

**Consulta Pública ANTAQ nº 08/2018**  
**Regulação da prestação de serviço de escaneamento de contêineres nos terminais portuários brasileiros**

I. O escaneamento de contêineres deveria ser item incluso na "cesta de serviços" (box rate), prevista no art. 11 da Resolução nº 2.389-ANTAQ, ou deveria ser cobrada de forma individualizada? Apresente documentos e/ou estudos econômicos de forma a fundamentar os argumentos apresentados.

R.: O escaneamento de contêineres é uma atividade fiscalizatória exercida pela aduana brasileira, e não pode ser entendido, em hipótese nenhuma, como um dos serviços conexos à movimentação e armazenagem de cargas, para os quais são permitidas pela Receita Federal se auferir receitas acessórias e decorrentes da prestação de serviços conexos, ofertados optativamente aos exportadores.

A Abiquim se opõe a cobrança adicional e avulsa vinculada ao escaneamento de contêineres (fora do Box Rate) e a quaisquer outros procedimentos relacionados ao exercício da fiscalização aduaneira (como balança, câmeras, vigilância, instalações, sistemas, etc.) pelo fato de estes já estarem contidos na tarifa cobrada pela concessionária ou permissionária, conforme disciplina o art. 4º da IN RFB 1.208/11.

Reforçamos ainda que, a aquisição do escâner pelo terminal de contêiner é apenas um dos requisitos da Alfândega indispensáveis para a qualificação de o terminal operar como um recinto alfandegado. Portanto, não se trata de um serviço prestado. Quem recebe a imagem gerada pelo escaneamento é a Alfândega, representando o Estado Brasileiro, que tem o poder de polícia e a obrigação de coibir contrabandos, descaminhos, armas, drogas e ameaças de terrorismo, em favor do interesse público.

Sobre os documentos e/ou estudos econômicos para fundamentar os argumentos apresentados, encaminhamos as tabelas com os valores praticados pelos concessionários nos Portos do Rio de Janeiro e de Sepetiba, no Rio de Janeiro, e de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, disponibilizados por nossos associados, onde constam as taxas cobradas pelo serviço de escaneamento separadamente da "cesta de serviços" (box rate), indo ao contrário do que disciplina o art. 4º da IN RFB 1.208/11.

Com relação ainda a apresentação de documentos e/ou estudos, solicitamos respeitosamente que essa Agência realize uma Análise de Impacto Regulatório (AIR) sobre a cobrança de escaneamento e dê transparência para a sociedade geral, em concordância com às melhores políticas públicas internacionais preconizadas, inclusive, no âmbito da Organização Mundial das Aduanas – OMA, bem como realize estudos, que conforme o art. 27, inciso II, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, é uma de suas esferas de atuação:

*“Lei Nº 10.233, de 5 de Junho de 2001.*

*Seção III - Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Aquaviários*

*Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:*

*I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias;*  
***II – promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;***

II. Quem deveria ser o sujeito passivo da tarifa/preço de inspeção não invasiva de contêineres? Justifique.

R.: Os operadores portuários, como “fiéis depositários” e por força de legislação têm o dever de providenciar a inspeção não invasiva de contêineres sendo que este serviço deve estar incluso no “box rate”, conforme dispõe o art. 4º da IN RFB 1.208/11:

*“Instrução Normativa RFB nº 1.208, de 04 de novembro de 2011*

#### *CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES*

*Art. 4º A concessionária ou permissionária cobrará do usuário tarifa que englobe todos os custos, inclusive seguros, remuneração dos serviços e amortização do investimento, bem como aqueles necessários ao exercício da fiscalização aduaneira, nos termos e limites determinados pela autoridade competente.”*

Portanto, o sujeito passivo da tarifa/preço de inspeção não invasiva de contêineres não é o importador e o exportador, pois não solicitam o escaneamento, sendo este papel exclusivo da Alfândega.

III. Aponte quais seriam os agentes mais beneficiados diretamente com a prestação da atividade de escaneamento de contêineres nos portos brasileiros e se houve ganhos de mercado dos produtos brasileiros decorrentes dessa atividade.

R.: Os operadores portuários são os mais beneficiados diretamente com a prestação da atividade de escaneamento de contêineres nos portos brasileiros, pois contextualizando cada concessionária cobra valores diferentes por porto, conforme verificamos nas tabelas dos terminais que enviamos em conjunto a essa contribuição para fundamentar nossa justificativa.

Com relação aos ganhos de mercado dos produtos brasileiros decorrentes dessa atividade, a cobrança adicional da taxa de escaneamento ela não gera ganhos para os importadores e/ou exportadores e sim, onera ainda mais o custo para as empresas, gerando conseqüentemente redução da competitividade do produto brasileiro e aumentando o famigerado “Custo Brasil”.

