



PARECER SEI Nº 5472/2021/ME

Audiência Pública nº 008/2021, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, que visa obter contribuições, subsídios e sugestões para regulamentação do art. 9º, parágrafo único da Resolução Normativa nº 34-ANTAQ, de 2019, que descreve: "No caso em que restar demonstrada a verossimilhança de que exista abuso ilegal na cobrança do SSE, a ANTAQ poderá estabelecer o preço máximo a ser cobrado a esse título, mediante prévio estabelecimento e publicidade dos critérios a serem utilizados para sua definição."

Processo SEI nº 10099.100269/2021-30

Acesso: Público

Brasília, 14 de abril de 2021.

SUMÁRIO EXECUTIVO

1. A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a matéria disposta na Audiência Pública Antaq nº 008/2021, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq, que visa obter contribuições, subsídios e sugestões para regulamentação do art. 9º, parágrafo único da Resolução Normativa nº 34-ANTAQ, de 2019 [i], que descreve: "No caso em que restar demonstrada a verossimilhança de que exista abuso ilegal na cobrança do SSE, a ANTAQ poderá estabelecer o preço máximo a ser cobrado a esse título, mediante prévio estabelecimento e publicidade dos critérios a serem utilizados para sua definição."
2. De acordo com as informações dispostas pela ANTAQ, identificaram-se prejuízos à concorrência e efeitos de onerosidade regulatória na proposta de aprimoramento da Resolução, destacando-se que a agência reguladora tem, dentro dos limites legais, autonomia para instituir regulamentos para disciplinar os serviços prestados no setor de transportes aquaviário.
3. Ressalta-se que o prazo para manifestação é 14 de abril de 2021, e a manifestação do presente parecer está em conformidade com as atribuições da Secretaria relativas à promoção da concorrência e outros incentivos à eficiência econômica constantes na Lei n. 12.529, de 30 de novembro de 2011[iii], e no Decreto n. 9.745, de 8 de abril de 2019 [iii] .

1. INTRODUÇÃO

4. A consulta pública visa a coleta de subsídios para regulamentação do parágrafo único da art. 9º da RN 34/2019 ANTAQ. Que trata da possibilidade de fixação de teto máximo por parte da Agência quando da cobrança do Serviço de Segregação e Entrega- SSE.
5. Os documentos utilizados como referência para elaboração desse Parecer Técnico são: Os documentos utilizados para a elaboração dessa Nota Técnica são: Parecer n.º 440 COGSI/SEAE/MF de 31 de dezembro de 2002; SEI nº 37/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF de 25 de julho de 2018; SEI nº 46/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF de 17 de julho de 2018, SEI nº 57/2019/COGTS/SAC/SEAE/SEPEC-ME, Acórdãos do Tribunal de Contas da União: 1.439/2016 – Plenário, 1659-2016; 1704-2018; 1590-2019; ANTAQ Resolução Normativa 2389-2012; 34-2019; Documentos ANTAQ (SEI): (1198153); (1103144); (1115207); (1192036); (1111198); (1226113); (1041607); (1039347); (1094397); (0985582); (0960217); (0960214); (0962503); (0962153); AIR do preço-teto para o SSE e de uma franquia para cargas, datado de janeiro de 2020; Relatório Final – Estudo Comparativo dos Valores de THC nos terminais de contêineres no Brasil e no mundo (outubro de 2019); NOTA n. 00121/2020/NCA/PFANTAQ/PGF/AGU; DESPACHO n. 00131/2020/NCA/PFANTAQ/PGF/AGU; Despacho n. 00503/2020/GAB/PFANTAQ/PGF/AGU; Documentos CADE (SEI): (0162165); (0215752); (0838671); Voto Vogal Processo do Presidente Elizabeth Maria Mercier Querido Farina no PA n. 08012. 007443/1999-17 de 27 de abril de 2005; Voto do Conselheiro Luiz Carlos Delorme Prado no PA n. 08012. 007443/1999-17 de 9 de março de 2005; Voto Vista do Conselheiro Ricardo Villas Bôas Cueva no PA n. 08012. 007443/1999-17 de 27 de abril de 2005; Representação da Atlântico Terminais contra o TECON SUAPE impetrado por Ruy de Mello Miller Advocacia junto ao CADE datado de 02-06-2015; Apresentação em PowerPoint da ABRATEC datada de fevereiro de 2021; OCDE_ The Governance of Regulators; e OECD- Fostering Innovation Pub Sector.
6. A análise a seguir da Consulta Pública será dividida nas seguintes partes: i) proposta de regulamentação normativa; ii) contextualização; iii) aspectos concorrenciais (checklist da ocde); iv) avaliação de onerosidade regulatória; v) considerações adicionais; vi) recomendações; e vii) conclusões.

2. PROPOSTA DE REGULAMENTAÇÃO NORMATIVA

7. A audiência pública da ANTAQ nº 08/2021 tem o objetivo de buscar subsídios para a regulamentação do art. 9º da RN 34, que trata da forma de cobrança do Serviço de Segregação e Entrega- SSE, conceito esse criado pela ANTAQ quando da publicação da Resolução Normativa 34. Propõe-se regulamentar especificamente o parágrafo único do artigo transcrito abaixo:

"No caso em que restar demonstrada a verossimilhança de que exista abuso ilegal na cobrança do SSE, a ANTAQ poderá estabelecer o preço

máximo a ser cobrado a esse título, mediante prévio estabelecimento e publicidade dos critérios a serem utilizados para sua definição."

8. A proposta de regulamentação tem relação com as determinações da Diretoria Colegiada da ANTAQ no seu Acórdão 232, incisos I, II e III, de 4 de dezembro de 2020, *verbatim*:

"Vistos, relatados e discutidos os presentes autos, na conformidade dos votos objeto da Ata da 490a Reunião Ordinária da Diretoria Colegiada, realizada em 26/11/2020, acordam os Diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários em fazer prevalecer o entendimento expresso no voto proferido pelo Diretor Francisval Mendes, com o complemento trazido no voto do Diretor Adalberto Tokarski, nos seguintes termos:

I - detectar a incompletude e total inadequação do AIR e das mudanças normativas propostas pela área técnica, sobretudo diante da constatada desvinculação do voto que fundamentou as determinações contidas no Acórdão 62-ANTAQ (SEI no 0835581), que deu origem ao dispositivo da Resolução Normativa no 34-ANTAQ (parágrafo único, do art. 9o), o qual deveria ter sido devidamente regulamentado de acordo com as premissas da decisão da Diretoria Colegiada, de modo que **rejeito por completo suas conclusões e entendo por não acolhê-lo ou aproveitar quais quer de suas conclusões, e, por consequência, também rejeitar todos atos consequentes, por conter vícios de origem, na forma da fundamentação supra;**

II - determinar o retorno dos autos à Superintendência de Regulação (SRG) para que atenda ao determinado no processo no 50300.000381/2008-86 e no voto condutor do Acórdão 62-ANTAQ (SEI no 0835581), mediante uma nova análise de impacto regulatório, completamente escudada no comando da Diretoria Colegiada e nos estritos termos das políticas públicas envolvidas;

III - determinar à SRG que abra, previamente ao novo AIR, uma Consulta Pública sobre o tema, nos moldes do art. 2o, III, e dos arts. 29 e seguintes da Resolução Normativa no 33/219-ANTAQ; "(grifo nosso).

