

**Audiência Pública ANTAQ nº 03/2022**

**Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento das propostas de atos normativos**

**Disciplina a metodologia para a apreciação de condutas abusivas relacionadas à Taxa de Movimentação no Terminal**

A iniciativa da Antaq em normatizar a cobrança do THC, tarifa correspondente ao principal serviço prestado pelos terminais de contêiner, é meritória vista a falta de transparência para o único contratante e pagante de todos os serviços, o dono da carga.

A prática brasileira é o transportador marítimo pagar o serviço da THC ao terminal e repassar ao dono da carga por valor maior. Na maioria dos portos no mundo, isto ocorre do mesmo modo, porém, o transportador marítimo repassa ao dono da carga o exato valor pago ao terminal. Neste ponto reside o aspecto mais importante e não observado de modo adequado: o transportador possui poder de barganha junto ao terminal decorrente de: a) a quantidade de serviços que contrata; b) números de navios; c) número de contêineres; d) consignações mínimas; e) outras variáveis. Assim, a vantagem na tarifa obtida pela barganha do transportador é repassada ao dono da carga, como atrativo para o seu serviço do transporte marítimo. Não existe intermediação nem refaturamento, apenas um repasse do valor que foi conseguido no momento do contrato do pacote de serviço (*box rate*) previsto para 3 ou 6 meses, como normalmente acontece e de modo transparente. Por que não se adota sistema igual no Brasil? Este processo simples ajudaria a resolver vários problemas. Basta, a norma reguladora definir que o transportador marítimo emita a Nota de Débito do valor da THC e apresente apenas o comprovante do pagamento ao terminal. Este procedimento tem validade contábil e fiscal. Também espelha a realidade dos fatos, uma vez que o dono da carga efetua a compra e venda, nas modalidades fixadas nos Incoterms, predominantemente FOB, C&F e CIF, em que fica patente suas responsabilidades e, inequivocamente, o verdadeiro tomador do serviço da THC, embora o transportador efetue o pagamento por ele.

A RN 34 criou três serviços de abrangências diferentes em substituição à THC simples. A Usupport tem o dever de afirmar que essa norma é prejudicial porque dificulta o controle e fiscalização, sendo nociva à sociedade brasileira. Os terminais fazem permanente lobby para estabelecer o preço-teto de um dos três serviços, como modo de controle. Mas, se isto ocorrer, far-se-ia necessário, também, os preços-tetos para os outros dois serviços, mantendo-se a coerência. A política de intervencionismo termina por favorecer o regulado, enquanto o usuário deseja regras simples e verdadeira competição.

Por fim, não é ocioso mencionar que a indústria brasileira perdeu muita competitividade devido aos elevados custos portuários para cargas containerizadas, diferente das cargas graneleiras que tendem a estar em linha com os preços mundiais, dificultando o acesso às cadeias globais. O Brasil está totalmente fora da faixa mundial de custos portuários, devido às imposições de “serviços” e “preços” pelos terminais e transportadores que não existem em outros países, e a agência reguladora não pode se furtar da sua responsabilidade neste processo, porque a desindustrialização é fato, necessitando ser revertida por todos os brasileiros.

## **INSTRUÇÃO NORMATIVA ANTAQ Nº XX, DE DD DE MM DE 2021.**

### **Art 1o - ALTERAÇÃO**

*“Disciplinar a metodologia para determinar abusividade na cobrança de da Tarifa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge ...”*

Substituição da palavra “taxa” por “tarifa”.

Justificativas:

- Substituição do termo “taxa” por “tarifa”, porque no vocabulário jurídico-fiscal brasileiro, taxa é denominação de cobrança de valor para o poder público;

- No caso específico, trata-se de tarifa de uso do terminal arrendado ou autorizado pela União, que de acordo com a CF é responsabilidade da União, como igualmente são pedágios de rodovias e fretes ferroviários;
- Cria insegurança jurídica ao usuário, uma vez que o termo “taxa” não se caracteriza nem como preço nem como tarifa.

### **Art 2o - ALTERAÇÃO**

Diz no artigo. “... apuração de indícios de abusividade na cobrança de THC ...”, bem como no seu Art. 1o. Preliminarmente, cabe definir com exatidão o que é “conduta abusiva”, quem é o autor e quem é a vítima.

“**Conduta abusiva**” é a cobrança de tarifa do THC em valor exorbitante pelo transportador marítimo ou terminal de contêiner ao Usuário, dono de carga.

