indicado no anúncio da Audiência Pública, em razão do limite de caracteres do formulário disponibilizado pela ANTAQ.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	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. Além disso, as justificativas apresentadas não trouxeram quais serviços o transportador marítimo exerce para que se trate de obrigação contratual. Os exemplos reforçam que a THC é restituição de serviço exercido pela instalação portuária, como por exemplo aqueles citados referentes à estiva. A THC, em síntese, é a restituição pelo pagamento referente à movimentação horizontal (capatazia), não vertical, sendo a última parte componente da box rate e prestada pela instalação portuária ao transportador marítimo. 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.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (03449280000108)
25	Redação Proposta	Art. 27. Constituem infrações administrativas de natureza média: V - não emitir nota fiscal como meio de comprovação de pagamento por serviços dispostos em contrato, sejam eles de quaisquer natureza: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais);" (NR).
	Justificativa para alteração	O CECAFÉ está de acordo com a redação proposta pela ANTAQ. Portanto, nada à acrescentar.
	Análise Técnica	Não se aplica
	Justificativa Técnica	Não houve sugestão a ser apreciada pela setorial técnica. Entretanto, registra-se o acordo com a redação como substrato para avaliação de receptividade regulatória.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	ECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (03449280000108)
26	Redação Proposta	Art. 27. Constituem infrações administrativas de natureza média: V - não emitir nota fiscal como meio de comprovação de pagamento por serviços dispostos em contrato, sejam eles de quaisquer natureza: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais);" (NR).
	Justificativa para alteração	O CECAFÉ está de acordo com a redação proposta pela ANTAQ. Portanto, nada à acrescentar.
	Análise Técnica	Não se aplica
	Justificativa Técnica	Não houve sugestão a ser apreciada pela setorial técnica. Entretanto, registra-se o acordo com a redação como substrato para avaliação de receptividade regulatória.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação dos Usuários dos Portos do Rio de Janeiro - USUPORT-RJ (22688420000145)
27	Redação Proposta	II - Art. 27. V - não emitir ou não apresentar nota fiscal de terceiros como meio de comprovação de pagamento por serviços realizados no Brasil, com resultados produzidos no país, dispostos em contrato, sejam eles de quaisquer natureza: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais);" (NR).
	Justificativa para alteração	Essa proposta de alteração visa dar transparência ao THC e a outras cobranças de valores extrafrete, quando os serviços foram realizados no Brasil, com resultados produzidos no país.
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa Técnica	O art. 27, V, foi retificado para dar mais segurança jurídica e foi incluído o art. 27, VI, para tipificar os casos de cobrança de restituição sem a devida motivação.

O Anexo da Resolução Normativa nº 34-ANTAQ, de 2019, passará a vigorar com a seguinte alteração:

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira da Indústria do Arroz (10791765000140)
28	Redação Proposta	Sugere-se a previsão do estabelecimento de preço-teto para combate à preços abusivos, considerando que quase a totalidade do arroz exportado do Brasil é escoado por meio do TECON Rio Grande, sem alternativas que assegurem ao usuário poder de negociação eficiente;
	Justificativa para alteração	A legislação de criação desta Agência assegura a observância ao princípio da modicidade tarifária, por tratar-se de um serviço derivado de concessão de serviços públicos. Urge o combate, por esta Agência, ao sobrepreço praticado de forma abusiva em decorrência da chamada intermediação da negociação de THC, quando o incentivo desta Agência deveria ser à negociação direta de forma regulada pelo usuário
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	Conforme apresentação na Audiência Pública-ANTAQ n. 11/2021, a melhor alternativa para o combate a condutas abusivas na cobrança de THC dá-se, concomitantemente, ao aumento da transparência na prestação e cobrança dos serviços, combinada com a inflexão do mercado na contratação direta desses serviços diretamente à instalação portuária.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Maersk Brasil Brasmar Ltda (30259220000286)
29	Redação Proposta	Proposta é de não alteração das normas em vigência.
	Justificativa para alteração	Proposta é de não alteração das normas em vigência.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	Não alterar o atual ordenamento jurídico significaria descumprir o Acórdão n. 1.439/2016-Plenário, com a redação dada pelo Acórdão n. 923/2019-TCU-Plenário, que possuía a seguinte determinação expressa: "9.3.2. em um prazo de 60 dias, apresente a esta Corte de Contas um plano de ação detalhado com o objetivo de coibir abusos e, em especial, garantir o respeito ao caráter de ressarcimento expressamente atribuído pela agência reguladora ao THC, assegurando que o valor dispendido pelos usuários corresponda efetivamente ao que foi pago pelos armadores aos operadores portuários; (...)" Nesse sentido, manter o status quo é uma escolha que perpassa os critérios regulatórios. O aperfeiçoamento dos procedimentos é determinação de controle externo, de modo que o não acatamento da presente contribuição é ato administrativo vinculado, não discricionário.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (00394460055809)
30	Redação Proposta	A Seae não apresenta considerações sobre o entendimento técnico da THC publicado à sociedade civil, bem como às alterações propostas para a Resolução Normativa nº 34-ANTAQ, uma vez que são objetos de estudo da Secretaria, no âmbito da Frente Intensiva de Avaliação Regulatória e Concorrencial (FIARC). (Para melhor contextualização o sugere-se a leitura do Nota Técnica SEI nº 31583/2021/ME presente no Processo 10099.100456/2 021-13).
	Justificativa para alteração	A análise desenvolvida neste documento decorre das atribuições da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (SEAE) na promoção da concorrência e de outros incentivos à eficiência econômica dos mercados de bens e serviços, conforme Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019. Trata-se de posicionamento com base nas informações disponíveis até a presente data.
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa Técnica	A evolução da análise regulatória afastou imbróglis referentes ao Direito Tributário na proposição definitiva.

"Art. 2º. Parágrafo único. A Taxa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge (THC), 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.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	AEXA - Associação de Exportadores de Açúcar e Álcool (10828710000168)
31	Redação Proposta	Suprimir o parágrafo único na íntegra.
	Justificativa para alteração	A supressão do Parágrafo Único se deve ao fato de discordamos que o THC seja cobrado do exportador, principalmente quando das vendas efetuadas sob a condição FOB (INCOTERMS), tendo em vista que não há qualquer relação comercial entre o exportador, agência marítima e terminal. O THC deve ser cobrado de quem contratou os serviços do terminal;
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	O único caso em que o exportador não possui custos portuários é naquele em que o importador assume, em síntese, custos "porta a porta". Nos modelos de incoterms mais comuns no Comércio Exterior brasileiro, tanto na exportação FOB, como na importação CIF, a parte residente no país possui custos portuários e assume riscos referentes à carga.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Marimex Despachos, Transporte S e Serviços Ltda (45050663000159)
----	-------------------------	--

32	Redação Proposta	<p>“A cobrança de THC seguirá as melhores práticas adotadas pelo mundo, revisitando periodicamente a incidência das respectivas taxas, para fins de promover a concorrência e os interesses setoriais” (acréscimo de parágrafo ao art. 2º do ANEXO da Resolução nº 34/2019 ANTAQ).</p>
	Justificativa para alteração	<p>CONTRIBUIÇÃO Nº 1 PARTE 2 TÓPICO ABORDADO: PANORAMA DE RECOLHIMENTO DE THC 2 NOS PORTOS DO MUNDO – THC 2 COMO SENDO A “JABUTICABA” DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO Assim, para melhor contribuir ao objeto da consulta, será considerado o relatório elaborado pela Comissão Europeia intitulado “Terminal Handling Charges during and after the liner conference era” (Referência: Disponível em: < https://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/terminal_handling_charges.pdf>. Acesso em: 14 jul. 2021). para verificação e análise da cobrança de THC nos principais portos do mundo, sobretudo nos portos europeus, referências maiores do direito portuário. O referido documento informa que o THC é definido pelas companhias marítimas como encargo acessório. Antes dos processos de containerização, o importador pagava uma parte (ou todos) (d) os custos que remunerava todos os procedimentos e serviços relacionados com o transporte marítimo e manipulação da carga, desde seu carregamento até a sua arrumação a bordo do armador. Todavia, após a conteneurização, os operadores passaram a cobrar diversas taxas relativas a todos os procedimentos adotados com relação à mercadoria, desde sua retirada dos porões do navio do armador até a condução aos portões do terminal. Tais despesas haviam por um período sido englobadas no frete marítimo, mas em favor da transparência econômica e negocial, o Conselho Europeu de Carregadores no final da década de 1980 requereu que as taxas fossem desagregadas do frete. Nesta ocasião ficaria definida a regra de divisão de custos 80/20, ou seja, 4/5 dos gastos com taxas e frete seriam gastos pelo importador (“dono da carga”), os outros 1/5 pelo armador. A porcentagem era calculada com base na distribuição do pagamento dos procedimentos entre os importadores e armadores na proporção de 80/20. Segue a tabela: (IMAGEM 2 – Tabela de 26 itens) (enviada por e-mail conforme orientação da ANTAQ) Para não restarem dúvidas, explica o relatório quais elementos eram pagos por cada parte, sendo os itens de 18 em diante pagos opcionalmente, restritos a alguns tipos de cargas apenas: “Os seguintes elementos de custo foram retirados da fórmula CENSA (de 02/08/1989) para o cálculo das THCs. Os primeiros 17 elementos referem-se a contêineres de uso geral, dos quais os itens 1 a 11 e 15 são os 80 por cento responsáveis perante o proprietário da carga e os itens 12 a 14 para a empresa de transporte marítimo” (...)” (fl. 5) Posteriormente, fora criada também a regra da divisão 80/20, utilizando-se 17 itens apenas, sendo possível aqui verificar o que se tratava como THC para fins de cobrança, e o que se tratava como frete: (IMAGEM 3 – Tabela de 17 itens) (enviada por email conforme orientação da ANTAQ) Assim, têm-se que anteriormente, o método tradicional de cobrança pelo manuseio de carga, previa que o importador competia os custos efetivamente até entregar a carga ao lado do navio na linha do fluxo de exportação, já o custo de amarrar a carga a bordo do navio era suportado pelo armador. Conforme demonstrado, com o tabelamento de procedimentos, houve então o desuso da função e consequentemente a cobrança na proporção entre 80/20 em face dos importadores e armadores. Vale lembrar que a prática de divisão de ônus nesta proporção tem sido modernizada aos poucos, todavia, ainda são os armadores e importadores os únicos responsáveis pelo pagamento das taxas adicionais e do frete. O mesmo relatório técnico europeu informa também que os termos do contrato entre o armador e o operador do terminal são confidenciais, estando os armadores em posição favorável para negociar contratos favoráveis. Há uma tendência crescente para transportadores e empresas de operação de terminais entrarem em joint ventures para o desenvolvimento de novas instalações, com base na gestão eficiente do terminal e compromissos de volume que tornarão o empreendimento lucrativo (fl. 4). Interrogados, dois dos principais operadores de terminais do mundo responderam à pergunta se poderia ocorrer no futuro que os importadores, e não as transportadoras (armadores), fossem o cliente contratante, responderam que isto implicaria em uma abordagem totalmente diferente para as relações comerciais, dado que são os armadores que tomam as decisões quanto à escolha dos operadores portuários e que controlam os volumes, ou seja, tudo que se refere ao manuseio do terminal permanece no domínio desse relacionamento, nesse sentido, mudar para um sistema de contratação relacionado ao importador foi visto como difuso para administração do contrato e os preços (e, pois, economicamente contraproducente – fls. 20). Merecem destaque quatro importantes constatações registradas no relatório: (i) quem paga a totalidade das taxas e frete são os armadores e os importadores, apenas, (ii) em nenhum momento, o recinto alfandegado é obrigado a pagar taxa alguma, (iii) não há a figura de SSE nos portos estrangeiros, apenas a compartimentação dos serviços em diversas etapas, cujos valores arcados pelos interessados quando somados totalizam a taxa única chamada THC e (iv) os armadores e os terminais portuários são os atores dominantes neste relacionamento.. Diante desse relatado contexto europeu – que reconhecidamente reflete as práticas standards de melhor técnica no mercado internacional –, com a devida vênia ao corpo técnico da ANTAQ que promoveu a análise de direito comparado, a realidade é que a SSE é uma “jaboticaba”, criação brasileira, que impõe custos aos agentes não envolvidos diretamente na transação, banalizando o conceito de THC e promovendo uma espécie de divisão artificial dos ônus, ou seja, metade da THC (THC1) é paga pelo importador e, arbitrariamente, metade da THC (THC2) é paga pelo retroporto, e onerando a parte mais fraca da relação a quem se espera ter capacidade de competir com os terminais portuários para gerar, via competição, bons serviços portuários ao melhor custo logístico. A “jaboticaba” do SSE vem então desinteligentemente criar um ônus a essa competição e, pior, ensejar um irresistível espaço para que o terminal portuário onere seu competidor, criando um pedágio anticoncorrencial. Nesse quadro, pretender que o terminal portuário não transforme a SSE num instrumento de competição desleal guarda – valham as metáforas prosaicas – a mesma racionalidade da crença infundada de que um chocolateira é bom vigia para uma caixa de chocolates. Ou que ao galinheiro a melhor guarda cabe à raposa... É evidente que a criação da SSE ou THC2 como um instrumento de cobrança no encontro entre terminal portuário e recinto retroalfandegado constitui opção regulatória tecnicamente desaconselhável: seja pela oportunidade de servir a cobrança como instrumento anticoncorrencial, seja porque se aloca a definição de um custo numa relação de dois atores com muito distinta capacidade de negociação, o que evidentemente gera um estímulo à prevalência de preços maiores dada a posição de poder econômico em que se encontra o terminal portuário. Nenhum motivo que respeite a melhor alocação do custo e sua definição justifica que o preço ou custo da SSE não fique no âmbito da negociação entre armador e terminal portuário, quando certo que o primeiro, tendo poder de barganha econômico, pode gerar</p>

		os melhores resultados para o custo logístico geral da carga – ou seja, para o custo que será ao cabo respondido pelo exportador ou importador, isto é, a economia brasileira. Fato é que a SSE é uma invenção brasileira que não possui respaldo na prática portuária internacional e se demonstra uma anomalia.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	A contribuição é esparsa. Assumir "as melhores práticas do mundo" é subjetivo, dado que a THC tem diferentes características ao redor do mundo, conforme foi apresentado na Tomada de Subsídios n. 05/2021/SRG/ANTAQ. Além disso, a regulação proposta, após retificações oriundas das contribuições desta Audiência Pública, buscam promover mecanismo normativo mais eficaz do que o presente em análise. Adicionalmente, não é objeto deste eixo da Agenda Regulatória 2020-2021 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)	Marimex Despachos, Transporte S e Serviços Ltda (45050663000159)
33	Redação Proposta	“A cobrança de THC seguirá as melhores práticas adotadas pelo mundo, revisitando periodicamente a incidência das respectivas taxas, para fins de promover a concorrência e os interesses setoriais” (acréscimo de parágrafo ao art. 2º do ANEXO da Resolução nº 34/2019 ANTAQ)
	Justificativa para alteração	CONTRIBUIÇÃO Nº 1 PARTE 2 TÓPICO ABORDADO: PANORAMA DE RECOLHIMENTO DE THC 2 NOS PORTOS DO MUNDO – THC 2 COMO SENDO A “JABUTICABA” DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO Assim, para melhor contribuir ao objeto da consulta, será considerado o relatório elaborado pela Comissão Europeia intitulado “Terminal Handling Charges during and after the liner conference era” (Referência: Disponível em: < https://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/terminal_handling_charges.pdf >. Acesso em: 14 jul. 2021). para verificação e análise da cobrança de THC nos principais portos do mundo, sobretudo nos portos europeus, referências maiores do direito portuário. O referido documento informa que o THC é definido pelas companhias marítimas como encargo acessório. Antes dos processos de containerização, o importador pagava uma parte (ou todos) (d) os custos que remunerava todos os procedimentos e serviços relacionados com o transporte marítimo e manipulação da carga, desde seu carregamento até a sua arrumação a bordo do armador. Todavia, após a conteneirização, os operadores passaram a cobrar diversas taxas relativas a todos os procedimentos adotados com relação à mercadoria, desde sua retirada dos porões do navio do armador até a condução aos portões do terminal. Tais despesas haviam por um período sido englobadas no frete marítimo, mas em favor da transparência econômica e negocial, o Conselho Europeu de Carregadores no final da década de 1980 requereu que as taxas fossem desagregadas do frete. Nesta ocasião ficaria definida a regra de divisão de custos 80/20, ou seja, 4/5 dos gastos com taxas e frete seriam gastos pelo importador (“dono da carga”), os outros 1/5 pelo armador. A porcentagem era calculada com base na distribuição do pagamento dos procedimentos entre os importadores e armadores na proporção de 80/20. Segue a tabela: (IMAGEM 2 – Tabela de 26 itens) (enviada por e-mail conforme orientação da ANTAQ) Para não restarem dúvidas, explica o relatório quais elementos eram pagos por cada parte, sendo os itens de 18 em diante pagos opcionalmente, restritos a alguns tipos de cargas apenas: “Os seguintes elementos de custo foram retirados da fórmula CENSA (de 02/08/1989) para o cálculo das THCs. Os primeiros 17 elementos referem-se a contêineres de uso geral, dos quais os itens 1 a 11 e 15 são os 80 por cento responsáveis perante o proprietário da carga e os itens 12 a 14 para a empresa de transporte marítimo” (...)” (fl. 5) Posteriormente, fora criada também a regra da divisão 80/20, utilizando-se 17 itens apenas, sendo possível aqui verificar o que se tratava como THC para fins de cobrança, e o que se tratava como frete: (IMAGEM 3 – Tabela de 17 itens) (enviada por email conforme orientação da ANTAQ) Assim, têm-se que anteriormente, o método tradicional de cobrança pelo manuseio de carga, previa que o importador competia os custos efetivamente até entregar a carga ao lado do navio na linha do fluxo de exportação, já o custo de amarrar a carga a bordo do navio era suportado pelo armador. Conforme demonstrado, com o tabelamento de procedimentos, houve então o desuso da função e consequentemente a cobrança na proporção entre 80/20 em face dos importadores e armadores. Vale lembrar que a prática de divisão de ônus nesta proporção tem sido modernizada aos poucos, todavia, ainda são os armadores e importadores os únicos responsáveis pelo pagamento das taxas adicionais e do frete. O mesmo relatório técnico europeu informa também que os termos do contrato entre o armador e o operador do terminal são confidenciais, estando os armadores em posição favorável para negociar contratos favoráveis. Há uma tendência crescente para transportadores e empresas de operação de terminais entrarem em joint ventures para o desenvolvimento de novas instalações, com base na gestão eficiente do terminal e compromissos de volume que tornarão o empreendimento lucrativo (fl. 4). Interrogados, dois dos principais operadores de terminais do mundo responderam à pergunta se poderia ocorrer no futuro que os importadores, e não as transportadoras (armadores), fossem o cliente contratante, responderam que isto implicaria em uma abordagem totalmente diferente para as relações comerciais, dado que são os armadores que tomam as decisões quanto à escolha dos operadores portuários e que controlam os volumes, ou seja, tudo que se refere ao manuseio do terminal permanece no domínio desse relacionamento, nesse sentido, mudar para um sistema de contratação relacionado ao importador foi visto como difuso para administração do contrato e os preços (e, pois, economicamente contraproducente – fls. 20). Merecem destaque quatro importantes constatações registradas no relatório: (i) quem paga a totalidade das taxas e frete são os armadores e os importadores, apenas, (ii) em nenhum momento, o recinto alfandegado é obrigado a pagar taxa alguma, (iii) não há a figura de SSE nos portos estrangeiros, apenas a compartimentação dos serviços em diversas etapas, cujos valores arcados pelos interessados quando somados totalizam a taxa única chamada THC e (iv) os armadores e os terminais portuários são os atores dominantes neste relacionamento. Diante desse relatado contexto europeu – que reconhecidamente reflete as práticas standards de melhor técnica no mercado internacional –, com a devida vênua ao corpo técnico da ANTAQ que promoveu a análise de direito comparado, a realidade é que a

