



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS  
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO PORTUÁRIA - GRP/SRG

Relatório Técnico nº 6/2019/GRP/SRG

Assunto: Análise das contribuições recebidas no âmbito da Audiência Pública nº 05/2019.

Número	DSNome	DSContribuicao	Análise	Justificativa
1	Secretaria de Advocacia da Concorrência e Produtividade - Seae	Prezados, A íntegra do PARECER SEI Nº 47/2019/COGTS/SAC/SEAE/SEPEC-ME, de 17 de junho de 2019, foi enviado para o e-mail da audiência pública. As principais contribuições foram: Da Definição de Mercado Relevante e da Identificação de Posição Dominante 7. Conforme demonstrado no item anterior deste parecer, a Nota Técnica nº 141/2019/GRP/SRG, que traz a proposta de metodologia ora analisada, estabelece procedimento próprio para definir mercado relevante e identificar posição dominante do terminal cuja alteração de preço estaria sob análise. 8. A Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, a qual institui o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, estabelece o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) como entidade responsável, no âmbito do Poder Executivo, por investigar e decidir, em última instância, sobre matéria de cunho concorrencial. 9. Nesse sentido, ao passo em que proposta em tela trata de metodologia para identificar abusividade de preços e tarifas praticados por terminais e operadores portuários na movimentação de contêineres, esta Secretaria entende que é desejável que tal proposta guarde semelhança com as práticas usualmente utilizadas pelo Cade quando da análise de denúncias sobre abusividade de preços, evitando-se que as apreciações realizadas por ambos os órgãos resultem em conclusões antagônicas, gerando indesejável ruído entre os agentes desse mercado. 10. Assim, recomenda-se à Antaq que alinhe a proposta de metodologia com o Cade. Tal alinhamento poderia ocorrer sob a égide do Memorando de Entendimento (e acordo de cooperação técnica dele decorrente) entre ambos os órgãos, assinado em 18 de maio de 2018. 2.3. Da Recomendação de Preço 11. Conforme demonstrado no resumo da metodologia proposta pela Antaq, se a agência conclui que houve abusividade, passará à determinação do benchmarking para o preço com recomendação de que o reajuste de preço pretendido seja limitado até o valor do preço de referência obtido pela agência. 12. Acontece que a determinação do TCU à agência não chega a esse ponto, limitando-se a determinar que a Antaq estabeleça tão somente uma metodologia para analisar as denúncias sobre abusividade. Ou seja, em tese, a recomendação de preço em caso de identificação de abusividade foi uma escolha da agência que não decorreu da determinação do tribunal. 13. Ademais, a nota técnica com a proposta de metodologia não menciona a necessidade de, em caso de se identificar abusividade, comunicar ao Cade. Tal obrigatoriedade está definida na própria lei de criação da Antaq, qual seja, a Lei nº 10.233/2001. In verbis: Art. 31. A Agência, ao tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração da ordem econômica, deverá comunicá-lo ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, à Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça ou à Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda, conforme o caso. (grifos não constantes no original) 14. Dessa forma, esta Secretaria recomenda que a Antaq deixe claro que, ao identificar fato que possa configurar abuso de posição dominante, comunique ao Cade, conforme determinado em lei, a despeito de que essa comunicação não implica que a agência finalize sua análise sobre o problema identificado. 15. Quanto à recomendação de preço, esta Secretaria sugere que a agência reavalie a proposta, pois tal recomendação pode não ser efetiva, dado que, aparentemente, tal sugestão não teria o enforcement necessário para ser seguido pelo terminal portuário. Outra razão é que tal recomendação poderia ser tida como uma segunda punição pelo mesmo ato, qual seja, o abuso de posição dominante, se o Cade vier a, também, condenar o agente. 16. Acrescente-se que a metodologia proposta pela Antaq poderia, inclusive, ser utilizada pelos terminais como roteiro para definir novos preços, levando à prática de preços maiores do que os que seriam estabelecidos se não houvesse o benchmarking proposto. Exemplifica-se: a metodologia, conforme mencionado neste parecer, utiliza uma matriz MCDA com mais de 30 itens para verificar a justa causa do reajuste; no limite, um dado terminal - em lugar de utilizar estratégias de mercado para definição de seus preços - poderia verificar a pontuação resultante dessa matriz para chegar a um valor máximo que não seria considerado abuso conforme a metodologia da agência, atingindo preços mais altos do que os que seriam praticados com base exclusivamente em estratégias de mercado. 17. Por fim, se, conforme a análise da Antaq, seja constatada posição dominante do terminal portuário e abuso dessa posição, o problema poderia ser a configuração do mercado em si - em tese, o mercado de movimentação de contêineres é competitivo; se um terminal conseguiu exercer abuso de posição dominante, tal fato poderia configurar uma ausência de contestabilidade no mercado. Nesse sentido, a simples recomendação de preço não parece ser o instrumento adequado à solução dessa ausência	Acatada parcialmente	<p>A respeito da definição do mercado relevante e identificação de posição dominante, entende-se que a proposta alinha-se à sugestão contida na contribuição da Seae, considerando que foram utilizados materiais de referência e informações do CADE. Não obstante, a ANTAQ deve obediência alguma ao CADE, pois não está na sua jurisdição. A ANTAQ possui competências exclusivas no âmbito concorrencial no setor de transporte aquaviário e, se quiser contradizer o CADE em seus entendimentos e métodos, fará com tranquilidade e ampla legalidade. Ademais, o CADE não é senhor poderoso da doutrina antitruste, mesmo dentro do órgão existem divergências.</p> <p>Com relação à sugestão de comunicação ao CADE, informa-se que o fluxo de análise será readequado, incorporando parte da contribuição.</p> <p>No tocante à aplicação de preços-teto, entende-se não haver duplicidade de punição, haja vista que a adequação dos preços visa resguardar a modicidade na ótica do serviço adequado, enquanto à apuração de condutas abusivas na ótica concorrencial (exclusionárias) caberá ao CADE avaliar e definir a penalidade adequada caso a caso. Contudo, não há óbices para a cumulatividade de sanções, desde que as infrações sejam igualmente cumulativas.</p> <p>No mais, a análise de justa causa será modificada considerando, entre outros elementos, os argumentos da contribuição.</p>
2	Plural - Associação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Lubrificantes, Logística e Conveniência	ANTAQ - CP 05/2019 PROPOSTA DE ROTEIRO DE ANÁLISE DE REAJUSTE E ABUSIVIDADE DE PREÇOS DOS TERMINAIS A Plural - Associação Nacional das Distribuidoras de Combustíveis, Lubrificantes, Logística e Conveniência, entidade de classe de âmbito nacional que congrega as principais empresas distribuidoras de combustíveis e de lubrificantes do país, tendo entre suas associadas Air BP Brasil Ltda., Castrol Brasil Ltda., Cosan Lubrificantes e Especialidades S.A., Chevron Brasil Lubrificantes Ltda., Ipiranga Produtos de Petróleo S.A., Petrobras Distribuidora S.A., Petronas Lubrificantes Brasil S.A., Raizen Combustíveis S.A., Shell Brasil Petróleo Ltda., Total Lubrificantes do Brasil Ltda e YPF Brasil Comércio de Derivados de Petróleo Ltda., vem respeitosamente apresentar contribuições e pontos de atenção em relação à Proposta de Roteiro de Análise de Reajuste e Abusividade de Preços dos Terminais submetida à Consulta Pública. Em primeiro lugar, cumpre destacar que a definição do preço do contrato é tema que diz respeito diretamente à liberdade de iniciativa de concorrência (CF, art. 1.