3. CONTEXTUALIZAÇÃO

9. Preliminarmente, deve-se observar que a movimentação portuária é definida na Lei n. 12.815/2013 [iv] Lei dos Portos, no seu art. 40º, como sendo:

"I - capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;" (grifo nosso)

10. Segundo Keedy (2020) na obra intitulada: Transportes, Unitização e Seguros Internacionais de Carga – Prática e Exercícios (8ed. Aduaneiras) trata a questão do THC, explica o conceito do THC, *in verbis*:

"As despesas da movimentação portuária, desmembradas do frete e cobradas à parte, são denominadas de capatazia ou Terminal Handling Charge (THC), dependendo, respectivamente, de tratar-se de carga solta (aquela a granel ou geral) ou carga em container. Essa operação deve ser entendida como a movimentação de carga dentro do terminal portuário desde o momento que ela entra no portão (gate) do porto até ser levada ao lado do navio para ser embarcada ou desde a sua colocação no cais na operação de desembarque até a sua passagem de saída pelo gate do porto. (grifo nosso)

11. Sobre a cobrança do SSE, vale registrar o Voto do Conselheiro do CADE no Processo Administrativo nº 08012.003824/2002-84, que aponta problemas de concorrência dessa cobrança, como indica transcrição abaixo:

"Feitas mais algumas diligências, a Superintendência-Geral ("SG") finalizou a instrução e emitiu a Nota Técnica Final nº 311 (fls. 4109/4178). Tal documento, de forma didática e elucidativa, descreveu a atividade portuária e a evolução legislativa do setor. Fazendo considerações sobre os diversos aspectos da conduta investigada, entendeu que houve ilícito antitruste, uma vez que a cobrança da THC2 acarretaria em (i) **discriminação artificial aos importadores que optam por armazenar suas cargas em recintos alfandegados independentes e (ii) **consequente dificuldades adicionais artificiais destes para manterem-se competitivos**; (iii) **barreiras à entrada** a novos recintos alfandegados; (iv) **alavancagem do poder de mercado dos operadores portuários no mercado em questão**; e (v) **aumento, inclusive, dos custos dos mais diversos setores da economia nacional**. Sugeriu, pois, a condenação das Representadas nos termos do artigo 20, incisos I, II e IV c/c artigo 21, incisos IV, V, XII e XIV, ambos da Lei nº 8.884/94 (correspondentes ao artigo 36, incisos I, II e IV, e § 3º, incisos III, IV, X e XII da Lei nº 12.529/2011)." (grifo nosso)**

12. Os problemas de concorrência da cobrança do SSE foram considerados pelo Tribunal do Cade, que tem se manifestado sistematicamente contrário à cobrança nos casos específicos em que tem sido provocado, com indicativo de infração à ordem econômica. De forma exemplificativa, destaca-se a recente condenação daquele Conselho Administrativo de Defesa Econômica, em fevereiro de 2021, de terminal localizado no Porto de Suape/CE, baseado no entendimento de que cobrança da taxa THC2 ou SSE pelo mencionado terminal se mostra abusiva, tendo em vista que alguns dos custos já são remunerados mediante o pagamento da tarifa básica pelo armador ao operador portuário (THC), havendo, portanto, cobrança em duplicidade. Adicionalmente, entendeu aquele Conselho que a prática da cobrança tem caráter discriminatório, uma vez que o mesmo terminal não efetua a cobrança do SSE quando ele próprio realiza a armazenagem da mercadoria [v].

13. O Tribunal de Contas da União (TCU), quando trata da matéria no Acórdão 1704/2018, com base no TC 014.624/2014-1 [vi], manifesta posição contrária à regulamentação da SSE no formato vigente. A Corte de Contas também ratifica posicionamento do CADE, *in verbis*:

"169. Ressalte-se: o CADE tem sinalizado há mais de dez

anos (desde 2005, com a decisão condenatória no PA n.º 08012.007443/1999-17), de forma consistente e reiterada, que a cobrança de THC2 é ilícita à luz do direito concorrencial, não devendo pairar qualquer dúvida sobre o entendimento, até hoje consolidado, deste Tribunal sobre a matéria.

(...)

175. O fato de a Antaq ter mudado de posição nos últimos anos em relação ao assunto (e, possivelmente, mudará de novo, haja vista o atual debate público sobre a Resolução n.º 2.389/12), inclusive com divergências explícitas entre a posição de seus diretores e do seu corpo técnico, não altera a posição do CADE sobre os impactos anticoncorrenciais que a taxa gera no mercado de armazenagem de contêineres. “ (grifo nosso)

14. Durante os trabalhos técnicos da Agência Reguladora que originaram a Nota Técnica nº 48/2015/GRP, da Antaq, de 03 de dezembro de 2015, observa-se que a prática internacional e o entendimento dos técnicos é de que a THC engloba todos os serviços, vejamos:

*“49. A prática internacional e os entendimentos devidamente fundamentados da área técnica da Agência dão conta, portanto, que a **Terminal Handling Charge corresponde ao valor cobrado, via preço, com vistas a remunerar todo o conjunto de movimentações prestadas aos contêineres 'em terra'** e consubstancia, em suma, o preço, tomado por unidade de contêiner, destinado a garantir, adicionalmente ao frete marítimo, a prestação de serviços envolvidos na etapa de movimentação das cargas ao longo da zona portuária, desde o costado do navio até sua efetiva entrega ao destinatário mediato ou imediato, para efetiva saída da área ou terminal portuário.” (grifo nosso)*

15. Além do posicionamento contrário a cobrança do SSE apresentados ainda deve-se ressaltar que a Agência, quando da apresentação da Análise de Impacto Regulatório – AIR, em 2020, informa que não realizou estudo de preços do SSE em relação prática internacional, vejamos:

“O estudo buscou conhecer a prática internacional no que tange à composição dos serviços incluídos na THC. Não abrangeu preços praticados por transportadores marítimos de linhas regulares (liners) em portos/terminais de contêineres. Também não foi objeto do estudo os preços do Serviço de Segregação de Contêineres, também conhecida como THC 2.” (grifo nosso)

16. Em relação à discussão do assunto no âmbito do SEAE, ele, já foi objeto de posicionamento por parte dessa Secretaria em 2002, 2011, 2018, 2019, e em todos os posicionamentos foi contrário à cobrança do SSE [vii] e [viii], conforme se transcreve a seguir:

“32. No caso em apreço, verifica-se que o local da efetiva entrega consiste na pilha formada pelo TP. Não obstante, a colocação na pilha é definida na proposta como o último ato remunerado tanto pelo BR quanto pelo THC, o que reforça o receio em relação à tese de simplificação conceitual da atividade de movimentação de cargas, dada a possibilidade de se construir o entendimento de que as etapas de segregação das cargas e sua efetiva entrega não estariam remuneradas pelo THC e, conseqüentemente, nem pelo BR.

33. Nesse sentido, a simplificação conceitual proposta pela norma pode ensejar o entendimento inadequado de que a mera colocação da carga na pilha já configuraria a sua efetiva entrega, oportunizando-se a cobrança diferenciada por esse procedimento final. [ix]” (grifo nosso)

17. O entendimento da SEAE em manifestações precedentes foi de que a definição de THC não poder estar vinculada a pontos espaciais específicos (portão do terminal, pilha de armazenamento etc.), mas simplesmente corresponder a todo o serviço prestado pelo terminal portuário como movimentação interna de contêineres até sua entrega ao destinatário, pois essa seria a finalidade dos serviços prestados pelo terminal, em linha com a prática internacional, conforme descrito no Parecer SEI nº 37/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF, de 25 de junho de 2018. *In verbis:*

“[...]

9. Esta longa digressão se faz necessária para apontar que, já na audiência pública prévia à aprovação da Resolução Antaq nº 2.389/2012 – que se pretende revisar na audiência pública ora analisada – foram mostrados pontos importantes em relação à delimitação dos conceitos de BR e THC trazidos pela agência. Tal delimitação, como aponta o excerto acima, foi contra a escolha técnica da agência, tendo sido uma opção da Diretoria Colegiada.

10. A presente audiência pública, apesar de revisar a norma citada, não revê o alcance dos conceitos de BR e THC, mantido, em ambos, até sua colocação na pilha do terminal portuário no caso da importação, em vez de estender os conceitos até a efetiva entrega ao importador, ao consignatário da carga ou a recinto alfandegado.

11. Nesse sentido, mais uma vez, a área técnica da agência foi contrariada, como se verá no trecho a seguir, retirado da Nota Técnica nº 48/2015/GRP, da Antaq, de 03 de dezembro de 2015:

“10. A presente revisão normativa tem, portanto, como principais objetivos adequar os dispositivos da Resolução ANTAQ nº 2.389, de 13/02/2012, ao Novo Marco Regulatório Portuário (Lei nº 12.815, de 05/06/2013), promovendo as necessárias adaptações no âmbito da regulação dos serviços de movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral alfandegadas no âmbito das áreas e instalações portuárias, de uso público ou privado (...).

11. Não se pretende (...) impedir a liberdade comercial (...), mas, antes, viabilizá-lo de modo efetivo, mediante a estabilização e a coerência do ambiente regulatório às premissas constitucionais reitoras da exploração

portuária e, mais amplamente, da Ordem Econômica.

(...)

13. Um segundo objetivo da revisão é o de garantir as condições estruturais e comportamentais de competitividade não apenas na operação portuária, mas, sobretudo, nos mercados de armazenagem, de modo a garantir que restrições verticais possibilitadas pela atual redação da Resolução nº 2.389/2012 sejam vedadas ex-ante e fiscalizadas ex post (...)."

12. Como visto neste longo trecho do documento produzido pela área técnica da agência, a delimitação trazida na Resolução Antaq nº 2.389/2012 para BR e THC não encontra justificativa econômica nem técnica, indo contra a prática internacional e não levando também em consideração as recomendações da então Seae e do Cade.

13. Dessa forma, em consonância com o corpo técnico da Antaq – que, uma vez mais, recomenda que a definição regulatória da BR e da THC abarque toda a movimentação horizontal de mercadorias –, a Seprac recomenda que a agência a revise estes conceitos, considerando, na importação, a efetiva entrega ao importador ou consignatário ou a um recinto alfandegado o fim das atividades por eles englobadas. "

18. Quando da discussão da RN 2389/2012, a ANTAQ não recepcionou a manifestações da SEAE e CADE em relação a cobrança da SSE, e segundo o próprio CADE, não motivou o não acolhimento, como indica a próxima transcrição de documento do conselho:

"Frise-se: o problema aqui não diz respeito ao fato de a ANTAQ ter desconsiderado as recomendações feitas pela SEAE e pelo CADE, mas ao fato de não ter justificado o motivo do seu não acatamento. As recomendações da OCDE são claras ao exigir que uma "imunidade antitruste", sempre de caráter excepcional, deva ser objeto de justificativa, como evidência de sua importância para uma política pública específica, que pode privilegiar outros valores em detrimento da livre-concorrência.

*Neste sentido, a tese de que a THC2 corresponde a um serviço adicional, com um custo igualmente adicional, o que justificaria a sua cobrança, vai de encontro com as contribuições submetidas em resposta à minuta de Resolução colocada em consulta pública. **Simplesmente todas as contribuições que abordam este ponto afirmam que os conceitos de THC e Box Rate devem abranger a efetiva entrega da mercadoria**, o que inclui a chamada taxa de segregação e entrega de contêineres (ou THC2). Não se trata, portanto, da prestação de um serviço "gratuito", mas a cobrança em duplicidade de um serviço já coberto pela THC. "(grifo nosso)*

19. Com o posicionamento vigente pela supracitada RN 2389/2012, foi estabelecida uma diferenciação para o fluxo de importação e exportação, pois não mais o serviço abarcado pelo THC se encerra com a entrega do produto ao importador ou Recinto Alfandegado, mas em uma pilha dentro da área do Operador Portuário.
20. Passados, mais de 6 (seis) anos da publicação da RN 2389/12 a Agência retorna com a discussão do SSE. E mais uma vez a SEAE se manifesta quando instada sobre o tema agora com foco na RN 34/2019 mostrando a inadequação de se estabelecer a SSE tal como é feito na Resolução retro-citada, pois a mesma apresenta vários problemas de ordem regulatória e concorrencial.
21. Deve-se alertar o conhecimento, por parte dessa Secretaria, que o assunto encontra-se judicializado nos tribunais de São Paulo, Bahia e Pernambuco.
22. Até o presente momento, todas as decisões do Tribunal do CADE foram contrárias ao pagamento da SSE (THC2) por parte dos Recintos Alfandegados (RAs) com aplicação de multa para os Operadores que usaram tal prática.
23. De forma sintética, temos os seguintes pontos: 1) Seae já se posicionou contra SSE por entender que o conceito de THC engloba toda a movimentação horizontal de mercadorias. 2) existência de Contestações Judiciais, do TCU e do CADE quanto à legalidade. 3) A área técnica da ANTAQ já se posicionou contrária à cobrança da SSE. 4) A cobrança não encontra similaridade em nenhum país do mundo.