	<p>SSE é uma “jaboticaba”, criação brasileira, que impõe custos aos agentes não envolvidos diretamente na transação, banalizando o conceito de THC e promovendo uma espécie de divisão artificial dos ônus, ou seja, metade da THC (THC1) é paga pelo importador e, arbitrariamente, metade da THC (THC2) é paga pelo retroporto, e onerando a parte mais fraca da relação a quem se espera ter capacidade de competir com os terminais portuários para gerar, via competição, bons serviços portuários ao melhor custo logístico. A “jaboticaba” do SSE vem então desinteligentemente criar um ônus a essa competição e, pior, ensejar um irresistível espaço para que o terminal portuário onere seu competidor, criando um pedágio anticoncorrencial. Nesse quadro, pretender que o terminal portuário não transforme a SSE num instrumento de competição desleal guarda – valham as metáforas prosaicas – a mesma racionalidade da crença infundada de que um chocólatra é bom vigia para uma caixa de chocolates. Ou que ao galinheiro a melhor guarda cabe à raposa... É evidente que a criação da SSE ou THC2 como um instrumento de cobrança no encontro entre terminal portuário e recinto retroalfandegado constitui opção regulatória tecnicamente desaconselhável: seja pela oportunidade de servir a cobrança como instrumento anticoncorrencial, seja porque se aloca a definição de um custo numa relação de dois atores com muito distinta capacidade de negociação, o que evidentemente gera um estímulo à prevalência de preços maiores dada a posição de poder econômico em que se encontra o terminal portuário. Nenhum motivo que respeite a melhor alocação do custo e sua definição justifica que o preço ou custo da SSE não fique no âmbito da negociação entre armador e terminal portuário, quando certo que o primeiro, tendo poder de barganha econômico, pode gerar os melhores resultados para o custo logístico geral da carga – ou seja, para o custo que será ao cabo respondido pelo exportador ou importador, isto é, a economia brasileira. Fato é que a SSE é uma invenção brasileira que não possui respaldo na prática portuária internacional e se demonstra uma anomalia.</p>
Análise Técnica	Não se aplica
Justificativa Técnica	Contribuição em duplicidade. Já respondida naquela de identificador 32.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Marimex Despachos, Transporte S e Serviços Ltda (45050663000159)
34	Redação Proposta	“Para fins de publicidade, em respeito ao princípio da concorrência, todos os terminais portuários deverão periodicamente apresentar aos órgãos reguladores os próprios atos societários, bem como de suas controladas, subsidiárias ou de quaisquer outros tipos de relação societária que possam implicar em influência ou mando”. (acréscimo de parágrafo ao art. 2º do ANEXO da Resolução nº 34/2019 ANTAQ).
	Justificativa para alteração	CONTRIBUIÇÃO Nº 6 PARTE ÚNICA TÓPICO ABORDADO: NOVO PROBLEMA CONCORRENCIAL – DA POSSÍVEL RELAÇÃO SOCIETÁRIA ENTRE ARMADORES/NAVEGADORES DOMÉSTICOS DE CABOTAGEM E OS TERMINAIS PORTUÁRIOS INFLUENCIANDO NA ESCOLHA DO LOCAL DE ATRACAÇÃO E CONSEQUENTEMENTE NA FORMAÇÃO DO PREÇO DA THC A segunda questão concorrencial que necessita de uma reflexão por parte dos órgãos reguladores diz respeito a um segundo imbróglio de direito antitruste que indiretamente afeta a triangulação relatada entre armadorterminal portuário-retroporto. Pois bem. O setor de transporte marítimo possui um nicho restrito de empresas que atuam no setor, ou pela demanda técnica envolvida, ou pelo alto volume de capital para atuação no setor, fatores preponderantes, inclusive, para a atracação de navios de médio e grande porte em cais dos terminais portuários, fato é que poucas empresas detêm boa parte das sociedades empresárias marítimas, o que já caracteriza barreira à entrada. Nesse sentido, algumas empresas ocupam, por exemplo, o setor de armação/navegação de cabotagem (ou detêm parte societária nos lucros desse negócio) e as mesmas – concomitantemente - são concessionárias ou arrendatárias de terminais portuários que prestam serviços para essas mesmas empresas. Daí decorre a falha do mercado: em havendo uma empresa que possui relação societária com a armação e – ao mesmo tempo - com um determinado operador portuário, ou seja, havendo entre estas relações societárias, ora, haverá, por conseguinte, a possibilidade do auto favorecimento para fins de que o armador/navegador de cabotagem atraque sempre no terminal portuário com o qual essa relação societária exista, fazendo com que haja ganhos sempre em favor deste mesmo terminal portuário. Como consequência lógica, o mencionado terminal portuário poderá cobrar preços abusivos, pelo fato de que independentemente do preço cobrado pelo serviço nunca perderá a preferência pela prestação do serviço, uma vez que o aumento substancial de suas taxas não onerará o armador/navegador de cabotagem, apenas terceiros, quais sejam, o importador e o recinto alfandegado. Nesse sentido, há que se atentar para a doutrina para a devida compreensão das consequências relatadas no presente caso. Ao se suspeitar de um comportamento anticoncorrencial, é necessário analisar o caso concreto por meio de uma tipicidade aberta: Afinal, no Direito Antitruste, essa tipicidade aberta é imprescindível, diante da dificuldade de definir, de forma precisa e ex ante, todas as práticas capazes de lesar a ordem concorrencial, bem como em razão da necessidade de se garantir um maior espectro de atuação da legislação antitruste (Referência: FRAZÃO, Ana. Direito da Concorrência. São Paulo: Saraiva, 2017. p. 258.) *** Essas condutas podem tomar as formas mais variadas e geralmente causam alguma preocupação quando produzem algum efeito exclusionário no mercado, impedindo a competição no mérito em certos mercados relevantes. (Referência: PEREIRA NETO, Caio Mario da Silva. Coleção Direito Econômico – Direito Concorrencial. São Paulo: Saraiva, 2016. p. 135) E a doutrina vai além. Para a teórica Ana FRAZÃO, a participação societária, mesmo que minoritária ou indireta, pode acarretar em concorrência desleal e patologia ao livre mercado, como apresentado na presente hipótese: “Para efeitos do Direito da Concorrência, portanto, as preocupações não se restringem à formação de grupo, mas também a situações nas quais, embora não haja direção unitária, pode haver relevante grau de neutralização das condições concorrenciais entre as empresas analisadas. Para esse fim, qualquer tipo de participação societária, ainda que minoritária ou indireta (contatos societários que agentes empresariais têm por uma empresa interposta na qual ambos são investidores), pode levar a tais consequências” (Referência: FRAZÃO, Ana. Direito da Concorrência. São

	<p>Paulo: Saraiva, 2017. p. 192) Tal tendência – a de relação societária entre armador/navegador de cabotagem e terminais portuários - relativa ao mercado marítimo, vale dizer, consolida-se a cada dia, conforme notícias veiculadas nos meios de imprensa (Referência 1: Disponível em: Acesso em: 14 jul. 2021. Referência 2: Disponível em: < https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/5520-armadores-serao-futuros-donos-dos-terminais-portuarios> . Acesso em: 14 jul. 2021), e facilmente diagnosticadas por meio de uma simples listagem cruzada entre empresas de navegação de cabotagem/armação e operadores portuários presentes no país. Vale lembrar também que por ocasião da Audiência Pública ocorrida na Sessão 1864/17 da Câmara dos Deputados, a qual tratava de discutir a cobrança da tarifa portuária THC2, Gustavo Lima Braga, representante da Federação Nacional dos Operadores mencionou a respeito da possibilidade de o mesmo ator figurar como sendo armador e terminal portuário, concomitantemente: “Eu só vou dar um exemplo para que se entenda a complexidade disso. Desculpem-me por citar a marca, mas ela é uma das poucas capazes de tão grande amplitude. A Hyundai tem fábrica no exterior e aqui no Brasil, fabrica navio, é armadora, é exportadora e importadora. E nada impede que ela saia vencedora numa licitação de um terminal portuário. Imaginem uma situação em que ela consiga estar em cada uma dessas posições. Nenhum desses problemas vai existir, ela vai trabalhar com ela mesma (...) Então, não se pode presumir que o armador não seja o mesmo importador, que não seja o mesmo titular do terminal portuário. Em cada caso concreto, há que se verificar quem é que está exercendo cada posição e quem está pagando o que para quem. Isso resolve qualquer conflito”. Por fim, a despeito dos órgãos administrativos nacionais, tampouco a jurisprudência, não terem coletado decisões especificamente sobre esta matéria recente, analogamente, para fins de precedentes analise-se o processo administrativo/CADE nº 08012.008024/1998-49, referente ao caso TBA Informática LTDA. e Microsoft Informática LTDA., em que houve acordos de exclusividade firmados entre as respectivas empresas, os quais garantiam o monopólio da TBA Informática LTDA. na venda de produtos da plataforma Microsoft ao governo federal, prática que foi considerada infração à ordem econômica. Vale mencionar, de acordo com o CADE, a concessão de exclusividade a` TBA não era justificada pelo argumento de concorrência por inovação. O serviço prestado pela TBA era de distribuição e assistência técnica, que poderia ser igualmente prestado por várias empresas no Brasil. Assim, de acordo com a decisão do CADE, a maior concorrência entre distribuidoras poderia permitir redução de margens e melhoria de serviço de distribuição. Veja o trecho: “[...] TBA Informática Ltda. e Microsoft Informática Ltda, julgado em 25 de agosto de 2004, em que se investigou supostos acordos de exclusividade firmados entre as empresas. De acordo com a investigação, esses acordos garantiriam a` TBA Informática Ltda. (TBA) o monopólio na venda de produtos da plataforma Microsoft ao governo federal, pratica que foi caracterizada como infração a` ordem econômica” Assim, por analogia, tendo em vista que os terminais portuários, operando em área de serviço público, devem ter sua performance orientada pelo interesse público, uma relação comercial que falseasse a concorrência em prol de interesses societários, poderia ser vista como infração à ordem econômica. Assim, resta evidenciado o problema concorrencial diagnosticado, o qual merece a atenção dos órgãos reguladores.</p>
Análise Técnica	Não acatada
Justificativa Técnica	Não cumprir a obrigação proposta já é infração tipificada no art. 32, VII e XVI, da Resolução-ANTAQ n. 3.274/2014 e é proibido pelo art. 8º da Resolução Normativa ANTAQ n. 34.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Marimex Despachos, Transporte S e Serviços Ltda (45050663000159)
35	Redação Proposta	“Dada a concorrência entre os terminais portuários e retroportos, para toda relação contratual celebrada entre os mencionados agentes, haverá a supervisão e, se necessário, a intervenção do CADE para coibir eventuais abusos” (acréscimo de parágrafo ao art. 2º do ANEXO da Resolução nº 34/2019 ANTAQ).
	Justificativa para alteração	CONTRIBUIÇÃO Nº 5 PARTE 2 TÓPICO ABORDADO: CONCORRÊNCIA DESLEAL – POSIÇÃO DOMINANTE DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS – IMPOSITIVIDADE DE TRATAMENTO REGULATÓRIO QUE CORRIJA FALHA DE MERCADO E PREVINA PRÁTICA ANTICORRORRENCIAL E qual a posição adotada pelo judiciário pátrio frente a esta indefinição regulatória? Pois bem, por segurança, sob o respaldo meramente legalista, mesmo havendo enorme conflito entre portos no que tange à aplicação da resolução e aos preços que devem ser fixados, gerando, a partir daí, nova concorrência desleal, por conta do mercado relevante ser exercido em sua dimensão geográfica, criando pressões competitivas em regiões e desestimulando outras, uma parte dos tribunais que jurisdiciona os principais portos do país entende que a resolução da ANTAQ deve ser aplicada, dada – tão somente - a competência da ANTAQ para regular seu setor, seguindo algumas posições do TRF: 1026936-81.2018.8.26.0562 (TJSP), 1000200-26.2018.8.26.0562 (TJSP), 1015365-84.2016.8.26.0562 (TJSP), 0142995-06.2014.8.24.0033 (TJSC), 1035664-80.2018.4.01.0000 (TRF1), 1005826-43.2019.4.01.3400 (TRF1), 0036938-38.2005.4.01.3400 (TRF1), Por fim, esta mesma posição conservadora repercutiu no julgado do Recurso Extraordinário com agravo nº 1191767 no STF. Todavia, a jurisprudência está longe de ser pacificada, restando incerta a posição do judiciário quanto ao tema, passível das múltiplas interpretações e posicionamentos jurisprudenciais, conforme se observa dos seguintes julgados no e. TJSP que consideram haver infração ao direito concorrencial no presente caso: “PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS AÇÃO DECLARATÓRIA DE INEXISTÊNCIA DE DÉBITO TARIFA DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA (THC2) COBRANÇA EFETUADA PELOS OPERADORES PORTUÁRIOS EM FACE DOS TERMINAIS RETROPORTUÁRIOS IMPOSSIBILIDADE INFRAÇÃO CONCORRENCIAL ABUSO DE POSIÇÃO DOMINANTE CONTROLE DE INSUMO INFUNGÍVEL E ESSENCIAL A ATIVIDADE ECONÔMICA DOS CONCORRENTES POSSIBILIDADE DE ELEVAÇÃO ARBITRÁRIA DOS CUSTOS DA EMPRESA CONCORRENTE “PRICE SQUEEZE” CARACTERIZAÇÃO SITUAÇÃO NÃO ALTERADA PELA IMPOSIÇÃO DE UM TETO TARIFÁRIO POR PARTE DO ÓRGÃO REGULADOR RECURSO PROVIDO” (Apelação Cível n.º 1001243-37.2014.8.26.0562) *** “PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS AÇÃO DE OBRIGAÇÃO DE FAZER COM PEDIDO DE SUSTAÇÃO DE