º, IV, e 170, IV). Trata-se de condição livremente pactuada entre os contratantes para a formação dos negócios jurídicos, que não pode e não deve estar sujeita a ingerência estatal. A liberdade de negociação entre as partes restaria comprometida caso a metodologia proposta exigisse a vinculação a um índice econômico para reajuste de cada serviço ou se o reajuste dependesse de autorização prévia do órgão regulador. Neste sentido, e não obstante à própria Nota Técnica nº 141/2019/GRP/SRG já ajustar este possível conflito regulatório, a Plural ratifica seu posicionamento pela livre iniciativa e liberdade econômica dos agentes, considerando que a proposta em comento é exclusivamente voltada para análise de potencial abusividade de preços. Em que pesem as preocupações manifestadas, a PLURAL reitera seu compromisso e interesse em contribuir com aprimoramentos regulatórios que permitam ampliar a transparência, sempre com vistas a proteger os interesses dos consumidores e promover a livre concorrência. Desta forma, são apresentados alguns pontos de atenção em relação à proposta: I - Definição de conceitos e discriminação de ativos submetidos à normativa A metodologia proposta se aplica aos terminais portuários, sendo fundamental distinguir e discriminar na resolução a diferença entre um TERMINAL DE USO PRIVATIVO MISTO e uma BASE DE DISTRIBUIÇÃO, que também pode estar localizada em áreas portuárias, contudo, tem classificação e função distinta. O Terminal de Uso Privativo Misto tem como função a prestação de serviços de embarque/desembarque e de movimentação de cargas para terceiros, provenientes ou destinados ao transporte aquaviário. Trata-se de instalação de movimentação de petróleo, seus derivados, gás natural, inclusive liquefeito (GNL), biocombustíveis e demais produtos regulados pela ANP, localizada em área portuária e autorizada a operar conforme resolução 52/2015. A Base de Distribuição tem a função de armazenamento, mistura, expedição e comercialização de produtos. Trata-se de instalação autorizada a operar pela ANP conforme resolução 42/2011, cuja propriedade ou posse seja de um ou mais agentes autorizados ao exercício da atividade de distribuição. Desta forma, pela própria natureza da operação, a resolução ora em análise não se aplica às bases de distribuição. II - Inadequação da aplicação de metodologia destinada a outro segmento e com suas especificidades A proposta de metodologia teve sua origem no Acórdão nº 2310/2018, cujos destinatários são os terminais e operadores portuários na movimentação de contêineres. Entende-se que a aplicação da mesma metodologia para terminais privados gera uma série de distorções, dadas as características distintas das operações. Ademais, a Análise Multicritério de Apoio à Decisão - MCDA foi desenvolvida com base em metodologia aplicada à Navegação Interior, que também não guarda similaridade com as operações em terminais. Desta forma, sugere-se o desenvolvimento de proposta específica que observe as condições e peculiaridades desta atividade. Em relação à análise da concorrência e análise comparativa, entende-se que a aplicação dos conceitos ao negócio em si, ou seja, terminais portuários, requer uma avaliação criteriosa e aprofundada dos critérios estabelecidos pelo CADE, para mitigar distorções. Cita-se como exemplo a dimensão geográfica, cujo critério não parece ser adequado, visto que esta é uma atividade em que pode haver efetiva competição entre terminais portuários localizados em diferentes regiões.	Acatada parcialmente	<p>A metodologia destina-se à análise de abusividade de preços de serviços portuários. Em relação à aplicação a terminais de uso privado não se observa necessidade de utilização de procedimento diferenciado, pois esses exercem a mesma atividade. É o princípio da isonomia, sem qualquer contradição com o princípio da livre iniciativa e autonomia de vontades, mitigado pela própria CF88, que protege o direito ao consumidor e age em desfavor dos lucros arbitrários, possível principalmente na presença de poder de mercado. Como se vê no fluxo, a intervenção em preços é medida excepcional, após passar por diversos filtros.</p> <p>Quanto à análise concorrencial, entende-se pela alteração do texto da proposta em consonância com a sugestão.</p>
		Contribuições à Audiência Pública nº 05/2019-ANTAQ Trata-se da apresentação de contribuições à proposta de metodologia de análise de reajuste e abusividade de preços dos terminais portuários, pelo segmento industrial orizicola nacional, no contexto da Audiência Pública nº 05/2019-ANTAQ. a) Reajuste tarifário Inicialmente, cumpre destacar a relevância de que seja mantida na metodologia a análise do reajuste tarifário, porquanto		

3	Associação Brasileira da Indústria do Arroz - Abiarroz	<p>independentemente das variáveis que compõe este critério, é irrefutável que os usuários estão sujeitos a práticas abusivas decorrentes de reajuste de preço/tarifa pelos terminais portuários. Este entendimento está alinhado com a determinação do TCU no acórdão nº 2310/2018-Plenário, o qual determina, no item 9.1.2 a elaboração de medidas pela ANTAQ para acompanhar, de forma sistemática, o comportamento dos preços e tarifas praticadas no segmento de contêiner, bem como item 9.4, referente à desatenção explícita à Lei nº 10.233/2011, art. 20, II, alíneas a e b, especialmente no que diz respeito à modicidade das tarifas - a qual deve ser observada, inclusive, para os reajustes praticados pelos terminais. Também o item 9.8.2 do acórdão destaca expressamente a observância à legalidade da cobrança de tarifas e/ou preços tendo em conta o princípio de pagamento pelo usuário por custos dos serviços em regime de eficiência e a modicidade tarifária. O usuário está exposto a reajuste abusivo na medida em que, na falta de padronização das rubricas dos serviços prestados pelos terminais, não detém uma base de comparação para identificar eventual abusividade em reajuste praticado, o que o deixa em condição de total vulnerabilidade. Ainda, é certo que independentemente das variáveis existentes para o reajuste de preços, estes não devem estar descolados dos princípios de modicidade e eficiência, o que justifica a análise do reajuste tarifário por meio de metodologia específica para a identificação de prática abusiva. O simples fato de estar o serviço em análise submetido ao regime regulatório da remuneração de serviços sob preço livre não pode servir de causa para excluir o reajuste tarifário da metodologia proposta, porquanto o referido regime não deve autorizar a realização de reajuste à revelia dos custos e do mercado, sem a discriminação da forma de cobrança e respectiva justificativa. Com efeito, atualmente o usuário não dispõe de instrumentos para a identificação de abusividade na prática de reajuste, o que demonstra a pertinência e assertividade da proposta submetida à consulta pública, no que se refere à inclusão do reajuste tarifário na metodologia proposta. Desta feita, a Abiarroz defende a pertinência da manutenção do critério de reajuste na metodologia de análise de prática abusiva pelo prestador de serviço. b) Da imprescindibilidade da Uniformização das Rubricas dos serviços prestados pelos Terminais Conforme exposto na audiência pública realizada no último dia 11/06, por representante desta Abiarroz, é imprescindível para a devida eficácia da metodologia proposta a publicação, por esta ANTAQ, da Uniformização das Rubricas dos serviços prestados pelos terminais de contêineres, de forma a que o usuário tenha uma base comparativa para identificar indício de abuso e assim proceder à comunicação de abuso junto à Agência. c) Da suficiência e adequação do procedimento proposto - Tratamento e responsabilidade pelas informações Foi ponderado por representante desta Abiarroz, na audiência pública do dia 11/06, a necessidade de inclusão na metodologia proposta de critérios de tratamento da denúncia e de definição de responsabilidade pela disponibilização de informações atinentes aos serviços questionados. Foi citado em audiência o caso da denúncia levada a efeito por esta Abiarroz, referente à cobrança pela Tarifa Emergencial de Bunker. A referida tarifa sequer foi comunicada à Agência, o que leva a forte indício de abuso na sua cobrança, que mereceria tratamento imediato de forma a coibir abusividade. Após a denúncia, apresentada em reunião de usuários realizada em 08 de fevereiro do corrente ano, e formalizada na mesma data (processo nº 50300.000052/2019-98), a Abiarroz recebeu retorno - mais de 2 meses depois, com solicitação de informações sobre: II - Qual a formula de cálculo dessa taxa? III - Qual a motivação de cobrança da taxa? O mesmo foi indagado dos usuários com relação à Taxa de Logística de Exportação, além de questionamentos referentes a demais serviços em que o usuário é tecnicamente hipossuficiente para responder à Agência. Esta prática atenta contra a eficiência que a Agência deve ter no trato das questões sob sua análise, além de desprezar o usuário pelo tempo em que este aguarda uma definição da Agência enquanto absorve os custos do serviço cuja abusividade está sendo questionada. Desta forma, a metodologia somente se mostraria adequada e suficiente caso incluisse no parâmetro de análise o tratamento a ser dado diante do recebimento da</p>	Acatada parcialmente	<p>A metodologia de análise de preços tem por objetivo abarcar todas as possíveis situações envolvendo abusividade, incluindo análise de reajustes e denúncias, sem prejuízo de futuras definições de outras metodologia específicas, caso necessário.</p> <p>A padronização das rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares é objeto do Tema 3.1 da Agenda Regulatória, cujo desenvolvimento está sendo documentado no Processo 50300.00652/2018-52.</p>