4. ASPECTOS CONCORRENCIAIS (CHECKLIST DA OCDE)

24. Segundo a metodologia de análise de impacto concorrencial da OCDE [x], que consiste em um conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência. O impacto competitivo poderia ocorrer por meio de quatro efeitos:

1º efeito - limitação no número ou variedade de fornecedores, provável no caso de a política proposta:

- i) Conceder direitos exclusivos a um único fornecedor de bens ou de serviços;
- ii) Estabelecer regimes de licenças, permissões ou autorizações como requisitos de funcionamento;
- iii) Limitar a alguns tipos de fornecedores a capacidade para a prestação de bens ou serviços;
- iv) Aumentar significativamente os custos de entrada ou saída no mercado; e,
- v) Criar uma barreira geográfica à aptidão das empresas para fornecerem bens ou serviços, mão-de-obra ou realizarem investimentos.

2º efeito - limitação da concorrência entre empresas, provável no caso de a política proposta:

- i) Limitar a capacidade dos vendedores de fixar os preços de bens ou serviços;
- ii) Limitar a liberdade dos fornecedores de fazerem publicidade ou marketing dos seus bens ou serviços;
- iii) Fixar padrões de qualidade do produto que beneficiem apenas alguns fornecedores ou que excedam o nível escolhido por determinados consumidores bem informados; e,
- iv) Aumentar significativamente o custo de produção para apenas alguns fornecedores

(especialmente dando tratamento diferente aos operadores históricos e aos concorrentes novos).

3º efeito - diminuir o incentivo para as empresas competirem, prováveis no caso de a política proposta:

- i) Estabelecer um regime de autorregulamentação ou de corregulamentação;
- ii) Exigir ou estimular a publicação de dados sobre níveis de produção, preços, vendas ou custos das empresas; e,
- iii) Isentar um determinado setor industrial ou grupo de fornecedores da aplicação da legislação geral da concorrência;

4º efeito – Limitação das opções dos clientes e da informação disponível, provável no caso de a política proposta:

- i) Limitar a capacidade dos consumidores para escolherem o fornecedor;
- ii) Reduzir a mobilidade dos clientes entre fornecedores de bens ou serviços por meio do aumento dos custos, explícitos ou implícitos, da mudança de fornecedores; e,
- iii) Alterar substancialmente a informação necessária aos consumidores para poderem comprar com eficiência.

25. Considerando os critérios estabelecidos pela OCDE, foram identificados impactos negativos à concorrência. A proposta regulamentação de cobrança de nova taxa por porte dos Operadores Portuários em acréscimo aos serviços já cobrados dentro do Box Rate (BR) e THC cria impactos concorrenciais e um desequilíbrio entre Operadores Portuários (OP) e Recintos Alfândegados (RA).

26. Exemplificando essa questão, vamos descrever as interações entre os agentes envolvidos no transporte marítimo de mercadorias. Para tanto, relata-se uma importação hipotética: o importador seleciona o transportador (armador); firma-se um contrato de transporte marítimo [1], no qual o armador é previamente informado pelo contratante qual o porto de destino, cabendo àquele escolher o OP a ser utilizado [2]; o preço referente às movimentações vertical e horizontal da mercadoria é fechado entre o terminal portuário (TP) e o armador; o importador fecha contrato de armazenagem alfândegada de mercadoria, serviço que pode ser prestado pelo OP ou por um RA.

27. Observa-se a existência de dois mercados distintos e interdependentes: movimentação e armazenagem. Esse relacionamento e o entendimento do caso foi apontado pelo CADE no Voto do Conselheiro Ricardo Cueva, para o caso SDE versus Terminal para Contêineres da Margem Direita – TECONDI, Libra Terminais S/A – Terminal 37, Usiminas (Rio Cubatão Logística Portuária Ltda.) e Santos Brasil – Tecon, Processo Administrativo nº. 08012.007443/1999-17, *verbatim*:

“Há dois mercados na situação descrita nos autos. O primeiro é o mercado de movimentação de cargas transportadas em contêineres, que compreende os serviços de carga e descarga das embarcações e os serviços em terra (movimentação do costado do navio ao portão do terminal). O segundo é o mercado de armazenagem alfândegada de mercadorias em contêineres (que compreende a armazenagem até o desembarque aduaneiro das mercadorias).

(...) No primeiro mercado a relação se dá entre os operadores portuários e os armadores, pois são estes últimos que escolhem o terminal portuário para desembarque. Tal escolha deve-se à inviabilidade econômica e operacional de o armador, que transporta mercadorias de vários importadores, efetuar atracações seguidas em terminais diferentes conforme a escolha de cada importador. Embora o dono da carga não escolha o terminal portuário para desembarque, é racional esperar-se que o armador escolha o terminal que ofereça os melhores serviços, com segurança e menor preço para seu cliente. Portanto, a definição do preço a ser pago pelos armadores aos operadores portuários, denominado box rate, dá-se pela concorrência entre os terminais portuários situados na mesma região, no caso a Baixada Santista, e os armadores.

Dado que os contêineres importados somente podem ser retirados pelos importadores após seu desembarque aduaneiro, devem permanecer sob armazenagem alfândegada por certo tempo até a conclusão dos trâmites exigidos pela Receita Federal. Tal armazenagem alfândegada pode ser feita pelos terminais portuários, que, como visto, são integrados verticalmente [pois atuam simultaneamente no mercado de carga/descarga e no de armazenagem alfândegada], ou pelos acima referidos recintos alfândegados independentes, sendo certo que a concorrência nesse segmento ocorre via preços e qualidade nos serviços.