Por fim, sugerimos respeitosamente que essa Antaq intensifique a fiscalização dos montantes investidos pelos terminais portuários na compra dos equipamentos e os compare com o período que os próprios levam para amortizá-los.

IV. Apresente informações e/ou estudos econômicos que fundamentem e demonstrem a pretensa exorbitância nas cobranças perpetradas, seus impactos ou a racionalidade de tais cobranças.

R.: Para fundamentar e demonstrar a pretensa exorbitância nas cobranças perpetradas, encaminhamos ilustrativamente as tabelas com os valores praticados pelos concessionários nos Portos do Rio de Janeiro e de Sepetiba, no Rio de Janeiro, e de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, disponibilizados por nossos associados, onde constam as taxas cobradas pelo serviço de escaneamento separadamente da “cesta de serviços” (box rate), as quais demonstram a ilegalidade.

Posto isto, solicitamos respeitosamente que essa Antaq suspenda imediatamente a cobrança do escaneamento de forma individualizada (fora do Box Rate), bem como solicite aos terminais que detalhe aos importadores e exportadores todos os custos envolvidos na referida cesta de serviços (box Rate).

V. Considerando haver grandes discrepâncias entre os valores cobrados, como a ANTAQ poderia coibir eventuais abusividades? A regulação por price-cap seria oportuna e viável? Justifique.

R. A ANTAQ deveria proibir a cobrança, considerando que o equipamento é um requisito mínimo para alfandegamento do terminal.

Cabe lembrar que o setor privado já havia reportado a irregularidade a essa Antaq em 12 de junho de 2014, quando a Confederação Nacional da Indústria (CNI), a Abiquim e outras 44 entidades que representam importantes setores da indústria brasileira assinaram a Carta nº 003/2017 – Área Internacional endereçada na ocasião ao Diretor Geral da Antaq, Dr. Adalberto Tokarski, formalizando o pedido de imediata suspensão, em todos os terminais portuários brasileiros, da cobrança de tarifa pelo escaneamento (inspeção não invasiva) de contêineres, visto não haver respaldo legal para essa cobrança e por contrariar o disposto nos artigos 4º e 5º da Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil (RFB) nº 1.208 de 2011 e no artigo 11 da Resolução ANTAQ nº 2.389 de 2012.

Portanto, sendo a cobrança compulsória e sem qualquer indício de contratualidade nem a contraprestação de serviço ao dono da carga, de acordo com as leis brasileiras e a Constituição Federal, entendemos que a cobrança seja ilegal.

VI. Apresente sugestões, documentos e/ou estudos, frente a necessidade de se obter maior clareza conceitual nas atividades realizadas nos portos brasileiros, dada a atividade de escaneamento de contêineres, no sentido de uma maior uniformidade de terminologias dos serviços prestados pelos terminais privados, aos moldes das nomenclaturas constantes das tabelas tarifárias dos portos brasileiros.

R.: A atividade de escaneamento de contêineres não poderia ser cobrada pelos operadores portuários fora do box rate, pois já se encontra incluso nessa cesta de serviços. Portanto, entendemos que é indevida de acordo com a seguinte Resolução ANTAQ nº 2.389/2012, artigo 11:

*“Resolução nº 2.389 – Antaq, de 13 de fevereiro de 2012*

*Capítulo V - Das Disposições Complementares e Finais*

*Art. 11. Os serviços realizados para atender exigência da autoridade aduaneira, sanitária, ambiental ou correlata, quando prestados indistintamente a todas as cargas, serão incluídos no valor do Box Rate ou, se for o caso, da armazenagem, comunicando-se o fato à Autoridade Portuária no prazo máximo de 10 (dez) dias a contar do início da cobrança ou do surgimento do evento que a motivou.”*

A nossa sugestão é que a Antaq suspenda imediatamente a cobrança do escaneamento de forma individualizada (fora do Box Rate), solicitando aos terminais que detalhe aos importadores e exportadores todos os custos envolvidos na referida cesta de serviços.

Por fim, sugerimos a essa Agência Reguladora que intensifique a fiscalização dos valores cobrados (inclusos no box rate) para se impedir abusividades na cobrança pelos terminais.

VII. Detalhe os serviços inerentes, acessórios ou complementares da atividade de escaneamento de contêineres e quais as rubricas da tabela tarifária ou de preços compõem esses serviços.

R.: Os operadores portuários cobram pela inspeção não invasiva, por container, mesmo não sendo caracterizado como um “serviço”, uma vez que, se trata de fiscalização aduaneira no modo não invasivo, realizada pela Alfândega/RFB, e que não pode onerar o importador e exportador.

Posto isto, solicitamos respeitosamente que essa Agência suspenda imediatamente a cobrança do escaneamento de forma individualizada (fora do box rate) e solicite aos terminais que detalhe aos importadores e exportadores todos os custos envolvidos na referida cesta de serviços (box rate).