4	Sindicato Interstadual da Indústria do Tabaco	<p>Prezados senhores, Dada a importância e complexidade do objeto da Audiência Pública 05/2019, viemos pelo presente manifestar nosso descontentamento com o exíguo prazo de apenas 15 dias (03.06 a 17.06.19) estabelecido para a apresentação de contribuições dos interessados. Diante disso, requeremos à essa Agência a ampliação do prazo para encaminhamento de contribuições em 60 (sessenta) dias, de modo a permitir uma análise mais apurada da proposição de metodologia de análise de reajuste e abusividade de preços dos terminais portuários autorizados e arrendados. Atenciosamente, Carlos Alberto Sehn Assessor da Diretoria</p>	Não acatada	<p>A solicitação de prorrogação de prazo da Audiência nº 5/2019-ANTAQ foi analisada pela Diretoria Colegiada desta Agência, que decidiu pelo indeferimento do pleito, conforme Despachos DG (SEI nº 0788965), DR (SEI nº 0789082) e DT (SEI nº 0790129).</p>
5	BEVILAQUA, MEDEIROS & EMERICK ADVOGADOS ASSOCIADOS	<p>O Contrato de Passagem amplamente utilizado nos portos brasileiros, não é previsto na Lei 12.815/2013 como forma de exploração dos portos e instalações portuárias, sendo tão somente mencionado no Decreto 8.033/2013, quando determina que os Contratos de Arrendamento e Concessão devem resguardar o direito de passagem de infraestrutura de terceiros na área objeto dos contratos. No âmbito regulamentar, a ANTAQ previu em sua Resolução Normativa 7/2016, o direito do interessado localizado na retroárea do porto organizado requerer a passagem com o acesso à área primária, mediante a assinatura de contrato oneroso, a fim de realizar a movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes do transporte aquaviário. Em diversos portos, por exemplo, se tem conhecimento da existência de empresas, localizadas na retroárea do porto organizado, as quais, mediante Contrato de Passagem, interligam suas esteiras aéreas ao complexo já existente de empresas detentoras de Contratos de Arrendamento. Considerando que o detentor do Contrato de Passagem consegue se interligar com facilidade à área primária, acaba possuindo as mesmas condições operacionais que os Arrendatários. Ressalta-se que, neste caso, ambos tipos de terminais referenciados praticam a mesma atividade, atuam no mesmo mercado dominante, com os mesmos agentes. O quadro comparativo abaixo indica que, embora operem de maneira muito similar, divergem do regimes de exploração descrito anteriormente: 1.1 Objeto ARRENDAMENTO: Utilização e exploração de bem público dentro da área do porto organizado. 1.2 Objeto PASSAGEM: Utilização e exploração de bem público dentro da área do porto organizado. 2.1 Formalização ARRENDAMENTO: Contrato de Arrendamento, através de outorga pelo Poder Concedente 2.2 Formalização PASSAGEM: Contrato de Passagem, sem outorga e firmado com Administração Portuária. 3.1 Concorrência ARRENDAMENTO: Licitação prévia. 3.2 Concorrência PASSAGEM: Não há concorrência prévia. 4.1 Tarifa ARRENDAMENTO: Outorga fixa + outorga variável, previstas em contrato. 4.2 Tarifa PASSAGEM: Pagamento de valor calculado livremente sobre a área utilizada para passagem. 5.1 Regulação ARRENDAMENTO: Máxima. 5.2 Regulação PASSAGEM: Mínima 6.1 Metas ARRENDAMENTO: Previsão de quantidade mínima de movimentação anual. 6.2 Metas PASSAGEM: Não há meta prevista. 7.1 Reversão de bens ARRENDAMENTO: Reversão obrigatória. 7.2 Reversão de bens PASSAGEM: Não se aplica. 8.1 Prazo ARRENDAMENTO: Limitado ao prazo previsto no contrato, prorrogável uma única vez por mesmo período. 8.2 Prazo PASSAGEM: Prorrogável quantas vezes forem necessárias. Veja que os beneficiários dos Contratos de Passagem não são submetidos a qualquer tipo de prévia concorrência pública, não se obrigam ao cumprimento de uma meta contratual em garantia à Administração Pública, e tão somente devem efetuar um pagamento mensal de tarifa calculada de acordo com a área utilizada para a passagem da infraestrutura de interligação. Portanto, em que pese desfrutem das mesmas condições operacionais e estejam em mesmo patamar perante a clientela, os detentores do Contrato de Passagem estão sujeitos ao pagamento de tarifas irrisórias quando comparadas às pagas pelos arrendatários, podendo acordar livremente sobre os preços aplicados aos usuários. Além disso, não são submetidos à intensa regulação e, inicialmente, arcam apenas com a construção da passagem para se interligar ao cais público, sequer havendo a reversibilidade de bens ao final da vigência contratual. O tratamento desigual entre players que atuam em mesmas condições operacionais, reflete diretamente no desequilíbrio econômico-financeiro e perda de competitividade dos terminais outorgados, ao passo que os beneficiários do Contrato de Passagem operam em condições legais mais flexíveis e pagam taxas comparativamente inferiores. Dessa maneira, caso a normativa entre em vigor, visando equalizar o tratamento desigual até o momento aplicado aos descritos players, verifica-se a necessidade dos detentores de contratos de passagem serem incluídos ao pretendido controle sobre a abusividade de preços dos terminais portuários autorizados e arrendados previsto pela norma em questão.</p>	Não acatada	<p>Por determinação da Resolução nº 6852-ANTAQ/2019 foi autuado o processo nº 50300.000044/2020-85 no qual sendo avaliada proposta de regulamentação de terminais retroportuários que se utilizam de contratos de passagem. A partir de suas conclusões, a presente metodologia poderá ser aplicada aos prestadores de serviços portuários localizados nos retroáreas.</p>
6	ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS	<p>1- Suspensão da Audiência Pública, a fim de cada setor consiga avaliar os impactos da metodologia em seu negócio, pois o prazo para analisar a Nota Técnica (NT 141/19) foi bastante exíguo; 2- A Agência precisa entender a pluralidade de serviços prestados nos portos e aplicar uma metodologia que se restrinja somente ao controle de abusividade, por denúncia, e que seja diferenciada para cada setor: contêineres, graneis líquidos, etc.; 3- Logo, retirar a análise de reajuste de preço do escopo da NT 141/19 e, conseqüentemente, da metodologia, pois não é cabível regulação de preços em mercados que funcionam por oferta x demanda; 4- Caso permaneça a análise de reajuste de preços, os filtros utilizados pela metodologia precisam ser adequados para cada operação. Por exemplo, a análise de justa causa da elevação de preços dos serviços portuários, constante na NT 141/19, não leva em conta questões como (i) tipo de produto armazenado, (ii) material utilizado para construção de cada tanque, (iii) tipo de manutenção, (iv) questões operacionais para execução das atividades com segurança e eficiência, entre outros aspectos.</p>	Não acatada	<p>A solicitação de prorrogação de prazo da Audiência nº 5/2019-ANTAQ foi analisada pela Diretoria Colegiada desta Agência, que decidiu pelo indeferimento do pleito, conforme Despachos DG (SEI nº 0788965), DR (SEI nº 0789082) e DT (SEI nº 0790129).</p> <p>A metodologia será complementada com outras variáveis para permitir análises mais acuradas nas avaliações de mercados e preços, tais como: essencial facilities, diferenciações na qualidade dos serviços (eficiência).</p> <p>Além disso, a metodologia permitirá aos outorgados a apresentação de justificativas complementares para demonstração da razoabilidade do nível de preços. Ademais, a contribuição nega as competências legais da ANATQ na regulação econômica do setor.</p>
7	Federação das Indústrias do Estado de São Paulo FIESP	<p>A FIESP acredita que a livre concorrência e a transparência são as melhores práticas para formação e determinação de preços e tarifas em qualquer setor econômico. Para o setor portuário, é fundamental a aplicação da modicidade tarifária sempre que possível e de maneira justa de forma a garantir a competitividade dos produtos importados e exportados. Assim, contribuímos com os seguintes pontos para a AP 05/2019: à€ Divulgação da memória de cálculo e histórico de preços e tarifas, bem como os reajustes. à€ Modicidade tarifária de maneira justa e revisões das políticas de formação de preços de forma a reduzir eventuais duplicações de cobrança de tarifas. à€ Manutenção da liberdade de formação de preços pelo livre mercado e tarifas definidas por regulação, respeitando a modicidade tarifária e a transparência. à€ Os contratos estabelecidos entre as partes devem respeitar a liberdade econômica, a modicidade tarifária e as tarifas reguladas. à€ Adoção de princípios de Governança com a divulgação dos balanços nos moldes de empresas de capital aberto, de modo a garantir a transparência dos dados e da formação de preços. à€ Envio da estrutura e cálculo de custos para a Agência Reguladora. à€ Ação ativa da agência reguladora no que compete à fiscalização, atuação e garantia da transparência. O entendimento é que, em uma política de transparência de</p>	Não acatada.	<p>A contribuição elenca diretrizes e sugestões que ultrapassam o escopo da metodologia. Ademais, modicidade, competitividade, eficiência, transparência, liberdade vigiada, isonomia e tratamento não discriminatório são nortes da proposta, resguardado o sigilo comercial e contábil.</p>

		informações, em um mercado competitivo, os preços de referência são menores. Desse modo, como resultado, temos um aumento na competitividade nos preços finais dos produtos de forma a beneficiar os consumidores finais.		