	<p>PROTESTO TARIFA DE SEGREGAÇÃO E ENTREGA (THC2) COBRANÇA EFETUADA PELOS OPERADORES PORTUÁRIOS EM FACE DOS TERMINAIS RETROPORTUÁRIOS IMPOSSIBILIDADE INFRAÇÃO CONCORRENCIAL ABUSO DE POSIÇÃO DOMINANTE CONTROLE DE INSUMO INFUNGÍVEL E ESSENCIAL A ATIVIDADE ECONÔMICA DOS CONCORRENTES POSSIBILIDADE DE ELEVAÇÃO ARBITRÁRIA DOS CUSTOS DA EMPRESA CONCORRENTE “PRICE SQUEEZE” CARACTERIZAÇÃO SITUAÇÃO NÃO ALTERADA PELA IMPOSIÇÃO DE UM TETO TARIFÁRIO POR PARTE DO ÓRGÃO REGULADOR” (Apelação Cível nº 1012148-04.2014.8.26.0562) *** “MÉRITO – AUSÊNCIA DOS REQUISITOS PARA CONCESSÃO DA TUTELA ANTECIPADA – Matéria já deliberada em definitivo por esta C. Câmara Julgadora em agravo de instrumento, sendo inadmissível sua rediscussão – Não conhecimento – INEXISTÊNCIA DE RELAÇÃO JURÍDICA A EMBASAR COBRANÇA DA THC- 2 – Movimentação de contêineres em terminal portuário – Transporte da carga dentro da zona primária do porto já remunerada pela taxa conhecida como “THC” – Cobrança que, além disso, prejudica a livre concorrência, consoante deliberado pelo CADE – Inexistência de relação jurídica entre as partes a alicerçar legitimidade da cobrança – Inexigibilidade do débito reconhecida – Precedentes deste tribunal – Sentença mantida (Apelação cível nº 1004486-36.2014.8.26.0223) Por fim, no TCU esta questão tem sido tratada com cuidado. Por meio dos presentes julgamentos, têm-se recomendado estudos para análise da viabilidade da cobrança da taxa e das repercussões na esfera anticoncorrencial. Seja como for, em recente julgado, o TCU demonstra concordar que a THC2 tem sido uma cobrança abusiva: AUDITORIA OPERACIONAL PARA AVALIAR OS PRINCIPAIS PONTOS DE INEFICIÊNCIA NOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS, QUE RESULTAM EM AUMENTO DE CUSTO E DE TEMPO NO TRÂMITE DA CARGA. DELIMITAÇÃO DO ESCOPO À ATUAÇÃO DA ANVISA NA EMISSÃO DE LICENÇA IMPORTAÇÃO, DAS COMPANHIAS DOCAS NO PROVIMENTO DE INFRAESTRUTURA PARA OS PORTOS E À REGULAÇÃO DA ANTAQ NA ANÁLISE DE ABUSIVIDADE DE PREÇOS E TARIFAS COBRADOS DOS USUÁRIOS. OPORTUNIDADES DE MELHORIA IDENTIFICADAS. RECOMENDAÇÕES E DETERMINAÇÕES. CIÊNCIA. MONITORAMENTO. A prática internacional é no sentido de considerar o THC como sendo constituído por todos aqueles serviços necessariamente prestados à carga para sua saída do terminal, alfandegada ou não. Entretanto, como já é sabido pelo TCU (TC 004.662/2014-8, TC 021.253/2008-2, e TC 014.624/2014-1), na realidade brasileira há cobrança de outras tarifas, a exemplo do THC2 (serviço de segregação e entrega), para que o contêiner seja desembarcado no terminal alfandegado, ou mesmo tenha sua saída por meio de Despacho de Trânsito Aduaneiro, encarecendo o valor final pago pelo usuário importador. (...) A atuação da Antaq não garante a harmonização de objetivos entre usuários donos de carga e empresas arrendatárias, o que possibilita a cobrança de preços abusivos no segmento de contêineres (TCU. Relatório de auditoria nº 024.768/2017-0, rel. Bruno Dantas). Pelo que se mostra, o impasse tem se arrastado por longos anos junto ao CADE, ao TCU e ao Judiciário brasileiro, implicando diretamente na necessidade de nova regulamentação do setor para que a questão seja pacificada em âmbito administrativo e judicial, por meio dos órgãos competentes e habilitados para tanto, incidindo a problemática sobre a área concorrencial, competência irrestrita do CADE em suas atribuições, conforme já demonstrado. Diante desse quadro e histórico, têm-se as seguintes ponderações acerca da interface de regulação e proteção do sistema de concorrência: (i) mesmo dentro de um regime regulatório é possível que os agentes econômicos pratiquem infrações à concorrência, o que legitima a atuação do CADE, como no presente caso; e (ii) o agente econômico viola normas regulatórias e, no mesmo ato, o direito da concorrência, o que explica novamente este ser um problema concorrencial, afastando, portanto, os posicionamentos jurisprudenciais contrários.</p>
Análise Técnica	Não acatada
Justificativa Técnica	Não cumprir a obrigação proposta já é infração tipificada no art. 32, VII e XVI, da Resolução-ANTAQ n. 3.274/2014 e é proibido pelo art. 8º da Resolução Normativa ANTAQ n. 34.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Maersk Brasil Brasmar Ltda (30259220000286)
36	Redação Proposta	Proposta é de não alteração da norma em vigência, com a não inserção do “parágrafo único” ao artigo 2º da RN 34/2019.
	Justificativa para alteração	Ao atribuir ao THC a natureza de extra frete marítimo, esta Agência estaria alterando indevidamente a base de cálculo do AFRMM – Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante, que prevê expressamente nos arts. 4º, 5º, caput e §1º e 6º, §1º da Lei Federal nº 10.893/2004) que tais valores precisam constar do Conhecimento de Embarque. Isso não só contraria o princípio da legalidade tributária, mas também implicará uma significativa perda de receita à União Federal que deixará de recolher 25% (vinte e cinco por cento) sobre o valor de THC que seria excluído do conhecimento de transporte. Considerando a contribuição para não alteração do artigo 3º a ser comentado a seguir, entende-se que não se deve alterar o artigo 2º em questão.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	Não alterar o atual ordenamento jurídico significaria descumprir o Acórdão n. 1.439/2016-Plenário, com a redação dada pelo Acórdão n. 923/2019-TCU-Plenário, que possuía a seguinte determinação expressa: "9.3.2. em um prazo de 60 dias, apresente a esta Corte de Contas um plano de ação detalhado com o objetivo de coibir abusos e, em especial, garantir o respeito ao caráter de ressarcimento expressamente atribuído pela agência reguladora ao THC, assegurando que o valor dispendido pelos usuários corresponda efetivamente ao que foi pago pelos armadores aos operadores portuários; (...)" Nesse sentido, manter o status quo é uma escolha que perpassa os critérios regulatórios. O aperfeiçoamento dos procedimentos é determinação de controle externo, de modo que o não acatamento da presente contribuição é ato administrativo vinculado, não discricionário. Adicionalmente, relata-se a compreensão técnica de que a restituição pela THC decorre de uma negociação de serviços entre o transportador marítimo e o terminal por expressiva quantidade de cargas, de modo que a nota fiscal traz informações de diversos agentes. Dessa forma, a divulgação ampla da nota fiscal ao usuário decorrente de negociação entre

		transportador marítimo e instalação portuária incorreria violação de sigilo contratual, a qual não deve ser prática regulatória adotada. Por outro lado, uma nova emissão de nota fiscal por um mesmo serviço prestado caracterizaria duplicidade, podendo gerar inclusive bitributação, efeito que trouxe preocupação a setores do setor regulado e ao qual a análise das contribuições verificou necessidade de aperfeiçoamentos. Portanto, o que é relevante ao usuário é a parte da negociação entre transportador marítimo e instalação portuária que se refira aos serviços de movimentação de sua carga. Nesse sentido, a proposição regulatória busca avanços sem, contudo, infringir sigilos comerciais.
--	--	---

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Marimex Despachos, Transporte S e Serviços Ltda (45050663000159)
37	Redação Proposta	“Dada a concorrência entre os terminais portuários e retroportos, para toda relação contratual celebrada entre os mencionados agentes, haverá a supervisão e, se necessário, a intervenção do CADE para coibir eventuais abusos” (acréscimo de parágrafo ao art. 2º do ANEXO da Resolução nº 34/2019 ANTAQ).
	Justificativa para alteração	<p>CONTRIBUIÇÃO Nº 5 PARTE 1 TÓPICO ABORDADO: CONCORRÊNCIA DESLEAL – POSIÇÃO DOMINANTE DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS – IMPOSITIVIDADE DE TRATAMENTO REGULATÓRIO QUE CORRIJA FALHA DE MERCADO E PREVINA PRÁTICA ANTICORRENCIAL</p> <p>Resumindo, verifica-se que há quatro iniciais imbróglis jurídicos relacionados à cobrança de THC 2: (i) divergência existente entre a cobrança de THC 2 realizada no Brasil e os outros países, (ii) a incidência de cobrança dupla pelo mesmo serviço (THC=THC 1 + THC2), (iii) a inexistência do cumprimento dos pré-requisitos contratuais que vincule o retroporto e o terminal portuário e (iv) o sigilo dos contratos celebrados entre armadores e terminais portuários que impede que os usuários verifiquem a extensão da contratação de serviços de movimentação de carga em cais por parte dos armadores. Nesse sentido, ou sob a ótica do direito comparado, ou do direito econômico, ou ainda, do direito civil, não há que se falar em cobrança de THC 2 aos retroportos. Ato seguinte, conforme já explanado no contexto delineado, outro grande debate a respeito da cobrança de THC 2 refere-se a questões de direito concorrencial, tratadas pelos próximos dois subcapítulos. Vejamos. O primeiro impasse decorre do fato de que o Porto Organizado instaura uma relação de dependência operacional entre os terminais secos e os terminais molhados, uma vez que a logística portuária funciona em rede. Vale lembrar, os últimos são apelidados de terminais “molhados” evidentemente por serem os únicos que possuem berço de atracação dos navios e capacidade estrutural para carga e descarga de mercadorias. Ora, sendo os únicos que possuem esta infraestrutura, são beneficiados por este insumo infungível, mantendo toda a cadeia setorial ao seu redor dependente dos seus serviços, o que configura uma posição dominante e oportuniza evidente possibilidade de abuso, uma vez que o preço do serviço é fixado em se estando nessa condição. A segunda problemática decorre do fato de que ao desempenhar atividades concernentes ao THC 2, os terminais portuários acabam por executar as mesmas atividades destinadas originariamente aos retroportos, quais sejam, armazenagem, controle e carregamento. E mesmo sendo competidores, nesse sentido, os terminais portuários acabam por ter liberdade para fixar o preço da THC que será pago pelo próprio concorrente obrigatoriamente – com poder de barganha menor -, o que é ainda mais absurdo: “A coerção é jurídica, no sentido de que leva o consumidor (usuário e concorrente, concomitantemente – grifo nosso) a praticar ato jurídico (aquisição do produto) que em outras situações não praticaria (...) A dependência caracteriza-se pela inexistência de alternativas razoáveis para o agente econômico ou consumidor sujeito à negociação” (Referência: SALOMÃO, Calixto Filho. Direito Concorrencial. Malheiros: São Paulo, 2013. p. 506-507.) Resta clara a patologia concorrencial: um determinado competidor (“terminal portuário”) exerce posição de dominância sobre o retroporto, dependente absoluto de seu insumo, arbitrariamente determinando o preço da taxa cobrada, coagindo-o a, mesmo contra sua vontade, concordar com os termos negociados. Desde o próprio fato da cobrança em si. Daí decorre: (i) há a atratividade tentadora para cobrança de taxa abusiva por parte dos terminais portuários, prejudicando os retroportos triplamente, ou pelo aumento artificial do custo de transação dos retroportos, ou pelo aumento ocioso do custo logístico, ou/e pelo ganho desmedido dos terminais portuários decorrente da posição monopolista que ocupam; (ii) cria-se uma falha do mercado, dado que tal anomalia promove o mau funcionamento do próprio setor e da economia, com o consequente desestímulo ao ingresso ao mercado retroportuário (“Hold-up problem”) e desestímulo à modernização dos portos e (iii) encarece-se o custo de importação, resultado líquido negativo da THC 2, o que prejudica o próprio importador – destinatário do serviço -, o consumidor final e a indústria brasileira que depende de insumos importados, majorando, assim, o Custo-Brasil. No que tange à concorrência desleal entre os agentes, para ilustrar tais questões, foi realizada pesquisa orientada pelo Professor João Bosco Machado da UFRJ a qual aponta que entre 1997 e 2003 - período em que os terminais portuários começam a atuar no mercado de armazenagem - houve enorme queda do mercado retroportuário, o qual foi dividido, a partir de então, com os terminais portuários. A seguir o Market-share do período concernente aos dois agentes: (IMAGEM 4 – Marketshare de armazenagem no Porto de Santos: 1997-2003 (enviada por e-mail conforme orientação da ANTAQ) Como sabido, esse contexto concretamente conflitivo é objeto de grandes disputas judiciais desde que a prática começou a ocorrer. O CADE se manifestou em 1999 pela primeira vez, por conta do processo administrativo nº 08012.007443/1999-17, considerando que a cobrança de THC2 teria um papel anticompetitivo: “a coerção é evidente ao se verificar que os operadores portuários são, de fato, monopolistas de um insumo essencial ou de um bem infungível, que não pode ser trocado por qualquer outro, no momento em que recebem o contêiner, de cuja liberação dependem os recintos alfandegados para prestar o serviço de armazenagem. (...). Em cada uma das operações, portanto, os terminais portuários aproveitam-se de sua posição na cadeia logística de importação marítima de mercadorias para falsear um mercado cativo de liberação de contêineres, por meio da cobrança da THC2 imposta aos recintos alfandegados” Este posicionamento foi mantido nos processos administrativos posteriores, quais sejam, 08012.003824/2002-84, 08012.001518-2006-37, 1001243- 37.2014.8.26.0562, 08700.0054992015-51, 08700.005418/2017-84, e recentemente pelo 08700.0057232018-57. A despeito do posicionamento firme e consolidado do CADE, a</p>

	ANTAQ decidiu por redigir a Resolução ANTAQ n° 2389/2012 – em contrário à orientação de sua própria área técnica – adotando, a partir de então posição completamente distinta daquela compreendida pelo órgão de regulação concorrencial. Por esta razão, no Acórdão 1704/2018, em plenário, sob. Relatoria da Min. Ana Arraes, em julgamento realizado em 25/07/2018, o TCU aplicou multa à ANTAQ por não seguir o entendimento consolidado do CADE, tanto pelo mérito da controvérsia, como também pela incapacidade fiscalizatória da ANTAQ que impediria a aplicação da resolução na íntegra corrigindo os graves problemas apontados pelo CADE. Fato é que mesmo após, inclusive, a respectiva multa, a ANTAQ redigiu nova resolução mantendo os termos da anterior.
Análise Técnica	Não acatada
Justificativa Técnica	Não cumprir a obrigação proposta já é infração tipificada no art. 32, VII e XVI, da Resolução-ANTAQ n. 3.274/2014 e é proibido pelo art. 8º da Resolução Normativa ANTAQ n. 34. Adicionalmente, não é objeto deste eixo da Agenda Regulatória 2020-2021 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)	Marimex Despachos, Transporte S e Serviços Ltda (45050663000159)
38	Redação Proposta	“O pagamento do THC deverá ser realizado pelo armador e necessariamente abrangerá a remuneração por toda a movimentação de carga vertical e horizontal entre o navio, o cais e sua entrega/coleta em cais por terceiro consignatário do importador/expo rtador para recepção ou entrega” (acréscimo de parágrafo ao art. 2º do ANEXO da Resolução n° 34/2019 ANTAQ.
	Justificativa para alteração	CONTRIBUIÇÃO N° 3 PARTE ÚNICA TÓPICO ABORDADO: DA AUSÊNCIA DE PREVISÃO CONTRATUAL ENTRE ARMADOR E TERMINAL PORTUÁRIO QUE VINCLE O PAGAMENTO DE THC 2 A SER REALIZADO PELO RETROPORTO – DA IMPOSSIBILIDADE DE ESCOLHA PELO RECINTO ALFANDEGADO Percebe-se primeiramente o seguinte: todo o serviço realizado desde a importação até a entrega do bem ao destinatário final é realizado em favor do importador. Ora, por coerência, o pagamento da THC 1, nesse sentido, é realizado pelo importador indiretamente por meio do armador. Atento a este ponto, no Processo Administrativo n. 08012.007443/99- 17, por meio de Parecer Técnico, o economista ARAUJO aponta que há três contratos que respaldam a relação importador-terminal portuárioretroporto, são estes: a) “O contrato de transporte marítimo, que define o frete e as condições de transporte; b) O contrato entre o armador e o terminal portuário, referente às movimentação horizontal e vertical da carga; c) O contrato de armazenagem entre o importador e o recinto alfandegado.” (BRASIL. ‘Ministério da Justiça. Conselho Administrativo de Defesa Econômica” (fls. 3104 dos autos) Pois bem, há um contrato de transporte marítimo, o qual define o frete e as condições de transporte. Há um segundo contrato, este é o contrato entre o armador e o terminal portuário, por meio do qual estariam embutidos os valores da movimentação horizontal e vertical da carga. Por fim, haveria um terceiro contrato, este vinculando o importador (“destinatário final”) ao retroporto. Veja. Em nenhum momento, há a formação do contrato entre o retroporto e terminal portuário, dado que, além do retroporto não ter interesse na carga, visto que não é destinatário final, tampouco, possui vontade na celebração do contrato – expressa ou tácita. Por esta ótica, percebe-se que o espaço negocial dos valores cobrados a título da respectiva operação portuária não é este entre terminal portuário e retroporto, pelo contrário, o espaço mais adequado para tanto é na relação existente entre o armador e o terminal portuário, dado que só lá é que se firma o contrato de serviço portuário, com base na livre vontade das partes e no objetivo recíproco. Assim, fato é que inexistente qualquer relação jurídica entre ambos (terminais portuários e retroportos). Sob esta égide conceitual contratual é que se fundou parte da jurisprudência pátria. Vejamos os julgados: “não há substrato material (prestação do serviço) para a formação do preço; inexistente o acordo de vontades para o estabelecimento do valor a ser pago a título de THC2” (Apelação nº 1011405-91.2014.8.26.0562) *** “Apelação. Ação declaratória de inexistência de relação jurídica. Relação entre operadora de porto organizado e terminal retroportuário alfandegado (“terminal seco”). Inexistência de prestação de serviços. Os serviços que a operadora alega prestar ao “terminal seco” estão incluídos na atividade de “capatazia” e são remunerados pela THC (Terminal Handling Charge), que é paga pelo armador, o qual age por conta do importador. Destinatário dos serviços realizados pela operadora portuária é o importador e não o recinto retroportuário. Ausência de manifestação de vontade, expressa ou tácita, que justifique relação obrigacional entre as partes. Recurso da autora provido, para declarar a inexistência de relação jurídica entre a operadora portuária e o recinto retroportuário, prejudicado o apelo da ré” (Apelação nº 9205384- 94.2006.8.26.0000) Do desenho, tem-se que o retroporto em momento algum pode realizar a escolha por pagar ou não a taxa, e o pior, nem ao menos pode escolher o terminal portuário que tivesse os valores de taxa mais atrativos, dado que a escolha do terminal portuário já fora realizada anteriormente pelo armador, o que transforma duplamente em ilegal tal relação, dado que além do retroporto não poder escolher o serviço e preço mais vantajoso, ademais não existe mercado de prestação de serviços de segregação e entrega. O prestador do serviço já foi escolhido por terceiro, qual seja, pelo armador, não oportunizando que o retroporto escolhesse pelo melhor preço ou outro critério relevante. Pior ainda, mesmo nessas condições, o retroporto possui uma relação enorme de dependência com o terminal portuário, o que, também por este prisma, é um agravante para as diretrizes contratuais. Daqui, conclui-se que há quádruplo problema: (i) o retroporto não é destinatário final do produto, (ii) o retroporto em nenhum momento celebrou contrato comprometendo-se ao pagamento da taxa adicional, e apenas efetua o pagamento dada sua dependência operacional evidente, (iii) em nenhum momento o contrato entre armador e terminal portuário previu o pagamento da taxa adicional por parte do retroporto, o que evidentemente seria ademais ilógico, dada a inexistência de procuração para tanto e (iv) o retroporto em nenhum momento pode escolher em qual terminal portuário o armador iria atracar, consequentemente, não pode escolher sobre qual valor de taxa pagaria ou a quem pagaria, extinguindo, aí, o imaginoso mercado de prestação de