VIII. Apresente estudos com referenciais comparativos (benchmarking) pertinentes do setor portuário internacional, com relação à atividade de inspeção não invasiva de contêineres.

R.: Não dispomos de referenciais comparativos (benchmarking) pertinentes do setor portuário internacional relacionados à atividade de inspeção não invasiva de contêineres.

Por fim, queremos registrar que a Abiquim endossa a contribuição enviada pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) em resposta a essa Consulta Pública.

## Formulário de Proposta de Alteração da Minuta da Resolução Antaq nº 6.124/2018

<b>Texto Atual</b> <b>CAPÍTULO II - Das Disposições Preliminares</b> <b>Artigo 2º - Inciso VI</b>	<b>Texto Proposto</b> <b>CAPÍTULO II - Das Disposições Preliminares</b> <b>Artigo 2º - Inciso VI - Alteração</b>
<p>Art. 2º Para os efeitos desta Norma, considera-se:</p> <p>.....</p> <p>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 pelo prazo contratado entre empresa de navegação, ou seu representante, e instalação portuária ou operador portuário, no caso da exportação, ou entre o porão da embarcação e sua colocação na pilha do terminal portuário no caso da importação;</p>	<p>Art. 2º Para os efeitos desta Norma, considera-se:</p> <p>.....</p> <p>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 pelo prazo contratado entre empresa de navegação, ou seu representante, e instalação portuária ou operador portuário, no caso da exportação, ou entre o porão da embarcação <u>e o portão do terminal portuário</u> no caso da importação;</p>
<p><b>Justificativa:</b> Nossa sugestão de alteração normativa propõe que a cesta de serviços (box rate) na importação contemple o percurso entre o porão da embarcação e o portão do terminal portuário, para que haja tratamento isonômico nas operações de exportação e da importação, bem como cobrado uma única vez o custo de Terminal Handling Charge (THC).</p> <p>A Abiquim considera que o THC-2 é uma dupla tributação que onera as indústrias químicas e sua cobrança deveria ser eliminada.</p>	

<b>Texto Atual</b> <b>CAPÍTULO II - Das Disposições Preliminares</b> <b>Artigo 2º - Inciso VII</b>	<b>Texto Proposto</b> <b>CAPÍTULO II - Das Disposições Preliminares</b> <b>Artigo 2º - Inciso VII - Alteração</b>
<p>Art. 2º Para os efeitos desta Norma, considera-se:</p> <p>.....</p> <p>VII - Taxa de Movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge - THC): ressarcimento do 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 empresa de navegação, 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;</p>	<p>Art. 2º Para os efeitos desta Norma, considera-se:</p> <p>.....</p> <p>VII - Taxa de Movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge - THC): ressarcimento do 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 empresa de navegação, ou seu representante, e instalação portuária ou operador portuário, no caso da exportação, ou entre o costado da embarcação e <u>o portão do terminal portuário</u> no caso da importação;</p>

**Justificativa:** Nossa sugestão de alteração normativa propõe que a taxa de movimentação no terminal (Terminal Handling Charge – THC) na importação contemple o percurso entre o porão da embarcação e o portão do terminal portuário, para que haja tratamento isonômico nas operações de exportação e da importação, bem como cobrado uma única vez o custo de Terminal Handling Charge (THC).  
 A Abiquim considera que o THC-2 é uma dupla tributação que onera as indústrias químicas e sua cobrança deveria ser eliminada.

<b>Texto Atual</b> <b>CAPÍTULO II - Das Disposições Preliminares</b> <b>Artigo 9º - Caput</b>	<b>Texto Proposto</b> <b>CAPÍTULO II - Das Disposições Preliminares</b> <b>Artigo 9º - Caput - Exclusão</b>
<p>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 daqueles cujas despesas são ressarcidas por meio do THC, salvo previsão contratual em sentido diverso.</p>	<p>Art. 9º Os serviços de recebimento ou de entrega de cargas para qualquer outro modal de transporte, <del>tanto dentro quanto</del> fora dos limites do terminal portuário, não fazem parte dos serviços remunerados pela Box Rate, nem daqueles cujas despesas são ressarcidas por meio do THC, salvo previsão contratual em sentido diverso.</p>
<p><b>Justificativa:</b> O texto do artigo 9º difere dos conceitos de cesta de serviços (box rate) e de taxa de movimentação no Terminal (Terminal Handling Charge - THC) propostos, respectivamente, no artigo 2º incisos VI e VII, nas operações de exportação.</p> <p>Nossa sugestão de exclusão do termo “tanto dentro quanto” do artigo 9º permeia também o conceito que defendemos de que a taxa de movimentação no terminal (Terminal Handling Charge – THC) deve ser cobrada uma única vez nas operações de exportação e na de importação.</p> <p>A Abiquim considera que o THC-2 é uma dupla tributação que onera as indústrias químicas e sua cobrança deveria ser eliminada.</p>	