A existência de interligação entre esses dois mercados (já que para prestar o serviço de armazenagem, é necessário que recintos alfândegados tenham acesso à carga desembarcada no terminal portuário) e a existência de integração vertical entre recintos alfândegados e terminais portuários fazem parte do campo de análise do processo ora analisado, como veremos adiante.”

28. A própria SEAE aponta para essa situação e reforça o entendimento do Conselheiro do CADE quando do descreve no seu Parecer nº 15/COGTL/SEAMF de 2011 a situação, *vejamos*:

“O voto prolatado reconheceu que os OPs e RAs competem pelo mercado de armazenagem alfândegada de mercadorias, participam de segmentos interconectados de uma rede prestação de serviços e que, desse modo, os RAs dependem do TP para ter acesso à carga e prestar o serviço, uma vez que, como as cargas passam obrigatoriamente pelo TP, há a possibilidade de se criar dificuldades à entrega destas ao RA, por exemplo, por meio da elevação artificial do custo de prestação dos serviços ofertados pelos RAs.” (grifo nosso)

29. Dessa forma, observa-se a possibilidade de aumento dos custos de produção para apenas alguns fornecedores, no caso dos Recintos Alfândegados, quando da cobrança por parte dos OP de taxas dessa natureza, configurando caso de criação de custo para rival.

30. Passados mais de seis anos da emissão desse parecer da SEAE, e sem nenhuma modificação nas relações concorrenciais entre os agentes envolvidos no caso em tela, a

ANTAQ, com base na sua atribuição, publica a Resolução 34/2019. Essa Resolução no seu art. 2º incisos III, IX e X traz as definições dos serviços do Box Rate, SSE e THC, *verbatim*:

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;

IX - Serviço de Segregação e Entrega de contêineres - SSE: preço cobrado, na importação, pelo serviço de movimentação das cargas entre a pilha no pátio e o portão do terminal portuário, pelo gerenciamento de riscos de cargas perigosas, pelo cadastramento de empresas ou pessoas, pela permanência de veículos para retirada, pela liberação de documentos ou circulação de prepostos, pela remoção da carga da pilha na ordem ou na disposição em que se encontra e pelo posicionamento da carga no veículo do importador ou do seu representante;

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; “(grifo nosso)”

31. Essa inovação conceitual inserida na RN 34 da ANTAQ, não restou esclarecida pela agência na Nota Técnica n. 18/2021/GRP/SRG, fornecida pela ANTAQ como referência para a Audiência Pública.

32. A área técnica da Agência quando da redação do RN 2389/2012 que foi substituída pela atual RN 34 deixou seu entendimento que o THC BR devem integrar todo o serviço de entrega para o cliente (no caso o importador), vejamos:

*“Art. 2º Para os efeitos dessa norma, considera-se:
(...)”*

VI - Box rate: taxa cobrada pelos serviços de movimentação das cargas entre o portão do terminal portuário e o porão da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas até o momento de embarque, no caso da exportação, ou até a sua entrega ao importador ou consignatário ou a um recinto alfandegado, no caso da importação.

VII - THC: taxa cobrada pelos serviços de movimentação das cargas entre o portão do terminal portuário e o costado da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas até o momento de embarque, no caso da exportação, ou até a sua entrega ao importador ou consignatário ou a um recinto alfandegado, no caso da importação. “ (grifo nosso)”

33. Porém a proposta que segue as boas práticas internacionais não foi recepcionada pela Diretoria Colegiada da Autarquia à época que trouxe como conceito de THC e BR para a RN 2389/12 a seguinte redação, *in verbis*.

VI - 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 até o momento do embarque, no caso da exportação, ou entre o porão da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário, no caso da importação, considerando-se, neste último caso, a inexistência de cláusula contratual que determine a entrega no portão do terminal;

VII - Taxa de Movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge - THC): preço cobrado pelo serviço de movimentação de cargas entre o portão do terminal portuário e o costado da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas até o momento do embarque, no caso da exportação, ou entre o costado da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário, no caso da importação, considerando-se, neste último caso, a inexistência de cláusula contratual que determine a entrega no portão do terminal; (grifo nosso)”

34. A SEAE já se manifestou de forma divergente ao descrito na RN 2389/2012 e agora a RN 34/2019, pois o serviço de importação de um contêiner não encerra na pilha do Terminal Portuário. Ele se encerra na entrega do contêiner ao cliente, s.m.j., no caso, o importador da mercadoria que utilizou o transporte marítimo por contêineres para viabilizar seu negócio.

35. Infere-se dessa forma, que há indicativos de impactos concorrenciais com efeitos anticompetitivos que se encontram discriminados pelo Guia de Concorrência estabelecido pela OCDE. Particularmente, os efeitos 2º, 3º e 4º dado que o exposto sobre a proposta de regulamentação em tela, ao apartar a cobrança do SSE do THC e prever um tratamento regulatório *ex-post*, favorece:

- a **limitação no número ou variedade de fornecedores e à elevação significativa dos custos de entrada no mercado**, pois, no limite, os custos dos RAs podem ser bastante elevados pelas possíveis cobranças feitas pelos TPs na etapa entre a pilha e o portão do terminal, inviabilizando a existência daqueles no mercado de armazenagem alfandegada, restando apenas os TPs para realizar tal serviço;
- a **limitação da concorrência entre empresas**, pois a proposta pode acarretar o aumento nos custos de operação dos RAs, pelo mesmo motivo apontado no item anterior;
- a **diminuição do incentivo para as empresas competirem**, visto que os TPs podem apresentar melhores preços para o serviço de armazenagem alfandegada não por serem mais eficientes que os RAs, mas por terem uma grande oportunidade para aumentar os custos desses.

36. O contexto de incentivos favorável à ocorrência dos efeitos anticompetitivos comentados sugere a necessidade de aperfeiçoamento da proposta de regulamentação objeto da Audiência Pública ANTAQ nº 008/2021.

5. AVALIAÇÃO DE ONEROSIDADE REGULATÓRIA

37. Uma referência para avaliar a onerosidade regulatória é a Instrução Normativa SEAE n. 111, de 5 de novembro de 2020 [xi]. O inciso V do artigo 2º da Instrução Normativa discorre sobre a questão da onerosidade regulatória:

Art 2. [...]

V - onerosidade regulatória - os custos regulatórios, diretos ou indiretos, decorrentes do cumprimento dos cinco critérios dispostos no Anexo I desta Instrução Normativa:

38. Os critérios elencados na supracitada IN-SEAE para avaliação da questão da onerosidade regulatória, estão distribuídos em cinco categorias: I- Obrigações Regulatórias; II – Requerimentos Técnicos; III- Restrições e Proibições; IV-Licenciamento; e V – Complexidade Normativa. Em todos esses, deve-se perseguir o padrão pró concorrência e das boas práticas internacionais.