8	PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	O prazo estipulado para a Consulta Pública, de apenas 15 dias, contraria o determinado na própria proposta de norma da ANTAQ, submetida à consulta por meio da Audiência Pública 13/2018, que determina prazo mínimo de 45 dias. Além disso, o documento Diretrizes Gerais e Guia Orientativo para Elaboração de Análise de Impacto Regulatório da Casa Civil, também orienta um prazo mínimo de 45 dias. Agrava a situação o fato de o aviso de audiência pública ter sido publicado no Diário Oficial da União apenas 1 dia útil antes do início do prazo da consulta, o que também viola a norma proposta pela própria ANTAQ. Além do prazo, a consulta pública não contém um relatório de Análise de Impacto Regulatório. A própria diretoria da agência afirmou na audiência presencial que o controle de custos implica ônus regulatório desnecessário, que não traz benefícios concretos para o setor. A submissão à consulta pública de um procedimento que, no limite do argumento, pode levar a uma prática que a própria agência reconhece não trazer benefícios para o setor, no mínimo, demonstra a necessidade de elaboração de um relatório de Análise de Impacto Regulatório, conforme as mencionadas Diretrizes Gerais e Guia Orientativo para Elaboração de Análise de Impacto Regulatório. Sendo assim, pugna-se pela prorrogação do prazo para as contribuições para, no mínimo, 45 dias, a contar da emissão de relatório de Análise de Impacto Regulatório, com o intuito de permitir a adequada participação do setor regulado e garantir uma melhor governança regulatória.	Não acatada	A solicitação de prorrogação de prazo da Audiência nº 5/2019-ANTAQ foi analisada pela Diretoria Colegiada desta Agência, que decidiu pelo indeferimento do pleito, conforme Despachos DG (SEI nº 0788965), DR (SEI nº0789082) e DT (SEI nº 0790129). Conforme o Despachos DG (SEI nº 0788965), o tempo concedido para participação social foi adequado, "especialmente por se tratar de proposta de metodologia a ser adotada internamente, com vistas à sistematização da análise de abusividade dos preços praticados pelos terminais portuários, ou seja, estamos apenas conferindo metodologia, estrutura e transparência a um procedimento já realizado no âmbito desta Agência." Por fim, mesmo sem a obrigatoriedade legal para elaboração de AIR, a Agência produziu uma Análise de Impacto Regulatório exposta no Relatório AIR nº 4/2020/GRP/SRG (1002376), demonstrando os benefícios da implantação da presente metodologia.
9	PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	A metodologia apresentada, com os ajustes que serão propostos nas contribuições seguintes, deve se aplicar apenas a denúncias de preços abusivos, conforme solicitação do TCU. Durante a audiência presencial, realizada no dia 11 de junho, foi enfatizado pelos Diretores que o entendimento da Agência é de que os preços são livres e que o controle de custos implica ônus regulatório desnecessário e que não traz benefícios concretos. Nesse sentido, pugna-se para que o procedimento submetido à consulta, repita-se, após os ajustes que serão propostos nas contribuições seguintes, seja aplicado apenas em caso de denúncia de prática de preços abusivos, visando evitar que o procedimento se transforme em controle de preços e custos, o que, além de violar a liberdade de preços preconizada pela própria ANTAQ, conforme pontuado pela própria Agência, criaria um ônus regulatório considerável, sem qualquer benefício para o setor.	Não acatada	Trata-se de incumbência legal da Agência Reguladora no acompanhamento de preços dos serviços portuários outorgados a privados. Os preços são livres, mas com liberdade vigiada. Além disso, a presente proposta visa o cumprimento do Acórdão nº 2310/2018-Plenário, que determinou à ANTAQ o desenvolvimento de metodologia de análise de denúncias sobre abusividade de preços e tarifas praticados por terminais e operadores portuários na movimentação de contêineres, com vistas a harmonizar objetivos de usuários e prestadores de serviço, preservado o interesse público, nos termos do art. 20 da Lei 10.233/2001.
10	PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	O fluxo proposto para análise de abusividade tem como ponto fundamental a análise da existência de posição dominante em mercado relevante de serviços portuários. Uma vez identificada a posição dominante, seguindo o fluxo proposto, passa-se a uma análise de custos, para se avaliar a existência de justa causa para o reajuste aplicado. Da análise do fluxo proposto, pode-se afirmar que, caso a análise de concorrência não seja realizada de forma adequada, o procedimento que deveria ser de análise de denúncia de abusividade de preços se transformará, na prática, em um procedimento de controle de custos, uma vez que chegará a esse controle em todos os reajustes informados. Ressalte-se que a própria ANTAQ, durante a audiência presencial, afirmou que o controle de custos implica ônus regulatório desnecessário e que não traz benefícios concretos para o setor. A correta definição de mercado relevante é fundamental para a identificação da posição dominante e de eventual abuso dessa posição, em relação aos preços praticados. O CADE, autoridade antitruste nacional, publicou, em 2017, estudo sobre o Mercado de Serviços Portuários. Neste estudo, o próprio CADE aponta a dificuldade de definição de mercado relevante na análise de serviços portuários e na aferição de poder de mercado. A despeito disso, a proposta da ANTAQ traz uma definição simplificada de mercado relevante, considerando o perfil de carga (granel sólido, granel líquido, carga geral e contêiner) e a região geográfica de localização do terminal. O CADE reconhece que, nesse mercado, em muitos casos, para definição de mercado relevante, é necessário refinar ainda mais a classificação da dimensão do produto. Em relação à dimensão geográfica, o Conselho também aponta dificuldade na definição, uma vez que depende de inúmeros fatores, muitos deles extrínsecos ao porto ou terminal avaliado. Deve ser estabelecido um método específico para a definição de mercado relevante no mercado de serviços portuários, que considere o caso concreto e as dificuldades do setor, não devendo ser usado um método genérico, com fatores predeterminados, como o ora proposto. Dessa forma, considerando a importância fundamental dessa etapa do fluxo, pugna-se pela elaboração, por essa Agência, de um método de definição de mercado relevante detalhado, que seja adequada aplicável ao mercado de serviços portuários, para que o procedimento ora submetido à consulta não se torne, na prática, um procedimento de controle de preços e custos, feito a cada reajuste. Ressalte-se que o método a ser definido também deve passar por consulta pública específica, para garantir a adequada participação social na elaboração de ferramenta com essa dimensão e importância.	Acatada parcialmente	De plano, claramente a ANTAQ não está subordinada ao CADE, e vice-versa. A ANTAQ possui competências normativas exclusivas na regulação econômica do setor portuário. E o CADE não possui qualquer competência normativa, especialmente no setor portuário. Segundo, considera-se pertinente a revisão da conceituação de mercado relevante, como fizemos. Porém, entende-se desnecessário realizar, obrigatoriamente, consulta pública específica, sem prejuízo de adoção de procedimento de tomada de subsídios para futuros aprimoramentos. O tema de Mercado Relevante é algo já bem consolidado na doutrina antitruste. Na denúncia, se o regulado discordar do mercado relevante que constou na análise da ANTAQ, poderá defender a alternativa na petição, no caso concreto. Ademais, a metodologia será complementada com outras variáveis para permitir análises mais acuradas nas avaliações de mercados e preços, tais como: essencial facilities, diferenciações na qualidade dos serviços (eficiências).