		serviço de segregação e entrega. Em casos como esse, conforme já sinalizado, a jurisprudência tem entendido que não há como reconhecer como existente a relação contratual entre terminal portuário e recinto retroalfandegado. Fato é que se houver algum valor a ser recolhido a título de taxa adicional – a qual deverá ser devidamente estimado -, o mencionado valor deveria ser pago pelo armador a serviço do importador (e de fato é assim que consta na praxe dos contratos entre armadores e terminais portuários e que deveria ocorrer com relação à cobrança de THC2 – nos termos da Nota Explicativa nº 06/2003 ANTAQ, iv -“iv. ainda que existisse prestação de serviço adicional pelo operador portuário, a cobrança não poderia ser feita aos recintos alfandegados independentes, mas ao armador ou transportador marítimo, que, no caso, é que contrata os serviços de movimentação das cargas incluindo a respectiva entrega”).
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	Trata-se da box rate, conforme própria Resolução Normativa ANTAQ n. 34, verbis: Art. 2º Para os efeitos desta norma, considera-se: (...) 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 transportador marítimo, ou seu representante, 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; Adicionalmente, não é objeto deste eixo da Agenda Regulatória 2020-2021 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)	Marimex Despachos, Transporte S e Serviços Ltda (45050663000159)
39	Redação Proposta	“O THC engloba todos os procedimentos necessários à realização da movimentação vertical e horizontal da carga no terminal portuário, bem como sua disponibilização à coleta por parte do dono ou consignatário da carga, sendo necessário o pagamento único de sua cobrança para tanto, previamente publicizado seu preço pelos órgãos de controle” (acréscimo ao art. 2º do ANEXO da Resolução nº 34/2019 ANTAQ e consequente supressão do art. 2º, IX, art. 6º, § 1º e § 2º e art. 9º do ANEXO da Resolução nº 34/2019 ANTAQ) “X – Taxa de Movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge – THC): preço cobrado pelos serviços de movimentação vertical e horizontal de cargas entre o portão do terminal portuário e o costado da embarcação e vice-versa, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre o transportador marítimo, ou seu representante, e instalação portuária ou operador portuário.” (alteração do art. 2º, X, do ANEXO da Resolução nº 34/2019 ANTAQ e consequente supressão do art. 2º, IX, art. 6º, § 1º e § 2º e art. 9º do ANEXO da Resolução nº 34/2019 ANTAQ).
	Justificativa para alteração	CONTRIBUIÇÃO Nº 2 PARTE 2 TÓPICO ABORDADO: COBRANÇA EM DUPLICIDADE DA THC (THC=THC1+THC2) – DA UNÍVOCA DEFINIÇÃO DE SERVIÇO (SERVIÇO) – DA OBRIGAÇÃO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO PELO CONCESSIONÁRIO/ARRENDATÁRIO) Vale lembrar, a própria ANTAQ já adotara esse posicionamento. Em 2003, quando da colheita dos frutos do primeiro impasse, a ANTAQ redigiu Nota Informativa nº 06/2003 concordando que os valores advindos da taxa de THC seriam suficientes para a execução de todas as etapas do serviço: “i. a movimentação das cargas a partir do convés ou dos porões do navio até o portão do terminal portuário, incluindo a respectiva entrega, já é paga pelo armador ou transportador portuário, por meio de valor estabelecido em contrato com base no custo médio das operações; ii.a despesa assumida pelo armador ou transportador marítimo com a movimentação das cargas a partir do costado do navio até o portão do terminal portuário, incluindo a respectiva entrega, já é repassada ao importador por meio da taxa chamada THC, estabelecida também com base no custo médio das operações,iii. não existe prestação pelo operador portuário aos recintos alfandegados independentes de qualquer serviço adicional aos que são prestados na entrega das cargas diretamente ao importador ou consignatário ou ao recinto alfandegado do operador-arrendatário; iv. ainda que existisse prestação de serviço adicional pelo operador portuário, a cobrança não poderia ser feita aos recintos alfandegados independentes, mas ao armador ou transportador marítimo, que, no caso, é que contrata os serviços de movimentação das cargas incluindo a respectiva entrega” Cabe relembra que desde o início da lide, na mesma direção, o CADE se mostra contrário à incidência do THC2 ou SSE. É o que mostra o Parecer Técnico emitido nos autos do Processo Administrativo n. 08012.007443/99-17 CADE, o qual norteia a posição do CADE desde então: “a movimentação de cargas a partir do convés ou dos portões do navio até o portão do terminal portuário, incluindo a respectiva entrega, já é paga pelo armador ou transportador portuário, por meio de valor estabelecido em contrato com base no custo médio das operações.” (fls. 3110 dos autos) Conforme relatado abaixo, o CADE – além desta - por diversas vezes se posicionou demonstrando que não havia justificativa para a cobrança daquele serviço adicional – vale reiterar, posicionamento este mantido até o momento -, dado que os custos estavam acobertados pela taxa, e que a despeito do aumento dos valores, isto não poderia significar em adição de serviços: “PROCESSO ADMINISTRATIVO. CONDUTA UNILATERAL. SUPOSTO ABUSO DE POSIÇÃO DOMINANTE NO MERCADO DE MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES, COM EFEITOS NO MERCADO DE ARMAZENAGEM ALFANDEGADA, NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DO PORTO DE SUAPE/PE. SUPOSTA COBRANÇA INDEVIDA POR SERVIÇOS DE SEGREGAÇÃO DE CONTÊINERES (“SSE” OU “THC2”). AUSÊNCIA DE PRELIMINARES. PARECER DA SG PELA OCORRÊNCIA DE INFRAÇÃO À ORDEM ECONÔMICA ATÉ A VIGÊNCIA DA RESOLUÇÃO ANTAQ NO 34/2019. PARECERES DA PFE/CADE E DO MPF PELA CONDENAÇÃO TANTO NO PERÍODO PRÉ QUANTO APÓS A ENTRADA EM VIGOR DA RESOLUÇÃO ANTAQ NO 34/2019. COMPETÊNCIA DO CADE TESTADA. REGRA DA RAZÃO. AUSÊNCIA DE JUSTIFICATIVA RAZOÁVEL NO CASO CONCRETOPARA A COBRANÇA. COBRANÇA POR SERVIÇOS JÁ ABRANGIDOS PELA TERMINAL HANDLING CHARGE (“THC”). TRATAMENTO DISCRIMINATÓRIO AOS CONCORRENTES NO MERCADO ÀJUSANTE. ABUSO CARACTERIZADO. CONDENAÇÃO. MULTA. PROIBIÇÃO DE COBRANÇA DE THC2 NOS TERMOS ATUAIS”. (Processo administrativo nº 8700.005499/2015-51) *** “No caso em exame, a avaliação do

		fumus boni iuris e do periculum in mora são interdependentes, pois a jurisprudência do CADE reconhece a existência de uma presunção relativa de lesividade na cobrança do THC2. Assim o fez em todos os precedentes invocados que determinaram a ilegalidade da cobrança e sua imediata cessação. Em outras palavras, o reconhecimento do fumus boni iuris no caso concreto pressupõe que a conduta gera aumento nos custos de rivais, o que conduz a possibilidade de causar lesão irreparável ou de difícil reparação ao mercado. (...)A cobrança de THC-2 por parte da BTP durante anos a fio significaria a imposição de custos injustificados aos concorrentes no mercado downstream, o que poderia levar à diminuição da participação de mercado de concorrentes ou, no limite, à saída de concorrentes do mercado. Nenhum desses danos seria facilmente revertido quando do julgamento final do processo administrativo".(Recurso Voluntário nº 08700.005723/2018-57) Percebe-se, então, que o SSE é a cobrança em duplicidade do THC, dado que há apenas um fato gerador decorrente do serviço prestado composto pelo rol de procedimentos necessários à consecução da finalidade buscada, qual seja, intermediar a mercadoria do importador ao retroporto, não havendo como o ator privado se imiscuir das responsabilidades da prestação do respectivo serviço integralmente o qual possui natureza pública.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	Trata-se da box rate, conforme própria Resolução Normativa ANTAQ n. 34, verbis: Art. 2º Para os efeitos desta norma, considera-se: (...) 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 transportador marítimo, ou seu representante, 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; Adicionalmente, não é objeto deste eixo da Agenda Regulatória 2020-2021 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)	Marimex Despachos, Transporte S e Serviços Ltda (45050663000159)
40	Redação Proposta	“O THC engloba todos os procedimentos necessários à realização da movimentação vertical e horizontal da carga no terminal portuário, bem como sua disponibilização à coleta por parte do dono ou consignatário da carga, sendo necessário o pagamento único de sua cobrança para tanto, previamente publicizado seu preço pelos órgãos de controle” (acréscimo ao art. 2º do ANEXO da Resolução nº 34/2019 ANTAQ e consequente supressão do art. 2º, IX, art. 6º, § 1º e § 2º e art. 9º do ANEXO da Resolução nº 34/2019 ANTAQ) “X – Taxa de Movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge – THC): preço cobrado pelos serviços de movimentação vertical e horizontal de cargas entre o portão do terminal portuário e o costado da embarcação e vice-versa, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre o transportador marítimo, ou seu representante, e instalação portuária ou operador portuário.” (alteração do art. 2º, X, do ANEXO da Resolução nº 34/2019 ANTAQ e consequente supressão do art. 2º, IX, art. 6º, § 1º e § 2º e art. 9º do ANEXO da Resolução nº 34/2019 ANTAQ).
	Justificativa para alteração	CONTRIBUIÇÃO Nº 2 PARTE 1 TÓPICO ABORDADO: COBRANÇA EM DUPLICIDADE DA THC (THC=THC1+THC2) – DA UNÍVOCA DEFINIÇÃO DE SERVIÇO (SERVIÇO”) – DA OBRIGAÇÃO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO PELO CONCESSIONÁRIO/ARRENDATÁRIO) Pelo exposto, da análise realizada no subcapítulo anterior, percebe-se que no Brasil, a Resolução ANTAQ nº 2389/2012 - alterada pela Resolução ANTAQ nº 34/2019 - permitiu que, nos termos do art. 9º, houvesse a cobrança do SSE nas importações, taxa adicional à box rate e à THC, em face dos retroportos, sem que esta fosse devidamente justificada, dada sua divergência com os procedimentos adotados internacionalmente. Cabe destacar que “serviço” enquanto definição refere-se ao conjunto de atos que busca performar um objetivo. Nesse sentido, a compartimentação de um serviço apenas se justifica quando o segundo serviço for distinto e opcional com relação ao primeiro, não havendo que se falar em adição de serviços quando as operações materiais que se pretende atribuir regramento de serviço não constituem nenhum benefício destacável e autônomo perante aquele a que se pretende cobrar um serviço. Este, inclusive, foi o argumento exarado no Processo Administrativo nº 50300.00022/2002 da ANTAQ : “embora existem custos adicionais para o operador portuário na movimentação de cargas destinadas a outros recintos alfandegados, o serviço prestado está totalmente abrangido pelo conceito de movimentação de containers consagrado no contrato de arrendamento, não estando pois configurada a existência de serviços adicionais” A partir do momento que há a prestação vertical do serviço, qual seja, a retirada da mercadoria transportada pelo armador para movê-la para o terminal portuário, é fato que a finalidade do serviço não se encerra nesta operação. Há - em necessária sequência à movimentação vertical da carga no cais - proceder-se a sua movimentação horizontal, conduzindo a mercadoria a pilhas no cais e, de lá, sua coleta por terceiras empresas contratadas – terminais de retroporto ou outros terminais portuários que operem recintos alfandegados – ou o recinto alfandegado operado pelo próprio terminal portuário para o desembarço aduaneiro e outros serviços prestados em torno da carga, inclusive, a distribuição logística. Percebe-se por esta via que o fato gerador decorrente do serviço prestado pelo terminal portuário apenas se performa quando se move a mercadoria dos porões do armador até sua efetiva entrega/coleta, no cais, por quem é titulado para operar a carga nos demais serviços atinentes à etapa seguinte do fluxo da carga (desembarço aduaneiro, armazenagem, manipulação de contêiner etc.). No contexto desse fluxo, a criação da SSE ou THC2 constitui um “pedágio anticoncorrencial”, um verdadeiro non sense assim flagrado por Fábio Barbalho Leite: “É como se eu enviasse um Sedex para a minha família em Natal e, quando a encomenda chegasse na agência de lá, entrassem em contato com meus familiares para cobrar uma nova taxa para poder entregá-la” (Referência: Disponível em: . Acesso em: 15 jun. 2021.) Nessa perspectiva, o terminal portuário (“genérico”) tem um papel de intermediação operacional materialmente

		necessária entre o armador e o retroporto escolhido pelo importador. A partir do momento que se fraciona a intermediação obrigatória em diversos serviços, inflam-se os custos de transação artificialmente, dado que há apenas um fato gerador exposto por conta de apenas um serviço prestado, o qual, de consequente, deve compor todos os procedimentos que incluam os movimentos de mercadoria vertical e horizontal, dado que a THC finalisticamente deve contemplar toda a operação portuária necessária à consecução do fim buscado, qual seja, intermediar o importador e o terceiro titulado. À medida que tanto o primeiro movimento de carga quanto o segundo possuem relação finalística só alcançada em conjunto, por este prisma, não há que se falar em permitir a cobrança de duas taxas, uma para cada qual, sob pena de violar-se o princípio do fato gerador que desencadeou aquela relação, decorrente de apenas um serviço, este já devidamente remunerado pelo armador a mando do importador, qual seja, o “THC”. Merece nota que o terminal portuário possui obrigações junto ao poder público, decorrente do contrato administrativo de arrendamento/concessão e, portanto, o serviço prestado pelo terminal portuário deve se nortear, inclusive, pelos princípios do direito administrativo de finalidade e eficiência.
	Análise Técnica	Não se aplica
	Justificativa Técnica	Contribuição em duplicidade. Já respondida naquela de identificador 39.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Marimex Despachos, Transporte S e Serviços Ltda (45050663000159)
41	Redação Proposta	“A cobrança de THC seguirá as melhores práticas adotadas pelo mundo, revisitando periodicamente a incidência das respectivas taxas, para fins de promover a concorrência e os interesses setoriais” (acréscimo de parágrafo ao art. 2º do ANEXO da Resolução nº 34/2019 ANTAQ).
	Justificativa para alteração	CONTRIBUIÇÃO Nº 1 PARTE 2 TÓPICO ABORDADO: PANORAMA DE RECOLHIMENTO DE THC 2 NOS PORTOS DO MUNDO – THC 2 COMO SENDO A “JABUTICABA” DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO Assim, para melhor contribuir ao objeto da consulta, será considerado o relatório elaborado pela Comissão Europeia intitulado “Terminal Handling Charges during and after the liner conference era” (Referência: Disponível em: < https://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/terminal_handling_charges.pdf >. Acesso em: 14 jul. 2021). para verificação e análise da cobrança de THC nos principais portos do mundo, sobretudo nos portos europeus, referências maiores do direito portuário. O referido documento informa que o THC é definido pelas companhias marítimas como encargo acessório. Antes dos processos de containerização, o importador pagava uma parte (ou todos) (d) os custos que remunerava todos os procedimentos e serviços relacionados com o transporte marítimo e manipulação da carga, desde seu carregamento até a sua arrumação a bordo do armador. Todavia, após a conteneirização, os operadores passaram a cobrar diversas taxas relativas a todos os procedimentos adotados com relação à mercadoria, desde sua retirada dos porões do navio do armador até a condução aos portões do terminal. Tais despesas haviam por um período sido englobadas no frete marítimo, mas em favor da transparência econômica e negocial, o Conselho Europeu de Carregadores no final da década de 1980 requereu que as taxas fossem desagregadas do frete. Nesta ocasião ficaria definida a regra de divisão de custos 80/20, ou seja, 4/5 dos gastos com taxas e frete seriam gastos pelo importador (“dono da carga”), os outros 1/5 pelo armador. A porcentagem era calculada com base na distribuição do pagamento dos procedimentos entre os importadores e armadores na proporção de 80/20. Segue a tabela: (IMAGEM 2 – Tabela de 26 itens) (enviada por e-mail conforme orientação da ANTAQ) Para não restarem dúvidas, explica o relatório quais elementos eram pagos por cada parte, sendo os itens de 18 em diante pagos opcionalmente, restritos a alguns tipos de cargas apenas: “Os seguintes elementos de custo foram retirados da fórmula CENSA (de 02/08/1989) para o cálculo das THCs. Os primeiros 17 elementos referem-se a contêineres de uso geral, dos quais os itens 1 a 11 e 15 são os 80 por cento responsáveis perante o proprietário da carga e os itens 12 a 14 para a empresa de transporte marítimo” (...)” (fl. 5) Posteriormente, fora criada também a regra da divisão 80/20, utilizando-se 17 itens apenas, sendo possível aqui verificar o que se tratava como THC para fins de cobrança, e o que se tratava como frete: (IMAGEM 3 – Tabela de 17 itens) (enviada por email conforme orientação da ANTAQ) Assim, têm-se que anteriormente, o método tradicional de cobrança pelo manuseio de carga, previa que o importador competia os custos efetivamente até entregar a carga ao lado do navio na linha do fluxo de exportação, já o custo de amarrar a carga a bordo do navio era suportado pelo armador. Conforme demonstrado, com o tabelamento de procedimentos, houve então o desuso da função e consequentemente a cobrança na proporção entre 80/20 em face dos importadores e armadores. Vale lembrar que a prática de divisão de ônus nesta proporção tem sido modernizada aos poucos, todavia, ainda são os armadores e importadores os únicos responsáveis pelo pagamento das taxas adicionais e do frete. O mesmo relatório técnico europeu informa também que os termos do contrato entre o armador e o operador do terminal são confidenciais, estando os armadores em posição favorável para negociar contratos favoráveis. Há uma tendência crescente para transportadores e empresas de operação de terminais entrarem em joint ventures para o desenvolvimento de novas instalações, com base na gestão eficiente do terminal e compromissos de volume que tornarão o empreendimento lucrativo (fl. 4). Interrogados, dois dos principais operadores de terminais do mundo responderam à pergunta se poderia ocorrer no futuro que os importadores, e não as transportadoras (armadores), fossem o cliente contratante, responderam que isto implicaria em uma abordagem totalmente diferente para as relações comerciais, dado que são os armadores que tomam as decisões quanto à escolha dos operadores portuários e que controlam os volumes, ou seja, tudo que se refere ao manuseio do terminal permanece no domínio desse relacionamento, nesse sentido, mudar para um sistema de contratação relacionado ao importador foi visto como difuso para administração do contrato e os preços (e, pois, economicamente contraproducente – fls. 20). Merecem destaque quatro importantes constatações registradas no relatório: (i) quem paga a totalidade das taxas e frete são os armadores e os importadores, apenas, (ii) em nenhum