“**Valor exorbitante**” - é o parâmetro de valor quando o serviço THC de exportação excede a soma dos valores de serviços THC de importação mais o SSE. E quando o serviço THC de importação excede ao valor do THC de exportação menos o SSE.

Justificativas:

- A norma não pode estar em desacordo com as definições de outra norma, a RN 34, que criou 3 serviços diferentes;
- Se não houver clareza e coerência com a descrição do serviço da citada norma, ao se mencionar apenas o THC, genericamente, resta caracterizada a cobrança em duplicidade de serviço do SSE;

A Usupport não pode deixar de registrar a sua total discordância com as definições da RN 34, quando o THC foi "fatiado" em três serviços diferentes, não sendo esta a prática globalizada, dificultando a competição do Brasil no comércio internacional.

Ao adotar um sistema diferente, a Agência torna-se a responsável por contribuir para a exclusão do país ao ambiente globalizado.

**THC** - Tarifa de Movimentação no Terminal ou Terminal Handling Charge, é a principal tarifa cobrada pelo Terminal de Contêiner, por serviço de movimentação de cargas, na importação ou na exportação. **As minutas da IN e Resolução Antaq, no entanto, nos seus Arts. 1os, referem-se à THC. Esta referência está em desacordo com a RN34 (art.2o - X), uma vez que esta subdividiu a THC em 3 serviços distintos com abrangências físicas diferentes.** Assim, a definição da cobrança da tarifa do serviço, deve ser exata, dizendo quais os serviços que o transportador marítimo cobrará e a quem.

**Terminal de Contêiner** - agente econômico arrendatário ou autoritário prestador do serviço denominado THC, fiscalizado pela Agência para evitar condutas abusivas ao Usuário.

**Transportador Marítimo** - agente econômico que transporta carga de um porto para outro, prestando o serviço de frete, sempre contratado pelo Usuário, dono de carga, e fiscalizado pela Agência para evitar condutas abusivas ao Usuário.

**Usuário, Dono de Carga** - agente econômico, contratante e pagador de todos os serviços prestados pelo Transportador Marítimo e Terminal de Contêiner. O Usuário é o único contratante, portanto a vítima de condutas abusivas praticadas pelo Transportador Marítimo e/ou Terminal de Contêiner.

**IN ART. 8o.** - **“Constitui como diretriz geral o reconhecimento de que o THC possui natureza de preço ...”** A Usuport não concorda com esta diretriz porque o THC é o pedágio cobrado do Usuário, dono da carga, pelo serviço de utilização do Terminal de Contêiner arrendado ou autorizado. O THC é o principal e previsível serviço prestado pelo Terminal, cobrado em 100% das cargas nele movimentadas. A Agência e o Terminal devem obedecer as Leis 12.815 e 10.233, decorrentes do Art. 21 da CF, onde é precisa a competência da União, conforme o inciso 12, alínea "f", *“explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão os portos*

*marítimos.*” A União é a responsável pela exploração dos serviços portuários, o que significa possuir natureza pública, traduzido em preços públicos ou tarifas públicas. Além do mais, os terminais arrendados estão situados em bens públicos, o que reforça a cobrança de tarifa pública, análogamente ao pedágio de rodovia, tarifa de frete ferroviário e tarifa de embarque em aeroporto. Caso reconheça que possui natureza de preço privado, ao contrário do definido na CF, a Antaq estaria, conseqüentemente, privilegiando os Terminais e prejudicando os donos de cargas.

A “natureza de preço” pode definir a discussão entre o contratante e contratado no âmbito privado, excluindo a União e até mesmo a própria agência reguladora, o que não é desejado nem correto. Nas exportações FOB e importações CIF, situações típicas da maioria das operações do comércio exterior brasileiro, restam caracterizadas monopólio, em que o dono da carga não tem alternativa de escolha. Esta norma é a oportunidade de começar a sanar este grave problema que atinge a competitividade do Brasil.

**RESOLUÇÃO ANTAQ N° XXX, DE DD DE MMM DE AAAA****Art. 1º - Com alterações**

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

**JUSTIFICATIVA**

- Substituição do termo “taxa” por “tarifa”, porque no vocabulário jurídico/fiscal brasileiro, taxa é denominação de cobrança de valor para o poder público;
- No caso de serviços portuários é consagrada a denominação de tarifa para os preços públicos e de preço para os privados.