11	PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	Inicialmente cabe ressaltar que o controle de preços e custos é incompatível com a atividade desenvolvida em liberdade de preços. No entanto, no caso extremo de se precisar avaliar os custos de um terminal, quando da apresentação de uma denúncia de preços abusivos, essa análise de justa causa não pode usar indiscriminadamente uma tabela padrão, como a apresentada na Nota Técnica 141. Terminais que movimentam diferentes perfis de carga, ou até diferentes cargas dentro do mesmo perfil, podem ter sua composição de custos, com seus respectivos pesos, significativamente diferentes entre eles. É necessário, portanto, estabelecer Pontos de Vista Fundamentais (PVF), Pontos de Vista Elementares (PVE), pesos, níveis de impacto e descritores específicos para o caso concreto, para cada tipo de Terminal avaliado. O uso indiscriminado de tabela padrão gera insegurança jurídica e inadequação da proposta, gerando distorções e prejuízos aos terminais. Dessa forma, pugna-se pela exclusão da etapa de análise de custos, por se mostrar incompatível com a liberdade de preços reconhecida pela ANTAQ no setor. Subsidiariamente, pugna-se pela exclusão da tabela apresentada e pela previsão de definição dos fatores de análise no caso concreto, mantendo-se no fluxo apenas diretrizes gerais.	Acatada parcialmente	Considerando a diversidade de atividades e serviços desenvolvidos nas instalações portuárias, entende-se pela impossibilidade de adoção de método único e padronizado para avaliação da justa causa, podendo a referida metodologia ser empregada conforme a avaliação do caso pela área técnica. Quanto à regulação econômica do setor portuário em ambiente de livre iniciativa, a sua compatibilidade com o marco regulatório está expressa na Lei nº 12.815/2013 e Lei nº 10.233/2001. Ademais, não existe livre iniciativa plena no setor, pois o início de todas as atividades depende de uma outorga (na navegação de cabotagem, por exemplo, a ANTAQ, inclusive, é o Poder Concedente).
12	PETROBRAS TRANSPORTE S.A. - TRANSPETRO	Necessidade de esclarecimento dos conceitos de tarifa (preço e tarifa portuária) e abrangência da metodologia. Foi editada Resolução Normativa específica para reajuste e revisão de tarifas portuárias.	Não acatada	Já consta distinção na proposta de metodologia e nas normas da ANTAQ, sem conflito. De toda sorte, aprimorou-se a delimitação e aplicabilidade para os diversos tipos casos a serem analisados pela Agência.
13	Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP, Associação Brasileira dos Terminais Contêineres de Uso Público - ABRATEC e Federação Nacional das Operações Portuárias - FENOP	Preâmbulo: A contribuição submetida pela Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP, pela Associação Brasileira dos Terminais Contêineres de Uso Público - ABRATEC e pela Federação Nacional das Operações Portuárias - FENOP tem como propósito colaborar com a formação de uma Metodologia de Análise de Abusividade de Preços dos Terminais Portuários que seja compatível com a natureza da atividade econômica desempenhada por instalações portuárias localizadas dentro ou fora da área do porto organizado, apresentando considerações de três espécies: (i) procedimental; (ii) conceitual; e (iii) metodológico. Todas as considerações partem de premissa comum relacionada com a natureza jurídica das atividades desempenhadas por instalações portuárias. Isso porque as instalações portuárias regidas pela Lei nº 12.815 exercem atividade econômica regulada, e não serviço público, sejam elas localizadas dentro ou fora do porto organizado. Essa condição, inclusive, restou reconhecida em recente julgado do Supremo Tribunal Federal, visto que, mesmo quando exploram bem público, instalações portuárias exercem atividade econômica com fins lucrativos em regime competitivo (v. Acórdão - 2% EDs no RE 594.015/SP - Rel. Min. Marco Aurélio - Plenário - 12.4.2018), não se confundindo com serviço público. Ao contrário de outros modais de transporte, como o rodoviário ou ferroviário, ou até mesmo de outros setores de infraestrutura, como a distribuição de gás ou energia elétrica, o setor portuário se caracteriza pela competitividade intraportos e interportos. O marco legal deixa clara a ausência de baixas barreiras à entrada, bem como a ausência de monopólio natural na execução das atividades de carga, descarga, embalagem e armazenagem, que constituem o núcleo dos serviços de instalações portuárias. Por isso, as instalações localizadas dentro e fora do porto organizado praticam preços. Nesse contexto, eventuais excessos de intervenção estatal podem tornar a atividade econômica desempenhada pelas instalações portuárias menos flexível às dinâmicas do mercado, trazendo prejuízos não apenas a esses agentes econômicos, mas especialmente aos usuários e à cadeia logística de comércio como um todo, que dependem dessa dinâmica competitiva para movimentar suas cargas na forma e tempo exigidos. Ou seja, quanto mais invasivo é o grau de intervenção, maior o risco de enrijecimento do mercado e de prejuízo ao interesse público. Em setores nos quais vigoram ampla e livre concorrência, como é o caso, o regulador por excelência é a própria dinâmica competitiva, cumprindo ao Estado concentrar seus esforços sobre a correção pontual de falhas de mercado. Por isso, a intervenção do regulador deve ser mínima sobre o modelo empreendedor propriamente dito e incentivos à ampla competição. As entidades compreendem a relevância e pertinência de uma metodologia, por parte dessa Agência, direcionada a coibir a abusividade de preços em casos concretos, porém compreende que a forma para tratar do tema deve resguardar a natureza jurídica de atividade econômica desempenhada por instalações portuárias, que importa na proteção da liberdade de preços e na impossibilidade de controle de custos, visto que os agentes de mercado atuam em regime de livre competição. Ou seja, proteger o mercado de preços abusivos é algo desejável e necessário. O que não se pode cogitar é de uma regulação que, com a incumbência de realizar esse benéfico papel, desborde para um controle ainda mais invasivo sobre a liberdade de preços, gerando efeitos prejudiciais ao mercado como um todo. Nesse contexto, não obstante	Não acatada	O trecho da contribuição não apresenta contribuições efetivas, parece-nos mais um longo e pouco objetivo discurso contra o Regulador. Querem nos convencer que não existem falhas de mercado a serem monitoradas e corrigidas pela ANTAQ, situação que implicaria desnecessidade de inexistência da Agência, pois um dos seus objetivos maiores é combater os efeitos da competição imperfeita. Ademais, as associações insistem em promover debate jurídico (superado, aliás) dentro de matéria microeconômica.

		constarem tais premissas de liberdade de preços e ausência de controle na Nota Técnica que fundamenta esta Audiência Pública, verifica-se uma série de pontos em que a metodologia proposta incorre em indevido controle de custos, ou mesmo em intervenção excessiva sobre preços praticados. O propósito das entidades signatárias é justamente levantar tais questões, reforçando a necessidade de um debate técnico mais aprofundado para o amadurecimento de um modelo capaz de atender ao seu propósito inicial sem gerar prejuízos desnecessários sobre o setor.		
14	Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP, Associação Brasileira dos Terminais Contêineres de Uso Público - ABRATEC e Federação Nacional de Operações Portuárias - FENOP	Considerações procedimentais: (i) Necessidade de prorrogação do prazo para que haja tempo hábil de contribuição, tendo em vista a complexidade do tema e o prazo de audiência pública de apenas duas semanas. <b>À</b> Fundamentação: Em primeiro lugar, cumpre defender a prorrogação do prazo para contribuições por escrito nesta Audiência Pública, nos termos de petição apresentada perante essa Agência pela Coalizão de entidades representativas do setor empresarial portuário. Registre-se que a complexidade técnica da matéria e sua relevância para a dinâmica setorial tornam o prazo inicial, de apenas duas semanas, a contar da publicação da Audiência Pública, insuficientes para que entidades representativas do setor empresarial portuário possam formatar uma contribuição de profundidade compatível com a importância do tema. A esse respeito, vale destacar que o Guia Orientativo para Elaboração de Análise de Impacto Regulatório, publicado em 2018 pela Casa Civil da Presidência da República, recomenda que as audiências públicas promovidas por Agências Reguladoras garantam prazo adequado ao processo de consulta, de acordo com a complexidade do tema em análise e das informações desejadas, de modo a permitir e incentivar que os atores possam preparar contribuições efetivas (Casa Civil, 2018, p. 15). Em particular, nota-se que a matéria colocada em consulta pública envolve aspectos jurídicos e técnicos sensíveis, propondo um novo modelo multicritério que seria utilizado como parâmetro para se determinar o que configuraria justa causa da elevação de preços dos serviços portuários. Além de envolver uma série de critérios econômico-financeiros e operacionais que demandam revisão aprofundada por parte dos agentes setoriais, a metodologia teria repercussão imediata sobre todo o funcionamento do setor regulado. Não por outro motivo, o próprio relatório de Processo Administrativo que motiva a Audiência Pública nº 5 registra que o Tribunal de Contas da União, ao determinar no Acórdão 2310/2018-Plenário que a Agência desenvolva metodologia de análise de denúncias sobre abusividade de preços e tarifas na movimentação de contêineres estabeleceu o prazo de 180 (cento e oitenta dias), sendo perfeitamente razoável o prazo adicional de 45 (quarenta e cinco dias) adicionais para que o setor analise e se manifeste sobre a proposta desenvolvida. Ainda mais quando se considera que a metodologia colocada em consulta pública não afeta apenas operadores de contêineres, como determinou o TCU, mas pretende alcançar todas as instalações portuárias arrendadas e autorizadas, conforme decidido pela d. Diretoria dessa Agência. Nessa medida, é prudente que o posicionamento das entidades ora signatárias seja o mais aprofundado e bem abalizado possível, atendendo a rigorosos padrões técnicos e jurídicos. Apenas assim o setor empresarial portuário teria condições que colaborar com o processo de aperfeiçoamento regulatório promovido pela ANTAQ. Ademais, os pontos ora levantados sob a ótica meritória demonstram que a metodologia desenvolvida ainda não está suficientemente madura para entrar em vigor, contendo uma série de imprecisões conceituais e metodológicas que demandam debate mais aprofundado. Assim, ratifica-se o pedido de prorrogação de prazo para que as entidades signatárias possam contribuir de forma mais efetiva com uma metodologia que colha abusos sem impactar negativamente sobre a dinâmica competitiva de liberdade de preços que deve imperar sobre o setor.	Não acatada	A solicitação de prorrogação de prazo da Audiência nº 5/2019-ANTAQ foi analisada pela Diretoria Colegiada desta Agência, que decidiu pelo indeferimento do pleito, conforme Despachos DG (SEI nº 0788965), DR (SEI nº 0789082) e DT (SEI nº 0790129). Entendo que as associações perdem a oportunidade de contribuir efetivamente.