	<p>momento, o recinto alfandegado é obrigado a pagar taxa alguma, (iii) não há a figura de SSE nos portos estrangeiros, apenas a compartimentação dos serviços em diversas etapas, cujos valores arcados pelos interessados quando somados totalizam a taxa única chamada THC e (iv) os armadores e os terminais portuários são os atores dominantes neste relacionamento. Diante desse relatado contexto europeu – que reconhecidamente reflete as práticas standards de melhor técnica no mercado internacional –, com a devida vênia ao corpo técnico da ANTAQ que promoveu a análise de direito comparado, a realidade é que a SSE é uma “jaboticaba”, criação brasileira, que impõe custos aos agentes não envolvidos diretamente na transação, banalizando o conceito de THC e promovendo uma espécie de divisão artificial dos ônus, ou seja, metade da THC (THC1) é paga pelo importador e, arbitrariamente, metade da THC (THC2) é paga pelo retroporto, e onerando a parte mais fraca da relação a quem se espera ter capacidade de competir com os terminais portuários para gerar, via competição, bons serviços portuários ao melhor custo logístico. A “jaboticaba” do SSE vem então desinteligentemente criar um ônus a essa competição e, pior, ensejar um irresistível espaço para que o terminal portuário onere seu competidor, criando um pedágio anticoncorrencial. Nesse quadro, pretender que o terminal portuário não transforme a SSE num instrumento de competição desleal guarda – valham as metáforas prosaicas – a mesma racionalidade da crença infundada de que um chocólatra é bom vigia para uma caixa de chocolates. Ou que ao galinheiro a melhor guarda cabe à raposa... É evidente que a criação da SSE ou THC2 como um instrumento de cobrança no encontro entre terminal portuário e recinto retroalfandegado constitui opção regulatória tecnicamente desaconselhável: seja pela oportunidade de servir a cobrança como instrumento anticoncorrencial, seja porque se aloca a definição de um custo numa relação de dois atores com muito distinta capacidade de negociação, o que evidentemente gera um estímulo à prevalência de preços maiores dada a posição de poder econômico em que se encontra o terminal portuário. Nenhum motivo que respeite a melhor alocação do custo e sua definição justifica que o preço ou custo da SSE não fique no âmbito da negociação entre armador e terminal portuário, quando certo que o primeiro, tendo poder de barganha econômico, pode gerar os melhores resultados para o custo logístico geral da carga – ou seja, para o custo que será ao cabo respondido pelo exportador ou importador, isto é, a economia brasileira. Fato é que a SSE é uma invenção brasileira que não possui respaldo na prática portuária internacional e se demonstra uma anomalia.</p>
Análise Técnica	Não se aplica
Justificativa Técnica	Contribuição em duplicidade. Já respondida naquela de identificador 32.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Marimex Despachos, Transporte S e Serviços Ltda (45050663000159)
42	Redação Proposta	"A cobrança de THC seguirá as melhores práticas adotadas pelo mundo, revisitando periodicamente a incidência das respectivas taxas, para fins de promover a concorrência e os interesses setoriais" (acréscimo de parágrafo ao art. 2º do ANEXO da Resolução nº 34/2019 ANTAQ).
	Justificativa para alteração	CONTRIBUIÇÃO Nº 1 PARTE 1 TÓPICO ABORDADO: PANORAMA DE RECOLHIMENTO DE THC 2 NOS PORTOS DO MUNDO – THC 2 COMO SENDO A “JABUTICABA” DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO Antes de mais nada, forçoso reconhecer que a despeito de existir a suposta previsão regulamentar a respeito da nova cobrança (“THC2”) por meio da nova resolução, há que se buscar metodologicamente a verificação de como a taxa é cobrada no Brasil e no mundo, por meio da coleta de jurisprudência e consequentemente da aplicação do direito comparado. A importância do direito comparado – sobretudo – no campo do direito portuário se refere ao fato de que o serviço é internacional, havendo que se pacificar tais questões para que o comércio internacional tenha sua máxima eficiência. Os portos são responsáveis por boa parte do transporte de mercadorias global (Referência: CASTRO JR., Osvaldo Agripino de (Coord.). Direito marítimo, regulação e desenvolvimento. Belo Horizonte: Fórum, 2011. p. 137-158). Por esta razão, o TCU no acórdão 2333/2020, no processo administrativo 004.662/2014-8, de 02/09/2020, ordenou que a ANTAQ apresentasse estudo comparado a respeito do THC, nos termos do art. 27, inciso II, da Lei 10.233/2001: “9.3.10. com fulcro no art. 20, II, alínea “b”, da Lei 10.233/2001 e no princípio da promoção do desenvolvimento econômico e social previsto no art. 11 da mesma lei, apresente, em 90 (noventa) dias, plano de ação voltado à regulação, ordenação e supervisão da navegação de longo curso nos portos brasileiros, de forma a permitir o controle dessa atividade, contemplando, dentre outras questões que considere pertinentes: o registro de armadores estrangeiros; o registro de preços de frete, extra-frete e demais serviços; estudos comparativos de rotas e preços praticados pelos armadores estrangeiros e normas para aplicação de sanção aos armadores estrangeiros em caso de omissões injustificadas de portos; 9.3.11. em 180 (cento e oitenta) dias, realize estudos, inclusive comparativos com portos estrangeiros, para atestar a modicidade tarifária nas THC cobradas dos usuários brasileiros, nos termos do art. 27, inciso II, da Lei 10.233/2001, de forma a permitir o estabelecimento de teto para esses serviços portuários” Cumprindo a ordem, emitiu a ANTAQ o relatório de AIR nº 1237879 (à fl. 23) – ora verificado -, que trata de analisar a cobrança de THC nos outros portos do mundo. Pois bem, a despeito da necessidade de relevante e profundo estudo quanto ao modus operandi dos portos estrangeiros, para fins de mapear as melhores práticas adotadas por estes, não é possível, infelizmente, por meio deste relatório, identificar se o THC é ou não cobrado nesses lugares e de que forma isto ocorre. Primeiramente, porque a análise realizada necessitaria antes de tudo, delinear quais são os institutos e as leis estrangeiros que podem ser aplicados comparativamente ao presente caso, e isto simplesmente foi omitido na indigitada AIR n. 1237879 – esta, ao contrário, ocupa-se apenas com afirmações genéricas a respeito. Além disso, a busca por estudar a incidência da taxa em uma grande quantidade de portos do mundo esqueceu uma análise mais detida das especificidades de mercado doméstico que eventualmente justificassem ou não o “transplante” do parâmetro internacional para a regulação pátria (sendo certo, porém, exigir sobrelevado esforço de fundamentação poder se afirmar que, numa atividade essencialmente parametrizada internacionalmente como é a portuária, ser possível adotar-se solução

		distinta e novidadeira em relação às práticas internacionais de praxe regulatória e técnica). Portanto, com a devida vênia: (i) não há nesse estudo credibilidade metodológica passível de sustentar suas afirmações; (ii) o mesmo não agrega à consulta pública informação relevante e (iii) não cumpre o quanto determinado pelo TCU. – Assim, melhor se faz simplesmente desconsiderar suas proclamações. Mais tecnicamente sustentável é reconhecer que as práticas internacionais de referência nos portos relevantes no mundo, a começar pela orientação regulatória europeia, constituem eficiente e consistente fundamento para apontar os melhores encaminhamentos regulatórios ao tema sob exame. Não convém no tema pretender “reinventar-se a roda” ou propor-se uma “solução jaboticaba”. Seria desinteligente, contraproducente, estreito, provinciano ou mesmo paroquial – e desleal com a economia brasileira – tudo o quanto antagônico a um assunto que é intrinsecamente relacionado a uma operação internacional e, pois, pede uma visão cosmopolita ou transnacionalmente harmoniosa e consistente.
	Análise Técnica	Não se aplica
	Justificativa Técnica	Contribuição em duplicidade. Já respondida naquela de identificador 32.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
43	Redação Proposta	Parágrafo único. A Tarifa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge (THC) é um serviço prestado pelo operador portuário à carga e possui natureza extra frete marítimo. É facultada ao dono da carga a contratação, assim como o pagamento, da THC diretamente ao operador portuário ou ao transportador marítimo quando houver intervenção deste em favor do exportador ou importador, na qualidade de terceiro não interessado.
	Justificativa para alteração	PARTE 3 A carga é a protagonista e como tal deve ser valorizada, uma vez que, no fim das contas, pagará todos os valores envolvidos, desde a remuneração de serviços ocorrentes, tributos e as rubricas indevidas que são impostas unilateralmente e, na maioria das vezes, legitimadas pelo ente regulatório, como Taxa de Escaneamento, THC2, Agendamento Pago, Taxa de Lacre, Taxa de Emissão de B/L, entre outras. Ao passo em que os custos do transporte aquaviário aumentam, cada vez menos agentes econômicos brasileiros conseguem participar do comércio exterior e, conseqüentemente, riquezas, empregos e desenvolvimento econômico deixam de ser gerados. A alternativa ao conhecimento e ao reconhecimento do protagonismo da carga é o direcionamento das políticas públicas e da regulação setorial priorizando o agente prestador do serviço de importância secundária – operadores portuários, instalações portuárias arrendadas e/ou autorizadas, transportadores marítimos – que só existem por causa da carga: “Em que pesem os prejuízos que possam causar à competitividade do importador, exportador e do usuário de cabotagem, essa política portuária ou a regulamentação de determinado assunto torna a atividade mais atrativa ao investidor?”. O saldo será negativo para o país. Sobre o assunto em tela, são necessários, ainda, aprimoramentos na regulação e na fiscalização, para que a RN 34/2019 seja efetivamente cumprida, sobretudo porque a norma fragmentou o THC em três rubricas, segundo o nível de abrangência: THC de exportação, THC de importação e Serviço de Segregação e Entrega (SSE). Os preços de THC praticados não são diferentes entre os sentidos da navegação, embora na importação se considere um movimento a menos. Terminais de contêiner e os transportador marítimos, dessa forma, não cumprem à resolução normativa supracitada. Para que o SSE não constitua cobrança em duplicidade e anticoncorrencial, a agência precisa instituir mecanismos para garantir, no ressarcimento ao transportador marítimo ou no pagamento direto à instalação portuária, que o preço do THC de exportação seja igual à soma do THC de importação e o SSE. Se o dono da carga ou o consignatário paga THC em uma operação de importação, ao armador, equivalente ao que despense com o THC de exportação e, posteriormente, é obrigado a pagar pelo Serviço de Segregação e Entrega (SSE) ao terminal de contêiner, resta demonstrado que há cobrança em duplicidade pelo movimento de entrega. O SSE continua sendo o famigerado THC2.
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa Técnica	Contribuição acatada no mérito, porém com diferenças redacionais.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
44	Redação Proposta	Parágrafo único. A Tarifa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge (THC) é um serviço prestado pelo operador portuário à carga e possui natureza extra frete marítimo. É facultada ao dono da carga a contratação, assim como o pagamento, da THC diretamente ao operador portuário ou ao transportador marítimo quando houver intervenção deste em favor do exportador ou importador, na qualidade de terceiro não interessado.
	Justificativa para alteração	PARTE 2 Da ausência de comprovação do ressarcimento da THC e da garantia do direito, pela via normativa, de pagamento diretamente à instalação portuária, há insegurança jurídica e econômica, proveniente do ambiente regulatório, posto que as lacunas propiciam espaço de manobra para que os valores cobrados ao importador, exportador ou consignatário não sejam módicos e eficientes. Na prática, é como se o Estado brasileiro tivesse condições de garantir o cumprimento do princípio da modicidade apenas na relação estabelecida entre a instalação ou operador portuários e o transportador marítimo. Em contrapartida, o usuário fica completamente desprotegido de abusos na cobrança da THC pelo armador ¹ . Essa modalidade de cobrança faz com que

mecanismos de regulação e de proteção do Usuário contra abusividades, como o price cap contratual, não seja cumprido em mercados monopolistas. No Porto de Salvador, por exemplo, a cláusula vigésima terceira, do primeiro Termo Aditivo ao contrato de arrendamento nº 012/2000, firmado em 2010, estabeleceu os preços máximos a serem cobrados pela arrendatária, nos quais estão incluídas as despesas de movimentação, a saber: CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCEIRA - DOS PREÇOS DA ARRENDATÁRIA Fica acrescida a seguinte cláusula ao Contrato na 12/2000: "CLÁUSULA QUINQUAGÉSIMA OITAVA - DOS PREÇOS MÁXIMOS - Os valores máximos a serem cobrados pela ARRENDATÁRIA serão de R\$ 216,18 por contêiner movimentado e R\$ 10,67 por tonelada de carga geral movimentada. I - Estes valores compreendem os seguintes serviços: a) Utilização de infra-estrutura portuária de acesso ao terminal; b) Fornecimento de equipamentos para movimentação de contêiner e carga geral; c) Serviços prestados em terra; d) Transporte, recebimento ou entrega de contêiner e carga geral, da área de armazenagem do pátio do terminal para o navio ou no sentido inverso; e) Empilhamento/desempilhamento, cargas e descargas de mercadorias no terminal; f) Vigilância do terminal. Parágrafo Segundo - Os valores estabelecidos para os serviços previstos no inciso I e III desta cláusula poderão ser corrigidos, anualmente, na mesma proporção do índice IGP-M determinado pela Fundação Getúlio Vargas e no caso de extinção desse índice, por aquele que o suceder. Respeitando o disposto no inciso XIV da cláusula 24ª, os preços máximos para carga e descarga (THC), no Porto de Salvador, são R\$ 425,94 tanto para as operações de longo curso quanto para as operações de cabotagem. No que concerne especificamente ao inciso e à cláusula contratual mencionados na tabela, cumpre detalhar que se referem ao contrato original que fora atualizado pelo termo aditivo citado anteriormente. Levantamentos realizados junto a associados mostram que o THC cobrado pela MSC no Porto de Salvador é de R\$ 1.123,00, que pode ser visto na tabela abaixo. O valor equivale a R\$ 697,06 a mais ou 264% do preço-teto do THC estipulado no contrato de arrendamento nº 012/2000. Diferentemente do esperado, considerando a prática internacional, e dos pontos trazidos à tona pela Antaq na audiência pública virtual, a intervenção do transportador marítimo na contratação da THC, em portos como o de Salvador, faz com que os valores pagos pelos Usuários sejam demasiadamente superiores aos que constam em tabela pública e contrato de arrendamento e, supostamente, são cobrados pelo terminal de contêiner àquele agente. Trata-se de flagrante sobrepreço e desconformidade ao Contrato nº 012/2000. Na maioria dos portos do exterior, sobretudo na União Europeia, a cobrança da THC por meio do transportador marítimo, realizada de maneira mais transparente – ressarcimento comprovado, por exemplo – ocorre com o repasse do melhor preço de THC que o armador obtém pela barganha que faz juntos aos terminais de contêiner, em um ambiente verdadeiramente concorrencial, intra e interportos, sem a concentração de mercado observada nos complexos portuários brasileiros. Lá, o preço do THC varia em função da quantidade de contêineres movimentados e navios atendidos nos terminais. Dessa forma, um transportador marítimo com grande volume de contêineres consegue junto ao terminal preços de THC menores e mais competitivos do que conseguiriam os usuários/donos de carga. Considerando a realidade brasileira, é imperioso que a Antaq garanta o cumprimento dos contratos de arrendamento, o caráter de restituição do pagamento da THC ao transportador marítimo, mas, sobretudo, por via normativa, a possibilidade de pagamento daquela tarifa diretamente à instalação portuária ou ao operador portuário, tanto em terminais públicos arrendados ou não quanto nos terminais autorizados, como alternativa a critério do dono da carga, sobretudo se os valores repassados aos Usuários forem superiores ao que constem em tabela pública e, é claro, tendo como referência a convenção internacional de INCOTERMS. Tornar o país mais competitivo é um dos principais desafios que se apresenta. Os portos constituem importante componente para alavancar o desenvolvimento econômico sustentado porque são essenciais facilities, infraestruturas cujo acesso, em condições eficientes, são determinantes para viabilizar empreendimentos com atividades essenciais, sobretudo por se tratar de uma atividade meio – estação intermodal – e não uma atividade fim. Abusividade manifesta em preços e reajustes elevados, fragmentação do THC e do frete em rubricas acessórias, assim como cobranças por serviços incorrentes vão ao encontro do que se espera de uma facilidade essencial e o porto não cumpre sua função. Toda instalação portuária, que funciona como elo e estação intermodal de uma cadeia logística, depende exclusivamente da carga. Esta é a sua razão de ser. Tanto na elaboração de políticas públicas voltadas para a ampliação e modernização do sistema portuário nacional quanto no aprimoramento do arcabouço regulatório, o Poder Concedente e a Agência Reguladora, respectivamente, devem olhar prioritariamente para a carga, de modo a não inviabilizá-la em razão da insuficiência de infraestrutura, da concentração de mercado, bem como do encarecimento e da insegurança jurídica que resultam do modelo de regulação tardio e ex post brasileiro. As análises precisam ser iniciadas sob a perspectiva da carga: 1. “A política ou a regulamentação proposta irá aumentar as despesas portuárias ou do transporte aquaviário para importadores, exportadores e usuários de cabotagem no Brasil?” 2. “A política ou regulamentação proposta é neutra, estimula a concorrência ou torna o mercado portuário mais concentrado? Há consequências sobre a concorrência em mercados secundários que não estão sob a égide dessa pasta ou desta autarquia?” 3. “A política ou a regulamentação proposta resultará em simplificação e facilitação dos trâmites burocráticos aos quais importadores, exportadores e usuários de cabotagem precisam estar em conformidade? Resultará na majoração da base de cálculo de impostos vinculados àquelas operações?” 4. “A execução do modelo de política pública ou de regulação atual possui brechas que resultam em insegurança jurídica e que poderiam culminar na redução de custos para importadores, exportadores e usuários de cabotagem se esta pasta ou esta autarquia emitisse parecer técnico ou jurídico sobre o tema?” (CONTINUA) Nota de rodapé ¹Sobre esse aspecto, cumpre ressaltar que o regime de navegação de longo curso, conforme o disposto no art. 5º da Lei nº 9.432, de 8 de agosto de 1997 (ordenação do transporte aquaviário brasileiro), no que concerne à operação e à exploração desse tipo de transporte, é “aberto aos armadores, às empresas de navegação, às embarcações de todos os países”. Portanto, trata-se de um mercado desregulamentado, no qual a ação do Estado dispõe de poucos recursos para, entre outros, garantir a prestação do serviço adequado e o pagamento de valores módicos.