**Art.2º****IV - NOVA REDAÇÃO**

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

**JUSTIFICATIVA**

**Exclusão da possibilidade de intermediador de serviços.** Diz em obter um serviço “... com ou sem contratação de intermediador ..”, o que a Usuport discorda, utilizando da característica de “intermediador”. No item V adiciona “... comprovação de pagamento dos serviços prestados mediante emissão de nota fiscal ...”. No mesmo artigo, determina a comprovação de valores, a título de restituição. No

entanto, a tarifa do THC não pode ser incluída na cobrança via Nota Fiscal por Transportador ou seu representante, uma vez que não está relacionada à atividade-fim do Transportador Marítimo ou de seu agente. Assim, na medida em que o THC não faz parte do serviço de frete, é ilegal sob o ponto de vista jurídico, como igualmente está em desacordo com normas contábeis e fiscais. Resta o único entendimento, que a tarifa do THC se enquadra em despesas pagas pelo Transportador Marítimo para o Usuário. Assim, ao final do contrato, o reembolso desse valor deve ser solicitado ao Usuário por meio de Nota de Débito junto com a comprovação do valor pago pelo Transportador ao Terminal, em total transparência.

Não é aceitável a adoção de hipótese de caracterizar o serviço de “intermediação”, porque abre o (perigoso) precedente para qualquer outro serviço ser igualmente definido, sempre em prejuízo do Usuário, o dono de carga. Este é o único tomador de todos os serviços, uma vez que a carga não existindo nada é feito. Não pode existir qualquer intermediação e isto a agência reguladora não pode permitir, para evitar camuflagem de serviços, inclusive os não prestados, coisa comum no segmento.

## **VI - DE ACORDO**

**§ 1o e 2o** - Justificativa de supressão dos parágrafos conforme acima.

**Art. 15.A e Art 27 - DE ACORDO**

**Art. 3º A NORMA CONSTANTE DO ANEXO DA RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 34-ANTAQ, DE 2019, PASSA A VIGORAR COM A SEGUINTE ALTERAÇÃO:**

### **III - ALTERAÇÃO**

Cesta de Serviços (Box Rate): preço cobrado pelo serviço de movimentação das cargas entre o portão do terminal portuário e o porão da embarcação, incluída a guarda transitória das cargas pelo prazo contratado entre o usuário, o transportador marítimo, ou seus representantes, e a instalação portuária ou o operador portuário, no caso da exportação; ou entre o porão da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário, no caso da importação, **acrescidos de outros serviços correntes prestados pelo terminal ao transportador, tais como, remoção em bordo, carregamento e descarregamento de contêineres vazios, remoção em terra de contêineres cheios, transbordos etc.**

### **JUSTIFICATIVA**

As definições da RN34 relativas à Cesta de Serviços (Box Rate) e THC são idênticas, exceto quanto à abrangência da primeira ser até o portão e a segunda até o costado, quando se sabe que existe uma gama de serviços prestados pelo terminal ao transportador inclusos no pacote denominado Cesta de Serviços, tais como: remoção em bordo, carregamento e descarregamento de contêineres vazios, remoção em terra de contêineres cheios, transbordos etc. Como se pode demonstrar, a definição não corresponde aos fatos, que podem ser comprovados pela Agência nas tabelas de serviços dos Terminais. O valor da Cesta de Serviços é barganhado por cada Transportador com os argumentos de números médios de contêineres cheios e vazios, remoções a bordo e em terra, atracações, serviços, frequências etc.



**PARÁGRAFO ÚNICO.** - supressão pelas justificativas já expostas acima.

### **Art. 3º. - DE ACORDO**

### **Art. 4º ALTERAÇÃO**

Os serviços contemplados na Cesta de Serviços (Box Rate) são realizados pela instalação portuária ou pelo operador portuário, na condição de contratado do transportador marítimo, mediante remuneração livremente negociada, estabelecida em contrato de prestação de serviço ou divulgada em tabela de preços."(NR)

### **JUSTIFICATIVA**

Exclusão da palavra usuário. O Usuário, dono de carga, nunca é o contratante da Cesta de Serviços prestados ao navio.

### **Art. XX - Inclusão**

Assim, se faz necessário que a norma possua cláusula determinando o ressarcimento em dobro, como penalidade ao agente que praticou abusividade no valor da tarifa cobrada ao Usuário. Na hipótese de não haver cláusula desta natureza, a norma se torna quase inócua. A cobrança de valor exorbitante é um fato econômico que deve ser coibido instantaneamente, em razão de inibir negócios, prejudicando a coletividade. Ao deixar o abuso se tornar um processo administrativo, normalmente demorado, a Agência protege o agente abusador e pune a vítima, que por sua vez interrompe o ritmo de exportação ou importação por conta dos prejuízos, deixando de gerar riquezas ao país.

**USUPORT**

ASSOCIAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS DA BAHIA