15	Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP, Associação Brasileira dos Terminais Contêineres de Uso Público - ABRATEC e Federação Nacional de Operações Portuárias - FENOP	Considerações procedimentais: (ii) Necessidade de Análise de Impacto Regulatório, como determina a MP 881, em se tratando de Metodologia que possui efeitos externos, i.e. para o jurisdicionado da Agência. <b>À</b> Fundamentação: Em que pese o papel atribuído pela Lei nº 10.233/2001 à Antaq para a elaboração e edição de normas e regulamentos, deve-se registrar a cautela necessária à tarefa quando se cogita da imposição de novos ônus a entes regulados. Isso porque, ao se gerar ônus novos à atividade econômica desempenhada por instalações portuárias, a Agência pode impactar toda a cadeia produtiva, sendo crível a ocorrência de impactos negativos não antecipados pelo regulador. É por isso que o instrumento da Análise de Impacto Regulatório (AIR) vem sendo adotado globalmente como boa prática regulatória enquanto ferramenta apta a antecipar os custos e benefícios de novas regulações. Cuida-se de procedimento recomendado pelo Conselho da OCDE e que também encontra guarida em nosso ordenamento jurídico. Tudo isso sob a crença de que esse é um passo fundamental para a melhoria da qualidade da regulação, estabelecendo uma relação custo/efetividade da regulação que seja congruente com os objetivos setoriais específicos. Mais recentemente, a própria Casa Civil da Presidência da República teve a louvável iniciativa de colocar em consulta pública e, após apreciar e responder fundamentadamente todas as contribuições, publicar Diretrizes Gerais e Guia Orientativo para elaboração de AIR, com o foco declarado sobre a atividade de Agências Reguladoras. A partir das definições do próprio guia, a utilização do AIR serve de subsídio à tomada de decisão regulatória, constituindo processo sistemático de análise baseado em evidências que busca avaliar, a partir da definição de um problema regulatório, os possíveis impactos das alternativas de ação disponíveis para o alcance dos objetivos pretendidos. Nota-se que o teor da recomendação é plenamente aplicável à metodologia colocada em Audiência Pública, visto que, ainda que não se trate de norma abstrata em sentido estrito, constitui decisão da agência que impacta agentes externos. Com efeito, a realização sistemática de AIR pelas Agências Reguladoras constitui um passo fundamental para propiciar maior eficiência, coerência, robustez técnica e previsibilidade às decisões regulatórias. A utilização de tal ferramenta, por conseguinte, deveria preceder a adoção e as propostas de alteração, pelas Agências Reguladoras e pelos órgãos e entidades da administração pública, de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, de consumidores ou usuários dos serviços prestados, como claramente é o caso da proposta de metodologia objeto da Audiência Pública nº 5/2019. Mais recentemente, as alterações na Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro promovidas pela Lei nº 13655/2018 conferiram estatura legal à obrigação de se proceder como uma análise prévia dos impactos de norma regulatória. É o que dispõe expressamente o artigo 20, transcrito abaixo: Art. 20. Nas esferas administrativas, controladora e judicial, não se decidirá com base em valores jurídicos abstratos sem que sejam consideradas as consequências práticas da decisão. Parágrafo único. A motivação demonstrará a necessidade e a adequação da medida imposta ou da invalidação de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa, inclusive em face das possíveis alternativas. Igualmente, a Medida Provisória nº 881/2019, protetora da Liberdade Econômica, estabeleceu em seu artigo 5º, a obrigatoriedade de análise de impacto regulatório por entidade da administração pública federal, aqui incluídas as autarquias. Nessa medida, a realização prévia de AIR não é apenas recomendada internamente como boa prática regulatória, mas é uma imposição legal do ordenamento pátrio. Por isso, as entidades signatárias compreendem que não é apenas recomendável, mas cogente, a realização de análise prévia de impacto regulatório da proposta de metodologia que constitui o objeto da Audiência Pública nº 5/2019. Cumpre à Antaq, por exemplo, quantificar os ônus trazidos às instalações portuárias e o efeito sobre novos investimentos de metodologia que gere potencial confusão entre abuso de preços (conduta anticoncorrencial) e reajuste de preços (conduta natural e esperada em mercados competitivos), contratando a atual metodologia e seus potenciais benefícios com as alternativas possíveis, tal como estabelecido no Guia publicado pela Casa Civil.	Não acatada	O objeto da consulta pública trata de proposta de roteiro de análise de reajuste e abusividade de preços dos terminais portuários autorizados e arrendados, não tendo portanto condão de ato normativo, o que poderia atrair as hipóteses de realização de AIR e exigência de participação social. Ainda assim, a decisão da ANTAQ em promover a realização da consulta e audiência públicas foi no sentido de, mesmo sem a obrigatoriedade, continuar garantindo a transparência de seus atos, de suas escolhas, de seus métodos e procedimentos, estando mais que aderente às expectativas dos órgãos de controle externo, da sociedade e da própria Agência. A obrigação de AIR só existe em atos normativos de efeito geral, não sendo a presente metodologia um ato normativo com amplos efeitos externos, pois não há obrigação nova foi criada, regulamentação somente procedimentos internos em casos concretos. Por fim, mesmo sem a obrigatoriedade legal para elaboração de AIR, a Agência produziu uma Análise de Impacto Regulatório exposta no Relatório AIR nº 4/2020/GRP/SRG (1002376), demonstrando os benefícios da implantação da presente metodologia.
16	Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP, Associação Brasileira dos Terminais Contêineres de Uso Público - ABRATEC e Federação Nacional de Operações Portuárias - FENOP	Considerações conceituais: (iii) Manutenção de metodologia apenas para Denúncias de Abusividade de Preços, excluindo do bojo da metodologia os procedimentos de reajuste de preços. <b>À</b> Fundamentação: A metodologia utilizada pela ANTAQ coloca no mesmo bojo as investigações sobre denúncia de abusividade de preço e as questões sobre reajuste de preços. De um lado, temos algo que, de fato, deve ser coibido justamente por ser prejudicial à livre concorrência (abusividade), de outro, temos algo que é natural, esperado e salutar em um setor que se oriente pela dinâmica de mercado, operando em concorrência por preços (reajustes de preços). Nesse sentido, compreende-se que as matérias não poderiam ser tratadas em uma mesma metodologia e que a situação atual pode gerar insegurança jurídica sobre o mercado. Em particular, nota-se uma burocratização excessiva dos procedimentos de reajuste, uma vez que as instalações portuárias, localizadas dentro ou fora do porto organizado, operam em liberdade de preços e estes flutuam de acordo com a oferta e a demanda. Portanto, as entidades requerem que a metodologia se restrinja a procedimentos de denúncia por abusividade de preços, excluindo de seu bojo os procedimentos de reajuste de preços, tal como sugerido pela Nota Técnica. Deve-se reforçar que esse posicionamento jamais significaria glosa ao poder da Agência de iniciar, de ofício, investigação por abusividade, sendo esta prerrogativa do regulador quando se depara com indícios de conduta a ser fiscalizada. Nada obstante, a inclusão de todo procedimento de reajuste burocratiza, confunde e orienta de forma não eficiente os recursos públicos. Cuida-se de orientação que é compatível com a própria premissa contida na proposta de Fluxo Processual da Nota Técnica nº 141/2019/GRP/SRG, a qual registra expressamente que para os serviços em regime de preço livre em mercados competitivos não deve haver regulação ou controle de preço.	Não acatada	Trata-se de incumbência legal da Agência Reguladora no acompanhamento de preços dos serviços portuários outorgados a privados. A ANTAQ saber de antemão quais são os preços antes de serem praticados não prejudica os terminais, exceto aquele que têm comportamento abusivo, não constituindo burocracia "excessiva" o regulador enviar um PDF, já pronto, ao Regulador. Ademais, a associação peca em erro semântico leigo, confundindo objeto processual, competência, controle, metodologia, investigação, método, análise, roteiro, fluxo etc., se como se tudo fosse única coisa. Além disso, a presente proposta visa o cumprimento do Acórdão nº 2310/2018-Plenário, que determinou à ANTAQ o desenvolvimento de metodologia de análise de denúncias sobre abusividade de preços e tarifas praticados por terminais e operadores portuários na movimentação de contêineres, com vistas a harmonizar objetivos de usuários e prestadores de serviço, preservado o interesse público, nos termos do art. 20 da Lei 10.233/2001.