Análise Técnica

Não se aplica

Justificativa Técnica

Contribuição em duplicidade. Já respondida naquela de identificador 43.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
45	Redação Proposta	Parágrafo único. A Tarifa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge (THC) é um serviço prestado pelo operador portuário à carga e possui natureza extra frete marítimo. É facultada ao dono da carga a contratação, assim como o pagamento, da THC diretamente ao operador portuário ou ao transportador marítimo quando houver intervenção deste em favor do exportador ou importador, na qualidade de terceiro não interessado.
	Justificativa para alteração	<p>PARTE I Os Termos Internacionais do Comércio (Incoterms), consolidados e atualizados pela Câmara Internacional do Comércio (CCI), desde 1936, expressam as balizas que regem os variados tipos de contratos de compra e venda utilizados nas trocas comerciais, considerando riscos de trânsito, custos e obrigações. Em todo o mundo, essas definições determinam aspectos burocráticos e de conformidade em searas com anuência e interveniência estatal. No Brasil, onde aquelas definições dão contornos às especificidades cambiais e aduaneiras, ainda é necessário vinculá-las, efetivamente, à regulação aquaviária. Conforme reiterado na audiência pública virtual, as exportações e importações brasileiras, via transporte aquaviário, ocorrem, predominante e respectivamente, nas modalidades Free on Board (FOB) e Cost, Insurance and Freight (CIF). No primeiro caso, o vendedor brasileiro é responsável pela mercadoria até sua colocação no convés ou porão do navio. Por sua vez, na importação, o comprador nacional apenas assume a responsabilidade após a entrega no porto de destino – costado do navio. Em ambos os cenários, o Usuário não possui relação comercial com o transportador marítimo, já que não contrata frete, e deve assumir as de THC junto ao operador portuário. Assim como o Sistema de Comércio Exterior (Siscomex), a Receita Federal do Brasil (RFB) e o Banco Central do Brasil, a regulação exercida pela Antaq, para que seja favorável ao país, deve considerar os INCOTERMS da operação de compra e venda na consolidação dos parâmetros para prestação do serviço portuário. Apesar do conjunto de determinações e obrigações relacionadas aos termos de negociação internacional supracitados, assim como da ausência de relação comercial entre os Usuários e o transportador marítimo nas exportações FOB e importações CIF, até admite-se que a contratação e a contraprestação pecuniária da THC sejam realizadas por aquele agente que intervém na qualidade de terceiro não interessado, mas desde que essa seja decisão facultativa do dono da carga. Vejamos. A THC reúne o conjunto de movimentos portuários previsíveis prestados em terra, no território nacional, pelo terminal ou operador, ao dono da carga ou consignatário. É o principal serviço da instalação portuária especializada em contêineres e, portanto, totalmente externo ao frete marítimo. No Brasil, em que pese mera declaração da agência reguladora em sentido contrário, com base nas contribuições à Tomada de Subsídios ANTAQ nº 05/2020, a contratação daquele serviço é realizada apenas pelo transportador marítimo que intervém ao requisitar as demais atividades inclusas na Cesta de Serviço. O exportador/importador/consignatário recebe a cobrança referente à THC diretamente do armador. As instalações e os operadores portuários não estabelecem qualquer tratativa, nesse sentido, com o dono da carga ou seu representante. Desde o início dos anos 2000, todas as tentativas esbarram no obstáculo de que a THC é uma cobrança repassada ao usuário pelo transportador marítimo, que divulga os valores tabelados por complexo portuário, apresentando tão somente recibo sem a comprovação de que aqueles valores representam o ressarcimento das despesas de movimentação portuária assumidas. Embora seja um serviço extra frete, a cobrança pela THC é repassada junto a outras taxas e sobretaxas do transporte marítimo, além do frete, conforme o caso. Considerando o ambientando normativo e regulatório atual, ainda que o dono da carga ou seu representante consiga estabelecer essa alternativa com a instalação ou o operador portuários, não é desarrazoável conjecturar que o armador venha a não reconhecer o pagamento e que a despesa tenha de ser paga novamente. O transportador marítimo pode, inclusive, retaliar, retendo o B/L, o contêiner ou os volumes de carga. A Resolução Normativa ANTAQ nº 34, de 19 de agosto de 2019, ao definir os conceitos de Cesta de Serviços (Box Rate) e de Tarifa de Movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge – THC), subentende uma espécie de condicionamento da contratação do serviço junto à instalação ou ao operador portuários à intervenção do transportador marítimo ou seu representante, uma vez que, para os fins daquela norma, a THC, inclusive a guarda transitória das cargas, pertence à Cesta de Serviços, que, por sua vez é contratada pelo transportador marítimo ou seu representante. A norma não vislumbra a possibilidade e não conceitua uma Cesta de Serviços alternativa na qual não esteja contemplada a contratação do serviço portuário pelo agente intermediador: Art. 2º Para os efeitos desta norma, considera-se: 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 transportador marítimo, ou seu representante, 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; X - Taxa de Movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge - THC): preço cobrado pelos serviços de movimentação de cargas entre o portão do terminal portuário e o costado da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre o transportador marítimo, ou seu representante, e instalação portuária ou operador portuário, no caso da exportação, ou entre o costado da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário no caso da importação; Ainda que não haja uma vedação expressa à alternativa de pagamento direto, pelo Usuário, à instalação portuária, conforme expressão “poderá ser cobrada pelo transportador marítimo”, no art. 3º da RN34/2019, o art. 4º traz que a Cesta de Serviço é prestada pela instalação portuária ou pelo operador portuário na condição de contratado pelo transportador marítimo. Uma vez que só há uma definição de Cesta de Serviços e que a THC está inclusa nela, resta demonstrada a ausência de amparo normativo o qual o Usuário possa invocar quando da decisão de pagar a despesa portuária sem intervenção: Art. 3º A Taxa de Movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge - THC) poderá ser cobrada pelo transportador marítimo, diretamente do exportador, importador ou consignatário, conforme o caso, a título de ressarcimento 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</p>

	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. Caberia ao dono da carga ou seu consignatário, portanto, restituir as despesas portuárias previsíveis assumidas pelo transportador marítimo junto ao terminal. A Resolução Normativa nº 34/2019 estabelece os parâmetros regulatórios a serem observados na prestação dos serviços de movimentação e armazenagem de contêineres e volumes nas instalações portuárias, modalidades outras, que não a destacada nos dispositivos da norma, são inibidas pela ausência de previsão normativa e pelo risco de serem enquadradas como desconformidade regulatória. (continua)
Análise Técnica	Não se aplica
Justificativa Técnica	Contribuição em duplicidade. Já respondida naquela de identificador 43.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC (30028880000175)
46	Redação Proposta	Não inserção do parágrafo único
	Justificativa para alteração	<p>É sabido que a navegação de cabotagem operando com contêineres tem crescido a índices superiores a 10% ao ano, de maneira constante desde o ano de 2011 e um dos fatores que permitiu este importante crescimento foi a possibilidade das Empresas Brasileiras de Navegação - EBN se habilitarem também como Operadores de Transporte Multimodal – OTM e oferecerem o transporte porta-a-porta, o que faz com que majoritariamente as operações são multimodais, sendo o transporte marítimo apenas uma de suas etapas do serviço oferecido aos usuários. Desta forma o contrato é negociado livremente entre o consignatário da carga e transportador multimodal, podendo ou não ser uma EBN, num preço envolvendo todas as etapas do transporte, contendo o valor total do frete de cada uma das etapas, comprometendo-se contratualmente que a carga será transportada do local de origem, com estabelecimento de data e horário de coleta, ao local de destino com previsão de data e horário de entrega, não sendo necessário mencionar quais os modais serão utilizados. O usuário transfere ao OTM todas as responsabilidades relacionadas às etapas do transporte (porta a porta). O valor da THC é, portanto, integrante do frete multimodal, já compondo o valor negociado e contratado entre as partes, ou seja, o OTM e o cliente. Não existe, portanto, na carga cabotagem a cobrança do THC já que o armador que é operador multimodal e é empresa brasileira repassa este custo na cotação do transporte. Assim, sendo tentativas de regulamentação pela ANTAQ para determinar ou estabelecer critérios para estabelecimento do valor da THC será visto como flagrante violação ao Princípio Contratual da Autonomia de vontades, bem como uma intervenção na liberdade econômica, prática vedada em nosso ordenamento jurídico, salvo raras exceções previstas em lei. Por todo o exposto, a ABAC conclui que o tema em discussão não é passível de regulamentação pela ANTAQ, bem como esclarece que não há relação jurídica entre usuários e terminais portuários, e tampouco o armador atua como “intermediário” de seus clientes. Tornando-se improcedente, portanto, a tese de que haveria falha de mercado por “assimetria de informações”. Caso ainda prevaleça o entendimento de que algo deve ser regulamentado há que ter muita cautela de que forma a possível regulamentação impactará a navegação de cabotagem onde não há destaque do THC, em especial por não existir este custo no modal rodoviário.</p>
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	<p>Não alterar o atual ordenamento jurídico significaria descumprir o Acórdão n. 1.439/2016-Plenário, com a redação dada pelo Acórdão n. 923/2019-TCU-Plenário, que possuía a seguinte determinação expressa: "9.3.2. em um prazo de 60 dias, apresente a esta Corte de Contas um plano de ação detalhado com o objetivo de coibir abusos e, em especial, garantir o respeito ao caráter de ressarcimento expressamente atribuído pela agência reguladora ao THC, assegurando que o valor dispendido pelos usuários corresponda efetivamente ao que foi pago pelos armadores aos operadores portuários; (...)" Nesse sentido, manter o status quo é uma escolha que perpassa os critérios regulatórios. O aperfeiçoamento dos procedimentos é determinação de controle externo, de modo que o não acatamento da presente contribuição é ato administrativo vinculado, não discricionário.</p> <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. Além disso, as justificativas apresentadas não trouxeram quais serviços o transportador marítimo exerce para que se trate de obrigação contratual. Os exemplos apresentados por outra contribuinte e que defendem o mesmo entendimento aqui exarado reforçam que a THC é restituição de serviço exercido pela instalação portuária, como por exemplo aqueles citados referentes à estiva. A THC, em síntese, é a restituição pelo pagamento referente à movimentação horizontal (capatazia), não vertical, sendo a última parte componente da box rate e prestada pela instalação portuária ao transportador marítimo.</p>

		<p>Por fim, relata-se a compreensão técnica de que a restituição pela THC decorre de uma negociação de serviços entre o transportador marítimo e o terminal por expressiva quantidade de cargas, de modo que a nota fiscal traz informações de diversos agentes. Dessa forma, a divulgação ampla da nota fiscal ao usuário decorrente de negociação entre transportador marítimo e instalação portuária incorreria violação de sigilo contratual, a qual não deve ser prática regulatória adotada. Por outro lado, uma nova emissão de nota fiscal por um mesmo serviço prestado caracterizaria duplicidade, podendo gerar inclusive bitributação, efeito que trouxe preocupação a setores do setor regulado e ao qual a análise das contribuições verificou necessidade de aperfeiçoamentos. Portanto, o que é relevante ao usuário é a parte da negociação entre transportador marítimo e instalação portuária que se refira aos serviços de movimentação de sua carga. Nesse sentido, a proposição regulatória busca avanços sem, contudo, infringir sigilos comerciais.</p>
--	--	---

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (00394460055809)
47	Redação Proposta	Como citado anteriormente, a Seae não apresenta considerações sobre o entendimento técnico da THC publicado à sociedade civil, bem como às alterações propostas para a Resolução Normativa nº 34-ANTAQ, uma vez que são objetos de estudo da Secretaria, no âmbito da Frente Intensiva de Avaliação Regulatória e Concorrencial (FIARC). (Para melhor contextualização sugere-se a leitura do Nota Técnica SEI nº 31583/2021/ME presente no Processo 10099.100456/2 021-13).
	Justificativa para alteração	A análise desenvolvida neste documento decorre das atribuições da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (SEAE) na promoção da concorrência e de outros incentivos à eficiência econômica dos mercados de bens e serviços, conforme Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019. Trata-se de posicionamento com base nas informações disponíveis até a presente data.
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa Técnica	A evolução da análise regulatória afastou imbróglis referentes ao Direito Tributário na proposição definitiva

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação dos Usuários dos Portos do Rio de Janeiro - USUPORT-RJ (22688420000145)
48	Redação Proposta	Supressão integral deste dispositivo
	Justificativa para alteração	<p>Frete não é serviço, mas sim remuneração pelo serviço de transporte, independente do modal. Extrafrete, ou seja, uma espécie de acessório do Frete, também não é serviço, mas sim uma remuneração acessória ao frete, mas que não é o transporte em si. A Antaq, ao determinar a que natureza do Terminal ou Terminal Handling Charge (THC), 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, está colocando a remuneração por um serviço portuário, como se serviço fosse, extrapolando sua discricionariedade, criando uma ilegalidade, pois uma mera remuneração em si não pode se tratada serviço. O THC é serviço portuário. Os serviços portuários que compreendem o THC estão dentro dos serviços que contemplam a Capatazia, muito bem definidos no Inciso I, do § 1º, do Art. 40. Lei nº 12.815/13. Logo, o THC não deixa de ser serviço portuário, ou seja, não perde sua natureza porque a Antaq permite que terceiros prestadores de serviços passem a fazer sua cobrança por meio de intermediação, como mera restituição de despesas incorridas no porto, por serviços portuários. Então, o serviço que o transportador marítimo ou agente intermediário poderia prestar, no caso do THC é o de intermediação, este sim, com natureza determinada e legal. Todavia, ainda que a Antaq queira autorizar este serviço, esbarra-se na própria RN34 e na própria mudança proposta de norma desta audiência pública, pois se a cobrança do THC por transportador marítimo ou agente intermediário é autorizada para que eles se restituam das despesas contidas no inciso X do art. 2º da RN-34, por óbvio, esses prestadores não terão como se restituir de uma intermediação, vez que não pagaram intermediação ao terminal portuário ou operador portuário. Vale salientar que o Tribunal de Contas da União (TCU), por meio do Acórdão 923/2019- Plenário, item 9.3.2 determinou que a Antaq apresentasse à Corte de Contas um plano de ação detalhado com o objetivo de coibir abusos e, em especial, garantir o respeito ao caráter de ressarcimento expressamente atribuído pela agência reguladora a THC, assegurando que o valor dispendido pelos usuários corresponda efetivamente ao que foi pago pelos armadores aos operadores portuários. Ou seja, o TCU decidiu que o THC deve ter o efetivo valor pago ao porto pelos serviços portuários, não prevendo a inclusão de qualquer outra cobrança de intermediação. Como se vê, além desse dispositivo conter equívocos e ilegalidades, ele ainda tem potencial de trazer ao normativo uma grande confusão, pois, ele admite que agentes intermediários poderão cobrar o THC, quando o Art. 3º da RN-34 admite que apenas o transportador marítimo poderá cobrar o THC, vedando a cobrança por parte de agentes intermediários.</p>
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa Técnica	A redação foi ajustada no sentido de deixar explícito que a THC nunca deixou de ser serviço portuário. O que ocorre é que, sob a ótica do contratante de transporte marítimo, o ressarcimento de THC cobrado pelo transportador marítimo não tem o condão de frete, como já explicitado no Relatório de AIR e na

	<p>Audiência Pública n. 11/2021-ANTAQ. Por outro lado, a possibilidade de a semântica adotada ser diferente daquela proposta pelo corpo técnico retificou a redação e a deixou expressa.</p> <p>Adicionalmente, é de fundamental importância a correção da afirmação, em caráter categórico pela contribuinte, de que a ANTAQ teria não cumprido a decisão do TCU no sentido de garantir que o garantir o respeito ao caráter de ressarcimento expressamente atribuído pela agência reguladora a THC. O Acórdão 1599/2021-TCU/Plenário (1374905) tomou ciência da Nota Técnica n. 130/2020/GRM/SRG (1133213) a qual trouxe a proposição de informações a serem obtidas mediante a realizada Tomada de Subsídios n. 5/2020/SGR-Antaq, a qual foi fundamental para o estudo e a análise preliminar consubstanciada no Relatório de AIR n. 1/2021/GRM/SGR (1237879), e discorreu o seguinte: "11.12. Diante disso, considerando que a Antaq demonstrou a adoção de diversas ações tendentes a dar cumprimento à decisão do Tribunal e que a medida determinada por esta Corte de Contas está na agenda regulatória da agência para o biênio 2020-2021, propõe-se considerar parcialmente cumprida a determinação contida no subitem 9.3.2 do Acórdão 1.439/2016-TCU-Plenário, com a redação dada pelo Acórdão 923/2019-TCU-Plenário". Dessa forma, a própria Corte de Contas reconhece o avanço regulatório desenvolvido pela ANTAQ na matéria, de modo que quaisquer alegações futuras de que esta ANTAQ estaria descumprindo o referido acórdão não prosperam. Por fim, relata-se que todas as medidas apresentadas no Relatório de AIR final possuem o condão de ampliar a transparência, não a diminuir.</p>
--	--

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."