39. No caso da categoria I, *Obrigações Regulatórias*, cabe destacar os seguintes itens aderentes ao padrão-concorrência apontado pela IN-SEAE 111/2020 (transcritos abaixo):

"1.01 - Os custos para as empresas em consequência da obrigação regulatória são quantificados, e comparados com eventuais benefícios, de modo a não prejudicar a concorrência do setor, a atratividade de investimento, a inovação e nem prejudicar o ambiente de negócios para novos entrantes?

...

1.04 - Tal obrigação é observada nos países mais competitivos do mercado internacional, particularmente nos mercados de origem dos concorrentes estrangeiros?

...

1.09 - Existem evidências, ao contrário de hipóteses ou suposições, dispostas no processo de instrução à edição do ato normativo, de que a proposta solucionará o problema regulatório identificado?" (grifo nosso)

40. Como se indica nas observações ulteriores, os itens aderentes ao padrão-concorrência transcritos há pouco não são contemplados pela proposta de regulação em tela.

41. Deve-se observar que o problema de ocasionar onerosidade regulatória inicia quando da publicação da Resolução 2.389/2012 (Revogada pela Resolução 34/2019), na qual a ANTAQ sinaliza com a possibilidade de cobrança por parte dos Operadores Portuários de serviços não incluídos no Box Rate:

Art. 5º Os serviços não contemplados no Box Rate, quando demandados ou requisitados pelos clientes ou usuários do terminal sob a responsabilidade de operadores portuários, obedecerão condições de prestação e de remuneração livremente negociadas com o operador portuário ou divulgadas em tabelas de preços de serviços, observados os tetos de preços fixados pela Autoridade Portuária e as condições comerciais estipuladas no contrato de arrendamento. (grifo nosso)

Art. 9º Os serviços de recebimento ou de entrega de cargas para qualquer outro modal de transporte, tanto dentro quanto fora dos limites do terminal portuário, não fazem parte dos serviços remunerados pela Box Rate, nem daquelas cujas despesas são ressarcidas por meio do THC, salvo previsão contratual em sentido diverso.

42. Em 2019 a ANTAQ revoga a RN 2.389/2012 e inova na recepção da cobrança do SSE inserindo o seu conceito no corpo da Resolução. Legitimando por parte dos operadores portuários a possibilidade de cobrança já realizada, e questionada administrativa e judicialmente, em desfavor dos Recintos Alfandegários.

43. Após a edição da RN 2389/2012 a Agência Reguladora realizou estudo para avaliar os preços praticados pelos Terminais Portuários para o serviço de movimentação de contêineres da pilha até o portão do terminal. A figura 1 apresenta os valores.

Item	Porto	UF	Terminal	Outorga	Preço Médio DTA (R\$)*
01	Santos	SP	DP World Santos	TUP	1.191,27
02	Itaguaí	RJ	Itaguaí (Tecon)	Arrendamento	1.033,33
03	Itajaí	SC	APM	Arrendamento	1.707,00
04	Paranaguá	PR	TCP	Arrendamento	1.063,69
05	Manaus	AM	Porto Chibatão	TUP	1.685,43
06	Itapoá	SC	Porto Itapoá	TUP	1.090,00
07	Navegantes	SC	Portonave	TUP	1.234,66
08	Rio de Janeiro	RJ	Libra T1	Arrendamento	1.097,78
09	Rio de Janeiro	RJ	Multi-Rio T2	Arrendamento	1.221,27
10	Rio Grande	RS	Rio Grande (Tecon)	Arrendamento	528,00
11	Salvador	BA	Salvador (Tecon)	Arrendamento	1.087,26
12	Santos	SP	BTP	Arrendamento	1.649,29
13	Santos	SP	Ecoporto Santos S/A	Arrendamento	1.230,00
14	Santos	SP	Libra Terminais S/A	Arrendamento	2.248,46
15	Santos	SP	Santos Brasil	Arrendamento	1.389,97
16	Suape	PE	Tecon Suape	Arrendamento	458,97
17	Manaus	AM	Super Terminais	TUP	339,00
18	Vila do Conde	PA	Terminal de Múltiplo Uso -1	Arrendamento	1.491,06
19	Vitória	ES	TVV	Arrendamento	589,84
				Preço Médio Total (R\$)	1.175,59

*Fonte: média dos anos 2016, 2017 e 2018, na tabela pública de preços de cada terminal

Figura 1 - Valores Cobrados pelo serviço SSE por Terminais Portuários.[xii]

44. Observa-se a grande variação de preços cobrados pelo serviço definido na RN 34/2019:

“...pelo serviço de movimentação das cargas entre a pilha no pátio e o portão do terminal portuário, pelo gerenciamento de riscos de cargas perigosas, pelo cadastramento de empresas ou pessoas, pela permanência de veículos para retirada, pela liberação de documentos ou circulação de prepostos, pela remoção da carga da pilha na ordem ou na disposição em que se encontra e pelo posicionamento da carga no veículo do importador.” (grifo nosso)

45. Os valores apresentam uma variância 62% maior que o valor médio (R\$ 1.175,59). Além disso, dentro de um mesmo Porto, são cobrados valores com variação de quase 500%. Trata-se de dispersão expressiva, em que particularidades de custo decorrentes de especificidades técnicas ou regionais podem não ser suficientes para explicar.

46. O mercado de movimentação de produtos por contêineres no Brasil no ano de 2020 superou os 10,3 milhões de unidades. Se for considerado como 10% a capacidade de movimentação anual pelos recintos alfandegados e o preço médio informado pela Agência Reguladora para o ano de 2018 (R\$ 1.175,59) temos um custo de R\$ 1.210.857.700,00 por conta do SSE (custo Brasil).

47. A própria Corte de Contas aponta uma situação consignada no Código Civil de acréscimo de despesa por um serviço contratado para entrega de uma mercadoria:

“Assim, já se encontrando pagos o frete e as despesas de movimentação portuária, porque é essa a conformação contratual padrão no modelo liner terms, não haveria qualquer despesa adicional a ser quitada pelo consignatário ao retirar a carga endereçada a si no local avençado para a realização da tradição das cargas, etapa essa que constituiria, efetivamente, o adimplemento perfeito da obrigação assumida pelo terminal portuário.” (grifo nosso)

48. Em vista do exposto, a proposta de regulamentação em tela não recepciona os aspectos pró-concorrência descritos na IN 111/2020, descritos em seu Anexo I, em especial, os itens 1.01, 1.04 e 1.09.