17	Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP, Associação Brasileira dos Terminais Contêineres de Uso Público - ABRATEC e Federação Nacional de Operações Portuárias - FENOP	Considerações metodológicas: (iv) Potencial viés de análise gerado por definição inadequada a priori e em abstrato de mercado relevante. <b>À</b> Fundamentação: A metodologia proposta pela ANTAQ delimita Mercado Relevante de forma abstrata e apriorística, sem relacionar ao caso concreto em que há uma determinada investigação de preço abusivo. Ao definir ex ante que o mercado relevante é estabelecido por região geográfica e por tipo de carga movimentada, a Agência confere um viés potencialmente problemático à análise de abusividade, uma vez que há possibilidade de cenários competitivos distintos. Cumpre à Agência, em cada caso concreto de denúncia de abusividade, aferir a delimitação correta do mercado investigado, delimitando as reais condições de concorrência/riualidade e substitutibilidade pelo lado da oferta e da demanda. Ademais, considerando-se a lógica competitiva do setor portuário, mostra-se evidentemente excessivo o pressuposto de poder de mercado sugerido. Afinal, a dinâmica setorial dos portos possui características sui generis que tornam	Acatada	O texto da metodologia será revisto para evitar a definição apriorística do mercado relevante, que será definido conforme a análise do caso concreto, considerando outras variáveis para subsidiar as análises.

	Associação Brasileira dos Terminais Portuários - FENOP	as condições de competição potencialmente pujantes e sem exercício de poder de mercado apto a elevação abusiva de preços mesmo quando determinados agentes possuam parcela superior a 20% de market share. Assim, essas definições abstratas são impróprias e podem criar um viés de análise excessivamente restritivo, que burocratizem de forma inadequada processos normais, regulares e esperados de flutuação de preço.		
18	Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP, Associação Brasileira dos Terminais Contêineres de Uso Público - ABRATEC e Federação Nacional de Operações Portuárias - FENOP	Considerações metodológicas: (v) Inadequada fiscalização de custos para aferição de elevação de preços sem justa causa; à € Fundamentação: Apesar de afirmar a impossibilidade de intervenção em custos, a Nota Técnica nº 141/2019/GRP/SRG apresenta uma tabela que guia a análise acerca de elevação de preço sem justa causa que nitidamente contradiz a natureza das atividades de instalações portuárias e as próprias premissas do fluxo de trabalho. Nota-se que a própria Nota Técnica, em seu tópico sobre benchmarking, registra que o marco setorial não prescreve uma regulação pelo custo no caso de terminais arrendados, correndo-se o risco de uma arbitrariedade e questionamento sobre a legalidade dos atos da ANTAQ. Ainda assim, a tabela que serve ao propósito de avaliar se uma mudança de preços possui ou não a chamada justa causa, serve apenas para colocar em voga aspectos relacionados aos custos suportados pelas instalações portuárias, em clara contradição com as premissas da metodologia. Não há sequer um campo que possibilite a flutuação de preços por dinâmicas de mercado, como oferta e demanda, ou a busca por novos mercados ou clientes. Ou seja, segundo o método proposto, necessariamente uma mudança de preços deveria estar calcada em uma mudança de custos, o que não procede. Assim, claramente a forma de se aferir se uma flutuação é justa escapa em muito à realidade do mercado e manifesta não apenas uma indevida intenção do regulador em adentrar nos custos dos agentes econômicos, mas também uma ferramenta de burocratização e intervenção estatal constante sobre a liberdade de preços.	Acatada parcialmente	A etapa de verificação da justa causa será modificada, permitindo que a empresa apresente, caso haja indícios de abusividade, justificativas para o preço adotado. Contudo, custo é variável essencial nessa análise de modicidade, e continuará sendo usada. Quanto à intervenção estatal, parece que ela existirá sempre em mercados regulador, pois essa é definição de Regulação, de modo que o desafio é saber a intensidade e o modo. A intervenção existe desde o início da relação, que exige "outorga" para prestar serviços no setor.
19	Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP, Associação Brasileira dos Terminais Contêineres de Uso Público - ABRATEC e Federação Nacional de Operações Portuárias - FENOP	Considerações metodológicas: (vi) Inadequado conceito de preço de referência, com método impróprio para sua aferição que pode decorrer em excessivo controle sobre reajustes de preços à € Fundamentação: Por fim, o conceito de preço de referência utilizado pela Nota Técnica para servir de parâmetro para análise de eventuais casos de abusividade e reajuste é contrário à liberdade de preços que deve vigorar no setor. Segundo o roteiro de método proposto, as etapas finais para análise de reajuste seriam as seguintes: 6) considerar o preço mínimo dentro do submercado mais competitivo como o preço de referência e o mais provável de ser praticado pelo fornecedor sem perda significativa de clientes; e 7) recomendar que o reajuste de preço pretendido seja limitado até o valor do preço de referência obtido. Ao se considerar preço referencial o menor preço dentro do submercado mais competitivo, a ANTAQ impõe como referência um preço que não reflete com precisão as realidades mercadológicas, mas sim aquele que representará provavelmente o mais baixo preço praticado no país. Ademais, ao recomendar que qualquer reajuste pretendido por instalações seja limitado a esse preço referencial, que, como dito, deve ser o menor do país, a ANTAQ certamente exercerá um rigoroso e inadequado controle de preços, em sua acepção mais clássica. Isso não apenas demonstra a contradição entre essa etapa de análise e as premissas colocadas ao trabalho, como despreza a natureza de liberdade de preços que todo marco setorial protege. Ademais, fica demonstrada a inadequação de se tratar, no bojo de uma mesma metodologia, as denúncias por abusividade, que devem ser investigadas, e os procedimentos regulares de reajuste, que não podem ser cerceados com tamanha intervenção estatal, sob pena de vilipendiar a natureza competitiva do setor portuário e afastar novos investimentos.	Acatada parcialmente	A definição de preço de referência será adotada apenas para os casos de abusividade sem justificativa adequada, em forma de recomendação à Diretoria Colegiada. Além disso, no caso de rubricas novas, o parâmetro a ser aplicado à título de preço teto será o preço médio do mercado relevante, e, na ausência de competidores, o preço médio nacional. No caso de rubricas existentes, o preço-teto, se imposto, será limitado ao reajuste pela inflação.
20	Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP, Associação Brasileira dos Terminais Contêineres de Uso Público - ABRATEC e Federação Nacional de Operações Portuárias - FENOP	CONCLUSÃO: A ABTP, a ABRATEC e a FENOP louvam a ação da ANTAQ em promover a participação social por meio de audiência pública. No entender das entidades, cuida-se de procedimento fundamental para fomentar a qualidade regulatória no setor. A complexidade e a importância da metodologia proposta demandam maior tempo para que o setor empresarial possa se debruçar sobre a matéria com a profundidade devida. Por isso, enfatiza-se o pleito já realizado de prorrogação de prazo, com o compromisso das entidades signatárias de colaborar com uma metodologia mais amadurecida de colibação de abusividade. Alternativamente, espera que as considerações ora apresentadas sejam analisadas, respondidas de fundamentadamente e acolhidas. Em particular, requer a realização de Análise de Impacto Regulatório e submissão posterior de eventual proposta resultando a nova Audiência Pública, nos termos acima assinalados. As entidades seguem à disposição da ANTAQ para participar ativamente da conformação de um marco regulatório mais coeso, seguro e simples, de modo a fomentar o desenvolvimento do setor portuário brasileiro.	Não acatada	A contribuição em tela remete aos trechos anteriores da contribuição das referidas entidades. Ademais, o AIR é obrigatório somente em atos normativos.