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	AEXA - Associação de Exportadores de Açúcar e Alcool (10828710000168)
49	Redação Proposta	Art. 3º. O valor do THC deverá ser publicado no site do operador portuário, após informada, através de registro prévio, por esse à Antaq e, excepcionalmente, poderá ser cobrada pela agência de navegação, diretamente do exportador, importador ou consignatário, conforme o caso, a título de ressarcimento das despesas discriminadas no inciso X do art. 2º, assumidas com a movimentação das cargas e pagas à instalação portuária ou ao operador portuário." (NR).
	Justificativa para alteração	Visando mais transparência ao mercado e a redução de assimetrias de informações, entendemos que o valor do THC, após informado à ANTAQ e publicado no site do operador portuário, pode ser, excepcionalmente, cobrado do exportador, desde que haja os devidos documentos comprobatórios da realização dos serviços e do valor repassado ao terminal, a título de ressarcimento pelos serviços realizados.
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa Técnica	O único caso em que o exportador não possui custos portuários é naquele em que o importador assume, em síntese, custos "porta a porta". Nos modelos de incoterms mais comuns no Comércio Exterior brasileiro, tanto na exportação FOB, como na importação CIF, a parte residente no país possui custos portuários e assume riscos referentes à carga. Adicionalmente, foi inserido dispositivo que condiciona a restituição à comprovação dos valores a serem restituídos, na forma da proposta em epígrafe.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	AEXA - Associação de Exportadores de Açúcar e Alcool (10828710000168)
50	Redação Proposta	propõe a supressão do Parágrafo Único porque discordamos que o THC seja cobrado do exportador, principalmente quando das vendas efetuadas sob a condição FOB (INCOTERMS) , tendo em vista que não há qualquer relação comercial entre o exportador, agência marítima e terminal. O THC deve ser cobrado de quem contratou os serviços do terminal;
	Justificativa para alteração	Visando mais transparência ao mercado e a redução de assimetrias de informações, entendemos que o valor do THC, após informado à ANTAQ e publicado no site do operador portuário, pode ser, excepcionalmente, cobrado do exportador, desde que haja os devidos documentos comprobatórios da realização dos serviços e do valor repassado ao terminal, a título de ressarcimento pelos serviços realizados.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	O único caso em que o exportador não possui custos portuários é naquele em que o importador assume, em síntese, custos "porta a porta". Nos modelos de incoterms mais comuns no Comércio Exterior brasileiro, tanto na exportação FOB, como na importação CIF, a parte residente no país possui custos portuários e assume riscos referentes à carga.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Maersk Brasil Brasmar Ltda (30259220000286)
51	Redação Proposta	Proposta é de não alteração da norma em vigência.
	Justificativa para alteração	A própria Antaq já reconheceu junto ao TCU, no Processo TC-004.662- 2014-8, que o THC não está adstrito tão somente a custos operacionais, mas também a custos de oportunidade, cujas diversas variáveis referem-se a volume, escala, risco operacional, estratégia comercial, dentre outros. Inclusive, de acordo com a Antaq, a interpretação estrita da expressão ressarcimento “não corresponde à dinâmica técnicoeconômica da evolução dos serviços de navegação marítima de longo curso e, se praticada nos termos da interpretação conferida pelo TCU, ensejaria elevadíssimos custos regulatórios, de um lado, e relevantes perdas de bem-estar, de outro”. Certo é que em razão da complexidade envolvendo o THC, não existe um custo único pago aos Terminais Portuários que possa ser padronizado e replicado para todos os demais terminais e/ou clientes. Esse padrão poderá, inclusive, variar de acordo com cada local. Por exemplo, as taxas variam de acordo com o tamanho do contêiner na Ásia e nas Américas, enquanto na Europa as cobranças são por contêiner. Isso pode não estar diretamente relacionado à estrutura de custos do terminal em todos os portos (Fonte: European Commission – Terminal handling charges during and after the liner conference era – https://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/terminal_handling_charges.pdf). Nesse sentido, a presente contribuição é no sentido de não alteração da norma vigente sobre o tema analisado, sendo que este projeto regulatório ensejará não somente o aumento dos custos para os clientes (embarcadores), como um aumento desnecessário do peso burocrático e, finalmente irá colidir com as melhores práticas internacionais referente à cobrança do THC.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	Não alterar o atual ordenamento jurídico significaria descumprir o Acórdão n. 1.439/2016-Plenário, com a redação dada pelo Acórdão n. 923/2019-TCU-Plenário, que possuía a seguinte determinação expressa: “9.3.2. em um prazo de 60 dias, apresente a esta Corte de Contas um plano de ação detalhado com o objetivo de coibir abusos e, em especial, garantir o respeito ao caráter de ressarcimento expressamente atribuído pela agência reguladora ao THC, assegurando que o valor dispendido pelos usuários corresponda efetivamente ao que foi pago pelos armadores aos operadores portuários; (...)” Nesse sentido, manter o status quo é uma escolha que perpassa os critérios regulatórios. O aperfeiçoamento dos procedimentos é determinação de controle externo, de modo que o não acatamento da presente contribuição é ato administrativo vinculado, não discricionário. Adicionalmente, reforça-se que condicionar a comprovação ao direito de restituição é condicionante expressa no Código Civil, conforme art. 166, II, verbis: Art. 166. É nulo o negócio jurídico quando: (...) II - for ilícito, impossível ou indeterminável o seu objeto ; (grifos acrescidos) Por fim, relata-se que exigir a comprovação é cumprimento de lei, não ato administrativo meramente burocrático. Além disso, criar alternativas à contratante reduz custos de mercado ao invés de aumentá-los.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Marimex Despachos, Transporte S e Serviços Ltda (45050663000159)
52	Redação Proposta	“Qualquer cobrança de tarifa ou preço adicional ao THC referente à movimentação de carga por parte dos terminais portuários pressupõe, além da existência de um serviço específico e com custos peculiares, a prévia publicidade do contrato celebrado entre o terminal portuário que pretende a cobrança e o armador que transportou a carga em torno de cuja movimentação se pretende cobrar, interdita alegação de sigilo pena de interdição da cobrança”. (acréscimo de parágrafo ao art. 3º do ANEXO da Resolução nº 34/2019 ANTAQ) “Qualquer contrato firmado pelo terminal portuário sempre poderá ser conhecido pelo agente regulador – setorial e geral – , quando seus custos, receitas e obrigações repercutirem na equação econômico-financeira do contrato de arrendamento ou concessão portuários, na prestação a atividade portuária ou perante terceiros”. (acréscimo de parágrafo ao art. 3º do ANEXO da Resolução nº 34/2019 ANTAQ).
	Justificativa para alteração	CONTRIBUIÇÃO Nº 4 PARTE ÚNICA TÓPICO ABORDADO: DA RELATIVIDADE DO SIGILO DOS CONTRATOS CELEBRADOS ENTRE ARRENDATÁRIOS E ARMADORES EM FAVOR DA PREVALÊNCIA DO INTERESSE PÚBLICO – DA NECESSIDADE DE TRANSPARÊNCIA QUANTO À FORMAÇÃO DO PREÇO COBRADO PELA THC Outro imbróglio tratado a partir de agora por estas contribuições e amplamente discutido na audiência pública concernente ao tema, ocorrida em 01/07/2021, trata-se do sigilo que permeia os contratos celebrados entre o armador e o terminal portuário, dos quais decorrem a formação do preço da THC 1 e, por vezes, da THC2. Veja. É fato que a prática portuária tem oportunizado o sigilo dos respectivos contratos em diversos países por múltiplos motivos. É o que mostra a Comissão Europeia no Relatório “Terminal Handling Charges during and after the liner conference era”: “25. Os termos do contrato entre a transportadora e o operador do terminal são confidenciais. Há uma tendência crescente para transportadores e empresas de operação de terminais entrarem em joint ventures para o desenvolvimento de novas instalações, com base na gestão eficiente do terminal e compromissos de volume que tornarão o empreendimento lucrativo” (tradução nossa) Em favor de clausulamento do sigilo, seus defensores argumentam que a confidencialidade é uma prática comercial marítima global para proteger os interesses das partes constantes nos contratos, os quais são complexos e envolvem múltiplos fatores e atores. Na medida, porém, que a regulação ensejar cobrança de SSE ou THC2 sob condição de não proibida ou já remunerada no contrato firmado entre o armador e o terminal portuário, é evidente descaber cogitar-se em sigilo contratual acaso pretenda o terminal portuário promover alguma cobrança de THC2 ou SSE perante os recintos alfandegados. É que daí surgirá, por óbvio, o direito de os importadores (donos de carga) ou seus consignatários (recintos alfandegados) conhecerem os termos dos contratos

	<p>entre armadores e terminais portuários para que possam verificar a legitimidade da cobrança (ausência de bis in idem ou vedação contratual). Ademais, na medida que os contratos entre armadores e terminais portuários envolvem custos que são repassados aos usuários do porto brasileiro (importadores, a economia brasileira, portanto), é dever dos organismos reguladores da atividade portuária conhecerem desses contratos e de suas práticas seja para produção normativa em caráter genérico, seja para arbitragem de litígios individuais que se ponham diante do ente regulador (setorial ou geral) e que tematizem custos decorrentes da movimentação de carga no terminal portuário. Ainda que o fossem sigilosos, cabe também frisar que o arrendamento de terminais portuários com a delegação do serviço portuário conexo é espécie de concessão, especificamente, da União, para que empresas privadas possam explorar economicamente aquela atividade. Nesse contexto, não há como pretender-se que exista uma esfera de custo – o contrato firmado entre o terminal portuário e armador – que se encontre blindada ao conhecimento do órgão regulador, dado que o mesmo ainda constitui fonte de receita para um delegatário (o arrendatário, que é, em suma, um concessionário sob regime parcialmente peculiar) do Estado e, pois, atina com fluxo financeiro e equilíbrio econômico-contratual de um arrendamento ou concessão portuária. Comparece, portanto, a necessidade de impor-se limite ao sigilo dos contratos celebrados entre armadores e terminais portuários pelo órgão regulador, com sua exibição ao próprio órgão regular e a quem se pretenda cobrar, para fins de preservar os princípios de modicidade, transparência e eficiência que norteiam o Estado nacional, evitando, assim, abusos e a duplicidade da cobrança de serviços. Para além dos valores fixados nos contratos, deste modo, há que se acessar o próprio conteúdo contratual previsto e celebrado entre as partes, único modo de se preservar a transparência do quanto foi cobrado a título de THC, bem como revelar quais serviços estão abrangidos pela mesma.</p>
Análise Técnica	Parcialmente acatada
Justificativa Técnica	Contribuição acatada no mérito, porém com diferenças redacionais. Os demais pontos já estão normatizados no art. 32, VII e XVI, da Resolução-ANTAQ n. 3.274/2014 e no art. 8º da Resolução Normativa ANTAQ n. 34.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
53	Redação Proposta	II - Art. 3º. A THC poderá ser cobrada, diretamente do exportador, importador ou consignatário e a critério deste, pelo operador portuário ou, ainda, pelo transportador marítimo, 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".
	Justificativa para alteração	PARTE 2 Considerando a realidade brasileira, é imperioso que a Antaq garanta o cumprimento dos contratos de arrendamento, o caráter de restituição do pagamento da THC ao transportador marítimo, mas, sobretudo, por via normativa, a possibilidade de pagamento daquela tarifa diretamente à instalação portuária ou ao operador portuário, tanto em terminais públicos arrendados ou não quanto nos terminais autorizados, como alternativa a critério do dono da carga, sobretudo se os valores repassados aos Usuários forem superiores ao que constem em tabela pública e, é claro, tendo como referência a convenção internacional de INCOTERMS. Tornar o país mais competitivo é um dos principais desafios que se apresenta. Os portos constituem importante componente para alavancar o desenvolvimento econômico sustentado porque são essenciais facilities, infraestruturas cujo acesso, em condições eficientes, são determinantes para viabilizar empreendimentos com atividades essenciais, sobretudo por se tratar de uma atividade meio – estação intermodal – e não uma atividade fim. Abusividade manifesta em preços e reajustes elevados, fragmentação do THC e do frete em rubricas acessórias, assim como cobranças por serviços incorrentes vão ao encontro do que se espera de uma facilidade essencial e o porto não cumpre sua função. Toda instalação portuária, que funciona como elo e estação intermodal de uma cadeia logística, depende exclusivamente da carga. Esta é a sua razão de ser. Tanto na elaboração de políticas públicas voltadas para a ampliação e modernização do sistema portuário nacional quanto no aprimoramento do arcabouço regulatório, o Poder Concedente e a Agência Reguladora, respectivamente, devem olhar prioritariamente para a carga, de modo a não inviabilizá-la em razão da insuficiência de infraestrutura, da concentração de mercado, bem como do encarecimento e da insegurança jurídica que resultam do modelo de regulação tardio e ex post brasileiro. As análises precisam ser iniciadas sob a perspectiva da carga: 1. “A política ou a regulamentação proposta irá aumentar as despesas portuárias ou do transporte aquaviário para importadores, exportadores e usuários de cabotagem no Brasil?” 2. “A política ou regulamentação proposta é neutra, estimula a concorrência ou torna o mercado portuário mais concentrado? Há consequências sobre a concorrência em mercados secundários que não estão sob a égide dessa pasta ou desta autarquia?” 3. “A política ou a regulamentação proposta resultará em simplificação e facilitação dos trâmites burocráticos aos quais importadores, exportadores e usuários de cabotagem precisam estar em conformidade? Resultará na majoração da base de cálculo de impostos vinculados àquelas operações?” 4. “A execução do modelo de política pública ou de regulação atual possui brechas que resultam em insegurança jurídica e que poderiam culminar na redução de custos para importadores, exportadores e usuários de cabotagem se esta pasta ou esta autarquia emitisse parecer técnico ou jurídico sobre o tema?” A carga é a protagonista e como tal deve ser valorizada, uma vez que, no fim das contas, pagará todos os valores envolvidos, desde a remuneração de serviços ocorrentes, tributos e as rubricas indevidas que são impostas unilateralmente e, na maioria das vezes, legitimadas pelo ente regulatório, como Taxa de Escaneamento, THC2, Agendamento Pago, Taxa de Lacre, Taxa de Emissão de B/L, entre outras. Ao passo em que os custos do transporte aquaviário aumentam, cada vez menos agentes econômicos brasileiros conseguem participar do comércio exterior e, conseqüentemente, riquezas, empregos e desenvolvimento econômico deixam de ser gerados. A alternativa ao conhecimento e ao reconhecimento do protagonismo da carga é o direcionamento das