6. CONSIDERAÇÕES ADICIONAIS

49. As análises de concorrência e onerosidade regulatória, com base no Guia de Concorrência da OCDE e da IN 111/2020, indicam efeitos concorrenciais negativos e aumento do custo-país da cobrança do SSE apartada do THC cobrança da SSE que, como já se observou, ocorre de forma dissociada das práticas internacionais.

50. As indicações convergem com manifestações e posicionamentos sobre o assunto de autoria da SEAE e de outros órgãos, que foram descritas anteriormente. Inclusive, da própria área técnica da Antaq, que expressou entendimento contrário à cobrança da SSE, com base no entendimento de que a THC deve comportar todas as atividades desenvolvidas pelo operador portuário, desde o recebimento da carga até sua entrega ao importador ou transportador, conforme notícia o TCU, no Relatório TC 014.624/2014-I [xiii] e em manifestações específicas daquela área técnica sobre a matéria, a exemplo da Nota Técnica nº 48/2015/GRP, da Antaq, de 03 de dezembro de 2015.

51. Destaque-se não se tratar de desconhecer a cobrança de custos inerentes às atividades do terminal portuário, mas tão somente de a exemplo dos demais países do mundo, alocá-lo nas rubricas específicas estabelecidas para tal finalidade, que no caso sob análise, é a THC, conceitualmente estabelecida para remunerar os custos envolvidos na movimentação da carga até a efetiva entrega ao usuário. Nesse contexto, de forma conceitual, a cobrança de forma apartada do SSE, pode ensejar cobrança em duplicidade, entre outros problemas competitivos relatados neste documento.
52. De acordo com os entendimentos e posicionamentos do Tribunal do Cade, decorrente das análises dos casos submetidos àquele Conselho Administrativo, a cobrança de THC/SSE tem resultado no abuso de posição dominante por parte dos terminais molhados, aumentando artificialmente os custos e, por consequência, dificultando a atuação dos recintos alfandegados independentes, que, ainda que lhes sejam concorrentes nos serviços de alfandegamento e armazenagem, têm dependência dos "terminais molhados" para o recebimento da carga e prestação de ambos os serviços. Os terminais portuários, portanto, atuam com posição dominante relativamente às possibilidades de prestação de serviços dos recintos alfandegados independentes.
53. Nesse contexto, a cobrança da THC2/SSE, constitui-se em criação de custo para rival, que pode resultar em barreira à entrada de novos prestadores de serviço e, consequentemente, redução do número de opções aos usuários, em contrariedade aos princípios de boa prática concorrencial preconizados pela OCDE. Convém ainda destacar a possibilidade de o THC2/SSE constituir-se em ferramenta discriminatória, vez que não é cobrada dos usuários que utilizam os serviços de armazenagem do terminal portuário molhado.
54. Outro aspecto relevante relacionado à THC2/SSE, diz respeito ao fato de a cobrança desta tarifa destacada da THC incidir, em última instância, sobre o usuário, a quem cabe arcar com todos os custos associados ao transporte, que não tem nenhuma gestão sobre o processo de escolha do terminal portuário, estando, portanto, sujeito a abusos de cobrança, por parte do terminal, sem deter nenhum poder de negociação com o terminal molhado.
55. A circunstância comentada no parágrafo anterior, associada à posição dominante do terminal portuário, mencionada há pouco, bem como à possibilidade de criação de custo para rival, constituem fontes de incentivos adversos à concorrência e de abuso de poder econômico por parte dos terminais molhados, cujos efeitos podem ter se refletido na: i) heterogeneidade dos valores cobrados em terminais assemelhados, conforme já demonstrado neste Parecer – com alta variância relativamente aos valores médios e medianos; e ii) recorrência dos litígios nos âmbitos administrativos e judiciais descritos previamente.
56. Mais um aspecto para considerar é que ao apartar a cobrança do SSE do THC, conferindo uma interpretação mais restrita desse último e do que cobre o box rate, cria-se precedente e amparo para a instituição futura de novas taxas específicas apartadas do THC, com risco de incorrer nos problemas de concorrência e custos regulatórios comentados, em vista de mudanças técnicas e institucionais naturais da economia que podem ensejar serviços não abarcados na mencionada interpretação mais restrita.
57. Finalmente, destaca-se que o conjunto de ativos utilizados para a movimentação das cargas sujeitas ao THC2/SSE é o mesmo utilizado para a movimentação das demais cargas pelo terminal, o que, ainda que se reconhecesse a necessidade de cobrança, traria enormes dificuldades para a apropriação equitativa/proporcional dos custos correspondentes.

7. RECOMENDAÇÕES

58. Ante os argumentos apresentados e com base na experiência internacional, não se identificaram fundamentos para justificar a cobrança, em formato separado, junto ao usuário da carga, de tarifa adicional (THC2/SSE) para a movimentação da carga, para entrega ao usuário, para posterior armazenagem em terminal retroportuário.
59. Nesse contexto, entende-se recomendável e adequada a adoção das práticas internacionais, utilizando-se o box rate para remunerar todas as operações de movimentação das cargas do porão do navio até a efetiva entrega da carga ao usuário e a THC para remunerar toda a movimentação da carga do costado do navio até a efetiva entrega ao usuário, de forma que, a exemplo da prática corrente internacional, todos os custos relativos à movimentação da carga até a efetiva entrega ao usuário seja cobrada em uma **única taxa** - box rate e o terminal portuário seja remunerado integralmente pelos custos incorridos pela THC. Para isso, seria recomendável a alteração dos Incisos VI e VII do art. 2º do Anexo da Resolução Antaq nº 34/2019, no sentido de substituir o termo "e sua colocação na pilha do terminal portuário", por "portão do terminal portuário".
60. Alternativamente, em caso de manutenção da regulamentação existente, a despeito do descolamento com as práticas internacionais, por meio da manutenção da cobrança da SSE/THC2, entende-se necessária a adoção de procedimentos de controle regulatório, com vistas a **minorar** os efeitos adversos de natureza concorrencial e de onerosidade regulatória. O primeiro desses procedimentos, dada a heterogeneidade de condições existentes entre os terminais portuários, é a aplicação de tarifas-teto customizadas, em função das condições específicas de cada terminal, para os quais a Antaq deverá propor os "drivers" específicos de custo, representativos da atividade dos terminais portuários e das citadas especificidades que podem abranger fatores regionais e técnicos.
61. Finalmente, avalia-se que eventual adoção de controle *ex-post*, por meio de arbitramento de casos concretos teria pouca efetividade. Primeiro porque são recorrentes os casos de litígios sobre o assunto nos âmbitos administrativos e judiciais. Segundo porque não se tratam de circunstâncias aleatórias, haja vista as falhas de mercado e incentivos adversos à concorrência já comentados. Terceiro porque a avaliação e controle *ex-post* propostos pela Antaq tendem a acirrar conflitos institucionais com outros órgãos que já têm a atribuição regulatória de realizar avaliações *ex-post* de práticas anticompetitivas, como o Cade. Isso contribui para ocasionar insegurança jurídico-regulatória e aumento de custos para o usuário.