		políticas públicas e da regulação setorial priorizando o agente prestador do serviço de importância secundária – operadores portuários, instalações portuárias arrendadas e/ou autorizadas, transportadores marítimos – que só existem por causa da carga: “Em que pesem os prejuízos que possam causar à competitividade do importador, exportador e do usuário de cabotagem, essa política portuária ou a regulamentação de determinado assunto torna a atividade mais atrativa ao investidor?”. O saldo será negativo para o país.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	A proposta em epígrafe busca dar alternativas à contratante sobre a utilização ou não de intermediários na celebração do negócio jurídico com o terminal. A redação em análise tornaria essa alternativa uma obrigação, o que, além de não ser objeto do presente remédio regulatório, poderia criar falhas de mercado igualmente consideráveis.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (07182949000107)
54	Redação Proposta	II - Art. 3º. A THC poderá ser cobrada, diretamente do exportador, importador ou consignatário e a critério deste, pelo operador portuário ou, ainda, pelo transportador marítimo, a título de restituição das despesas discriminadas no inciso X do art. 2º, assumidas com a movimentação II - Art. 3º. A THC poderá ser cobrada, diretamente do exportador, importador ou consignatário e a critério deste, pelo operador portuário ou, ainda, pelo transportador marítimo, a título de restituição das despesas discriminadas no inciso X do art. 2º, assumidas com a movimentação.
	Justificativa para alteração	PARTE 1 Conforme reiterado na audiência pública virtual, as exportações e importações brasileiras, via transporte aquaviário, ocorrem, predominante e respectivamente, nas modalidades Free on Board (FOB) e Cost, Insurance and Freight (CIF). No primeiro caso, o vendedor brasileiro é responsável pela mercadoria até sua colocação no convés ou porão do navio. Por sua vez, na importação, o comprador nacional apenas assume a responsabilidade após a entrega no porto de destino – costado do navio. Em ambos os cenários, o Usuário não possui relação comercial com o transportador marítimo, já que não contrata frete, e deve assumir as de THC junto ao operador portuário. Assim como o Sistema de Comércio Exterior (Siscomex), a Receita Federal do Brasil (RFB) e o Banco Central do Brasil, a regulação exercida pela Antaq, para que seja favorável ao país, deve considerar os INCOTERMS da operação de compra e venda na consolidação dos parâmetros para prestação do serviço portuário. Apesar do conjunto de determinações e obrigações relacionadas aos termos de negociação internacional supracitados, assim como da ausência de relação comercial entre os Usuários e o transportador marítimo nas exportações FOB e importações CIF, até admite-se que a contratação e a contraprestação pecuniária da THC sejam realizadas por aquele agente que intervém na qualidade de terceiro não interessado, mas desde que essa seja decisão facultativa do dono da carga. Vejamos. A THC reúne o conjunto de movimentos portuários previsíveis prestados em terra, no território nacional, pelo terminal ou operador, ao dono da carga ou consignatário. É o principal serviço da instalação portuária especializada em contêineres e, portanto, totalmente externo ao frete marítimo. No Brasil, em que pese mera declaração da agência reguladora em sentido contrário, com base nas contribuições à Tomada de Subsídios ANTAQ nº 05/2020, a contratação daquele serviço é realizada apenas pelo transportador marítimo que intervém ao requisitar as demais atividades inclusas na Cesta de Serviço. O exportador/importador/consignatário recebe a cobrança referente à THC diretamente do armador. As instalações e os operadores portuários não estabelecem qualquer tratativa, nesse sentido, com o dono da carga ou seu representante. Desde o início dos anos 2000, todas as tentativas esbarram no obstáculo de que a THC é uma cobrança repassada ao usuário pelo transportador marítimo, que divulga os valores tabelados por complexo portuário, apresentando tão somente recibo sem a comprovação de que aqueles valores representam o ressarcimento das despesas de movimentação portuária assumidas. Embora seja um serviço extra frete, a cobrança pela THC é repassada junto a outras taxas e sobretaxas do transporte marítimo, além do frete, conforme o caso. Considerando o ambientando normativo e regulatório atual, ainda que o dono da carga ou seu representante consiga estabelecer essa alternativa com a instalação ou o operador portuários, não é desarrazoável conjecturar que o armador venha a não reconhecer o pagamento e que a despesa tenha de ser paga novamente. O transportador marítimo pode, inclusive, retaliar, retendo o B/L, o contêiner ou os volumes de carga. A Resolução Normativa ANTAQ nº 34, de 19 de agosto de 2019, ao definir os conceitos de Cesta de Serviços (Box Rate) e de Tarifa de Movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge – THC), subentende uma espécie de condicionamento da contratação do serviço junto à instalação ou ao operador portuários à intervenção do transportador marítimo ou seu representante, uma vez que, para os fins daquela norma, a THC, inclusive a guarda transitória das cargas, pertence à Cesta de Serviços, que, por sua vez é contratada pelo transportador marítimo ou seu representante. A norma não vislumbra a possibilidade e não conceitua uma Cesta de Serviços alternativa na qual não esteja contemplada a contratação do serviço portuário pelo agente intermediador: Art. 2º Para os efeitos desta norma, considera-se: 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 transportador marítimo, ou seu representante, 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; X - Taxa de Movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge - THC): preço cobrado pelos serviços de movimentação de cargas entre o portão do terminal portuário e o costado da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre o transportador marítimo, ou seu representante, e instalação portuária ou operador portuário, no caso da exportação, ou entre o costado da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário no caso da importação; Ainda que não haja uma vedação expressa à alternativa de pagamento direto, pelo Usuário, à

	instalação portuária, conforme expressão “poderá ser cobrada pelo transportador marítimo”, no art. 3º da RN34/2019, o art. 4º traz que a Cesta de Serviço é prestada pela instalação portuária ou pelo operador portuário na condição de contratado pelo transportador marítimo. Uma vez que só há uma definição de Cesta de Serviços e que a THC está inclusa nela, resta demonstrada a ausência de amparo normativo o qual o Usuário possa invocar quando da decisão de pagar a despesa portuária sem intervenção: Art. 3º A Taxa de Movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge - THC) poderá ser cobrada pelo transportador marítimo, diretamente do exportador, importador ou consignatário, conforme o caso, a título de ressarcimento 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 transportador marítimo, mediante remuneração livremente negociada, estabelecida em contrato de prestação de serviço ou divulgada em tabela de preços. Caberia ao dono da carga ou seu consignatário, portanto, restituir as despesas portuárias previsíveis assumidas pelo transportador marítimo junto ao terminal. A Resolução Normativa nº 34/2019 estabelece os parâmetros regulatórios a serem observados na prestação dos serviços de movimentação e armazenagem de contêineres e volumes nas instalações portuárias, modalidades outras, que não a destacada nos dispositivos da norma, são inibidas pela ausência de previsão normativa e pelo risco de serem enquadradas como desconformidade regulatória. Da ausência de comprovação do ressarcimento da THC e da garantia do direito, pela via normativa, de pagamento diretamente à instalação portuária, há insegurança jurídica e econômica, proveniente do ambiente regulatório, posto que as lacunas propiciam espaço de manobra para que os valores cobrados ao importador, exportador ou consignatário não sejam módicos e eficientes. Na prática, é como se o Estado brasileiro tivesse condições de garantir o cumprimento do princípio da modicidade apenas na relação estabelecida entre a instalação ou operador portuários e o transportador marítimo. Em contrapartida, o usuário fica completamente desprotegido de abusos na cobrança da THC pelo armador. (CONTINUA).
Análise Técnica	Não se aplica
Justificativa Técnica	Contribuição em duplicidade. Já respondida naquela de identificador 53.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem - ABAC (30028880000175)
55	Redação Proposta	PROPOSTA: ok II - Art. 3º. A THC poderá ser cobrada pelo transportador marítimo, diretamente do exportador, importador ou consignatário, conforme o caso, a título de remuneração das despesas discriminadas no inciso X do art. 2º, assumidas com a movimentação das cargas e pagas à instalação portuária ou ao operador portuário."
	Justificativa para alteração	Entendemos que de fato o termo “ressarcimento”, presente no atual texto do art 3º da RN 34, não é juridicamente aplicável, tendo em vista não se tratar de reparação de uma perda e não havendo, portanto, nenhum caráter indenizatório. Todavia, o vocábulo sugerido por essa agência (restituição), ao nosso ver, também não seria o mais adequado para exprimir o caráter remuneratório e comercial que indubitavelmente integram a THC. Segundo a wikipedia: Restituição, Do latim restitutio, de restituere (restituir, restabelecer, devolver), é originalmente tomado na mesma significação de restabelecimento, reintegração, reposição ou recolocação. Nesta razão, na terminologia jurídica, restituição, em acepção comum e ampla, quer exprimir a devolução da coisa ou o retorno dela ao estado anterior. Restituir é devolver, ou recolocar a coisa em mãos de seu legítimo proprietário ou em poder de quem lícitamente deve estar. Logo, não faz sentido a utilização do vocábulo “restituição” para se referir à THC, uma vez que o armador não atua como intermediário entre o terminal e o usuário, mas sim como pessoa jurídica contratada para a entrega da mercadoria, sendo o pagamento da THC um meio para a realização de um fim. A THC é pactuada previamente entre o armador e o Terminal, sendo a movimentação da carga uma etapa imprescindível para a conclusão do frete (no caso do frete Porto a Porto), ou para sua continuidade (no caso da multimodalidade). Portanto, é esperado que incidam sobre ela custos administrativos, uma vez que a carga ainda está sob a responsabilidade contratual do armador. A quantia paga a título de THC integra o valor livre e previamente acordado comercialmente entre as partes e, justamente por envolver liberdade negocial, o THC constitui obrigação contratual entre o transportador marítimo e o consignatário da carga, que só se finda no momento da entrega da carga ao seu destinatário, conforme art 750 do Código Civil. Lei nº 10.406 de 10 de Janeiro de 2002 Institui o Código Civil. Art. 750. A responsabilidade do transportador, limitada ao valor constante do conhecimento, começa no momento em que ele, ou seus prepostos, recebem a coisa; termina quando é entregue ao destinatário, ou depositada em juízo, se aquele não for encontrado. A substituição pelo termo “restituição” perpetuaria a inadequação atual da regulamentação da ANTAQ e a premissa equivocada quanto às relações jurídicas estabelecidas no mercado, ignorando a existência de uma livre negociação comercial entre armador e embarcador. Desse modo, dado o aspecto comercial do THC, sugerimos a substituição do vocábulo “ressarcimento” pelo vocábulo “remuneração”, terminologia adequada para refletir a obrigação contratual regularmente negociada e pactuada entre o transportador marítimo e seus clientes.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	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.

		Além disso, as justificativas apresentadas não trouxeram quais serviços o transportador marítimo exerce para que se trate de obrigação contratual. Os exemplos apresentados por outra contribuição e que defendem o mesmo entendimento aqui exarado reforçam que a THC é restituição de serviço exercido pela instalação portuária, como por exemplo aqueles citados referentes à estiva. A THC, em síntese, é a restituição pelo pagamento referente à movimentação horizontal (capatazia), não vertical, sendo a última parte componente da box rate e prestada pela instalação portuária ao transportador marítimo.
--	--	--

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Centro Nacional de Navegação Transatlântica – CNNT (33109000000183)
56	Redação Proposta	Substituir a proposta pela seguinte redação: “A THC poderá ser cobrada pelo transportador marítimo, diretamente do exportador, importador ou consignatário, conforme o caso, a título de obrigação contratual pactuada com o usuário em regime de liberdade negocial, relativa à operação prevista no inciso X do art. 2º.”
	Justificativa para alteração	A proposta é explicada em detalhes nas contribuições completas do Centronave, enviadas ao e-mail indicado no anúncio da Audiência Pública, em razão do limite de caracteres do formulário disponibilizado pela ANTAQ.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	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. Além disso, as justificativas apresentadas não trouxeram quais serviços o transportador marítimo exerce para que se trate de obrigação contratual. Os exemplos reforçam que a THC é restituição de serviço exercido pela instalação portuária, como por exemplo aqueles citados referentes à estiva. A THC, em síntese, é a restituição pelo pagamento referente à movimentação horizontal (capatazia), não vertical, sendo a última parte componente da box rate e prestada pela instalação portuária ao transportador marítimo. 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.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (03449280000108)
57	Redação Proposta	Art. 3º O Anexo da Resolução Normativa nº 34-ANTAQ, de 2019, passará a vigorar com a seguinte alteração: "Art. 2º Para os efeitos desta norma, considera-se: (SUPRESSÃO DO PARÁGRAFO ÚNICO) Art. 3º. O valor do THC deverá ser publicado no site do operador portuário, após informada, através de registro prévio, por esse à Antaq e, excepcionalmente, poderá ser cobrada pela agência de navegação, diretamente do exportador, importador ou consignatário, conforme o caso, a título de ressarcimento das despesas discriminadas no inciso X do art. 2º, assumidas com a movimentação das cargas e pagas à instalação portuária ou ao operador portuário." (NR).
	Justificativa para alteração	Justificativa 1: O CECAFÉ propõe a supressão do Parágrafo Único porque discordamos que o THC seja cobrado do exportador, principalmente quando das vendas efetuadas sob a condição FOB (INCOTERMS), tendo em vista que não há qualquer relação comercial entre o exportador, agência marítima e terminal. O THC deve ser cobrado de quem contratou os serviços do terminal; Justificativa 2: Visando mais transparência ao mercado e a redução de assimetrias de informações, o CECAFÉ entende que o valor do THC, após informado à ANTAQ e publicado no site do operador portuário, pode ser, excepcionalmente, cobrado do exportador, desde que haja os devidos documentos comprobatórios da realização dos serviços e do valor repassado ao terminal, a título de ressarcimento pelos serviços realizados.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa Técnica	O único caso em que o exportador não possui custos portuários é naquele em que o importador assume, em síntese, custos "porta a porta". Nos modelos de incoterms mais comuns no Comércio Exterior brasileiro, tanto na exportação FOB, como na importação CIF, a parte residente no país possui custos portuários e assume riscos referentes à carga. Adicionalmente, relata-se a compreensão técnica de que a restituição pela THC decorre de uma negociação de serviços entre o transportador marítimo e o terminal por expressiva quantidade de cargas, de modo que a nota fiscal traz informações de diversos agentes. Acerca do parágrafo único proposto na versão preliminar, por intermédio das contribuições oriundas da Audiência Pública, compreendeu-se que a divulgação ampla da

		nota fiscal ao usuário decorrente de negociação entre transportador marítimo e instalação portuária incorreria violação de sigilo contratual, a qual não deve ser prática regulatória adotada. Por outro lado, uma nova emissão de nota fiscal por um mesmo serviço prestado caracterizaria duplicidade, podendo gerar inclusive bitributação, efeito que trouxe preocupação a setores do setor regulado e ao qual a análise das contribuições verificou necessidade de aperfeiçoamentos. Portanto, o que é relevante ao usuário é a parte da negociação entre transportador marítimo e instalação portuária que se refira aos serviços de movimentação de sua carga. Nesse sentido, a proposição regulatória busca avanços sem, contudo, infringir sigilos comerciais. Com relação à redação proposta ao art. 3º caput, comenta-se, além do aqui exposto, que a manutenção do vocábulo "ressarcimento" continuaria incorrendo em insegurança jurídica ao mercado e em reiterados exercícios de interpretação conforme a Resolução, característica facilmente aprimorável no momento do aperfeiçoamento regulatório em epígrafe.
--	--	--

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (03449280000108)
58	Redação Proposta	Art. 3º O Anexo da Resolução Normativa nº 34-ANTAQ, de 2019, passará a vigorar com a seguinte alteração: "Art. 2º Para os efeitos desta norma, considera-se: (SUPRESSÃO DO PARÁGRAFO ÚNICO) Art. 3º. O valor do THC deverá ser publicado no site do operador portuário, após informada, através de registro prévio, por esse à Antaq e, excepcionalmen te, poderá ser cobrada pela agência de navegação, diretamente do exportador, importador ou consignatário, conforme o caso, a título de ressarcimento das despesas discriminadas no inciso X do art. 2º, assumidas com a movimentação das cargas e pagas à instalação portuária ou ao operador portuário." (NR).
	Justificativa para alteração	Justificativa 1: O CECAFÉ propõe a supressão do Parágrafo Único porque discordamos que o THC seja cobrado do exportador, principalmente quando das vendas efetuadas sob a condição FOB (INCOTERMS), tendo em vista que não há qualquer relação comercial entre o exportador, agência marítima e terminal. O THC deve ser cobrado de quem contratou os serviços do terminal; Justificativa 2: Visando mais transparência ao mercado e a redução de assimetrias de informações, o CECAFÉ entende que o valor do THC, após informado à ANTAQ e publicado no site do operador portuário, pode ser, excepcionalmente, cobrado do exportador, desde que haja os devidos documentos comprobatórios da realização dos serviços e do valor repassado ao terminal, a título de ressarcimento pelos serviços realizados.
	Análise Técnica	Não se aplica
	Justificativa Técnica	Contribuição em duplicidade. Já respondida naquela de identificador 57.

ID	Razão Social (CPF/CNPJ)	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (00394460055809)
59	Redação Proposta	Como citado anteriormente, a Seae não apresenta considerações sobre o entendimento técnico da THC publicado à sociedade civil, bem como às alterações propostas para a Resolução Normativa nº 34-ANTAQ, uma vez que são objetos de estudo da Secretaria, no âmbito da Frente Intensiva de Avaliação Regulatória e Concorrencial (FIARC). (Para melhor contextualizaçã o sugere-se a leitura do Nota Técnica SEI nº 31583/2021/ME presente no Processo 10099.100456/2 021-13).
	Justificativa para alteração	A análise desenvolvida neste documento decorre das atribuições da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (SEAE) na promoção da concorrência e de outros incentivos à eficiência econômica dos mercados de bens e serviços, conforme Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019. Trata-se de posicionamento com base nas informações disponíveis até a presente data.
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa Técnica	A evolução da análise regulatória afastou imbróglis referentes ao Direito Tributário na proposição definitiva.

DIEGO RAFAEL BARBOZA AMORIM

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários



Documento assinado eletronicamente por **Diego Rafael Barboza Amorim, Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários**, em 01/10/2021, às 21:25, 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 **1430162** e o código CRC **166DB9D0**.