62. Ante o exposto, recomenda-se que, na hipótese de manutenção da cobrança de SSE/THC2, a Antaq adote uma ação regulatória *ex-ante*, definindo *a priori*, bem como de forma customizada e regionalizada, o preço máximo para essa cobrança, de forma a minimizar os efeitos negativos de natureza concorrencial e de onerosidade regulatória indicados.

8. CONCLUSÃO

63. Com base nos elementos constante deste Parecer, e a partir da documentação disponibilizada e analisada pela SEAE-ME, observa-se a existência de posição dominante do Operador Portuário frente a outros atores da cadeia logística de importação. Ademais, a cobrança de SSE implica criação de custo para o rival.

64. Foi identificada a existência de inúmeros litígios administrativos e judiciais, que criam insegurança jurídica no mercado de importação utilizando contêineres.

65. De acordo com informações da própria ANTAQ existe uma heterogeneidade da cobrança do SSE, fato esse, que, indica problemas de concorrência decorrentes dos referidos incentivos e falhas de mercado.

66. Em face do exposto, das análises de concorrência e onerosidade regulatória, entre outras considerações realizadas neste documento, entende-se recomendável e adequada a adoção das práticas internacionais, utilizando-se o *box rate* para remunerar todas as operações de movimentação das cargas do porão do navio até a efetiva entrega da carga ao usuário e a THC para remunerar toda a movimentação da carga do costado do navio até a efetiva entrega ao usuário.

67. Na hipótese de que a ANTAQ fundamente a cobrança em separado do SSE, recomenda-se que o mecanismo de *price cap* seja adotado de forma a considerar especificidades de custos regionais e técnicas, apresentando a metodologia contendo os “drivers” de regionalização.

68. E que o valor do *price cap* seja definido em ação regulatória *ex-ante*, por tratar de situações reais, com grande assunção de litígios administrativos e jurídicos, bem como pelos comentados incentivos para imposição de barreiras à entrada e outras ações de natureza anticoncorrencial. Além dos problemas de efetividade e conflitos institucionais esperados da proposta de regulação *ex-post* que foram comentados neste documento.

69. 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 n. 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto n. 9.745, de 8 de abril de 2019. Trata-se de posicionamento com base nas informações disponíveis até a presente data.

À consideração superior.

Brasília, 14 de abril de 2021.

Documento assinado eletronicamente

ELIEZÉ BULHÕES DE CARVALHO

Analista em Infraestrutura

Documento assinado eletronicamente

FÁBIO COELHO BARBOSA

Coordenador

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

MAURICIO MARINS MACHADO

Coordenador-Geral

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

ADRIANO DE CARVALHO PARANAÍBA

Subsecretário de Competitividade e Melhorias Regulatórias – SUREG

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

GEANLUCA LORENZON

Secretário de Advocacia da Concorrência e Competitividade

[1] Este contrato pode ser de responsabilidade do importador ou do exportador, a depender do Incoterm utilizado. Incoterms são Termos Internacionais de Comércio, cláusulas contratuais que definem quando a responsabilidade sobre a mercadoria passa do vendedor para o comprador.

[2] Como o armador transporta carga de vários clientes, não tem sentido que cada contratante escolha o TP, o que diminuiria a eficiência operacional do transportador, obrigando a realizar várias paradas no mesmo porto.

[i] <http://sophia.antaq.gov.br/terminal/acervo/detalhe/25024?>

[ii] Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011. Estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência; dispõe sobre a prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica; altera a Lei nº 8.137, de 27 de dezembro de 1990, o Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, e a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 8.884, de 11 de junho de 1994, e a Lei nº 9.781, de 19 de janeiro de 1999; e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/CCVIL_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12529.htm

[iii] Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério da Economia, remaneja cargos em comissão e funções de confiança, transforma cargos em comissão e funções de confiança e substitui cargos em comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores - DAS por Funções Comissionadas do Poder Executivo - FCPE. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/D9745.htm

[iv] Lei 12.815 de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007; e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/L12815.htm

[v] Informações constantes em Nota constante do sítio eletrônico oficial do Cade. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/L12815.htm

[vi] <https://contas.tcu.gov.br/sagas/Sv/VisualizarReIVotoAcRtf?codFiltro=SAGAS-SESSAO-ENCERRADA&seOcultaPagina=S&item0=633010>. Acessado em 08/03/2021. Acessado em 08/04/2021.

[vii] Parecer n.º 440 COGS/SEAE/MF de 31 de dezembro de 2002.

[viii] Parecer nº 57/2019/COGTS/SAC/SEAE/SEPEC-ME

[xi] Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias nº 15/COGTL/SEAE/MF de 23 de maio de 2011.

[x] Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE (2017). **Guia de Avaliação da Concorrência. Versão 3.0.** Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>. Acesso em 02 de fevereiro de 2021.

[xi] Instrução Normativa nº 111, de 05 de novembro de 2020. Estabelece os quesitos de referência para análises referentes a melhoria regulatória relacionada à diminuição dos custos de negócios. Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia. Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade – SEAE. Publicada no DOU em 06/11/2020. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-seae-n-111-de-5-de-novembro-de-2020-286706982>.

[xii] AIR do preço-teto para o SSE e de uma franquia para cargas, datado de janeiro de 2020.

[xiii] idem [v].



Documento assinado eletronicamente por **Adriano de Carvalho Paranaíba, Subsecretário(a) de Competitividade e Melhorias Regulatórias**, em 14/04/2021, às 13:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Geanluca Lorenzon, Secretário(a) de Advocacia da Concorrência e Competitividade**, em 14/04/2021, às 18:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Coelho Barbosa, Coordenador(a)**, em 14/04/2021, às 18:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Maurício Marins Machado, Coordenador(a)-Geral**, em 14/04/2021, às 18:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Eliezé Bulhões de Carvalho, Analista de Infraestrutura**, em 14/04/2021, às 18:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **15023845** e o código CRC **8C365683**.