21	ABTP, ABRATEC e FENOP	Preâmbulo: A contribuição submetida pela Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP, pela Associação Brasileira dos Terminais Contêineres de Uso Público - ABRATEC e pela Federação Nacional das Operações Portuárias - FENOP tem como propósito colaborar com a formação de uma Metodologia de Análise de Abusividade de Preços dos Terminais Portuários que seja compatível com a natureza da atividade econômica desempenhada por instalações portuárias localizadas dentro ou fora da área do porto organizado, apresentando considerações de três espécies: (i) procedimental; (ii) conceitual; e (iii) metodológica. Todas as considerações partem de premissa comum relacionada com a natureza jurídica das atividades desempenhadas por instalações portuárias. Isso porque as instalações portuárias regidas pela Lei nº 12.815 exercem atividade econômica regulada, e não serviço público, sejam elas localizadas dentro ou fora do porto organizado. Essa condição, inclusive, restou reconhecida em recente julgado do Supremo Tribunal Federal, visto que, mesmo quando exploram bem público, instalações portuárias exercem atividade econômica com fins lucrativos em regime competitivo (v. Acórdão - 2ª EDs no RE 594.015/SP - Rel. Min. Marco Aurélio - Plenário - 12.4.2018), não se confundindo com serviço público. Ao contrário de outros modais de transporte, como o rodoviário ou ferroviário, ou até mesmo de outros setores de infraestrutura, como a distribuição de gás ou energia elétrica, o setor portuário se caracteriza pela competitividade intraportos e interportos. O marco legal deixa clara a ausência de baixas barreiras à entrada, bem como a ausência de monopólio natural na execução das atividades de carga, descarga, embalagem e armazenagem, que constituem o núcleo dos serviços de instalações portuárias. Por isso, as instalações localizadas dentro e fora do porto organizado praticam preços. Nesse contexto, eventuais excessos de intervenção estatal podem tornar a atividade econômica desempenhada pelas instalações portuárias menos flexível às dinâmicas do mercado, trazendo prejuízos não apenas a esses agentes econômicos, mas especialmente aos usuários e à cadeia logística de comércio como um todo, que dependem dessa dinâmica competitiva para movimentar suas cargas na forma e tempo exigidos. Ou seja, quanto mais invasivo é o grau de intervenção, maior o risco de enrijecimento do mercado e de prejuízo ao interesse público. Em setores nos quais vigoram ampla e livre concorrência, como é o caso, o regulador por excelência é a própria dinâmica competitiva, cumprindo ao Estado concentrar seus esforços sobre a correção pontual de falhas de mercado. Por isso, a intervenção do regulador deve ser mínima sobre o modelo empreendedor propriamente dito e incentivos à ampla competição. As entidades compreendem a relevância e pertinência de uma metodologia, por parte dessa Agência, direcionada a coibir a abusividade de preços em casos concretos, porém compreende que a forma para tratar do tema deve resguardar a natureza jurídica de atividade econômica desempenhada por instalações portuárias, que importa na proteção da liberdade de preços e na impossibilidade de controle de custos, visto que os agentes de mercado atuam em regime de livre competição. Ou seja, proteger o mercado de preços abusivos é algo desejável e necessário. O que não se pode cogitar é de uma regulação que, com a incumbência de realizar esse benéfico papel, desborde para um controle ainda mais invasivo sobre a liberdade de preços, gerando efeitos prejudiciais ao mercado como um todo. Nesse contexto, não obstante constarem tais premissas de liberdade de preços e ausência de controle na Nota Técnica que fundamenta esta Audiência Pública, verifica-se uma série de pontos em que a metodologia proposta incorre em indevido controle de custos, ou mesmo em intervenção excessiva sobre preços praticados. O propósito das entidades signatárias é justamente levantar tais questões, reforçando a necessidade de um debate técnico mais aprofundado para o amadurecimento de um modelo capaz de atender ao seu propósito inicial sem gerar prejuízos desnecessários sobre o setor.	Não acatada	O trecho não apresenta contribuições efetivas. Ademais, informa-se que este é o fórum adequado para o amadurecimento do modelo capaz de atender ao seu propósito inicial sem gerar prejuízos desnecessários sobre o setor.  A contribuição parece-nos mais um discurso, não uma contribuição.
22	ABTP, ABRATEC e FENOP	Considerações procedimentais: (i) Necessidade de prorrogação do prazo para que haja tempo hábil de contribuição, tendo em vista a complexidade do tema e o prazo de audiência pública de apenas duas semanas. à € Fundamentação: Em primeiro lugar, cumpre defender a prorrogação do prazo para contribuições por escrito nesta Audiência Pública, nos termos de petição apresentada perante essa Agência pela Coalização de entidades representativas do setor empresarial portuário. Registre-se que a complexidade técnica da matéria e sua relevância para a dinâmica setorial tornam o prazo inicial, de apenas duas semanas, a contar da publicação da Audiência Pública, insuficientes para que entidades representativas do setor empresarial portuário possam formatar uma contribuição de profundidade compatível com a importância do tema. A esse respeito, vale destacar que o Guia Orientativo para Elaboração de Análise de Impacto Regulatório, publicado em 2018 pela Casa Civil da Presidência da República, recomenda que as audiências públicas promovidas por Agências Reguladoras garantam prazo adequado ao processo de consulta, de acordo com a complexidade do tema em análise e das informações desejadas, de modo a permitir e incentivar que os atores possam preparar contribuições efetivas (Casa Civil, 2018, p. 15). Em particular, nota-se que a matéria colocada em consulta pública envolve aspectos jurídicos e técnicos sensíveis, propondo um novo modelo multicritério que seria utilizado como parâmetro para se determinar o que configuraria justa causa da elevação de preços dos serviços portuários. Além de envolver uma série de critérios econômico-financeiros e operacionais que demandam revisão aprofundada por parte dos agentes setoriais, a metodologia teria repercussão imediata sobre todo o funcionamento do setor regulado. Não por outro motivo, o próprio relatório de Processo Administrativo que motiva a Audiência Pública nº 5 registra que o Tribunal de Contas da União, ao determinar no Acórdão 2310/2018-Plenário que a Agência desenvolvesse metodologia de análise de denúncias sobre abusividade de preços e tarifas na movimentação de contêineres estabeleceu o prazo de 180 (cento e oitenta dias), sendo perfeitamente razoável o prazo adicional de 45 (quarenta e cinco dias) adicionais para que o setor analise e se manifeste sobre a proposta desenvolvida. Ainda mais quando se considera que a metodologia colocada em consulta pública não afeta apenas operadores de contêineres, como determinou o TCU, mas pretende alcançar todas as instalações portuárias arrendadas e autorizadas, conforme decidido pela d. Diretoria dessa Agência. Nessa medida, é prudente que o posicionamento das entidades ora signatárias seja o mais aprofundado e bem abalizado possível, atendendo a rigorosos padrões técnicos e jurídicos. Apenas assim o setor empresarial portuário teria condições que colaborar com o processo de aperfeiçoamento regulatório promovido pela ANTAQ.	Não acatada	A solicitação de prorrogação de prazo da Audiência nº 5/2019-ANTAQ foi analisada pela Diretoria Colegiada desta Agência, que decidiu pelo indeferimento do pleito, conforme Despachos DG (SEI nº 0788965), DR (SEI nº 0789082) e DT (SEI nº 0790129).

		Ademais, os pontos ora levantados sob a ótica meritória demonstram que a metodologia desenvolvida ainda não está suficientemente madura para entrar em vigor, contendo uma série de imprecisões conceituais e metodológicas que demandam debate mais aprofundado. Assim, ratifica-se o pedido de prorrogação de prazo para que as entidades signatárias possam contribuir de forma mais efetiva com uma metodologia que coíba abusos sem impactar negativamente sobre a dinâmica competitiva de liberdade de preços que deve imperar sobre o setor.		
23	ABTP, ABRATEC e FENOP	Considerações procedimentais: (ii) Necessidade de Análise de Impacto Regulatório, como determina a MP 881, em se tratando de Metodologia que possui efeitos externos, i.e. para o jurisdicionado da Agência. à EC Fundamentação: Em que pese o papel atribuído pela Lei nº 10.233/2001 à Antaq para a elaboração e edição de normas e regulamentos, deve-se registrar a cautela necessária à tarefa quando se cogita da imposição de novos ônus a entes regulados. Isso porque, ao se gerar ônus novos à atividade econômica desempenhada por instalações portuárias, a Agência pode impactar toda a cadeia produtiva, sendo crível a ocorrência de impactos negativos não antecipados pelo regulador. É por isso que o instrumento da Análise de Impacto Regulatório (AIR) vem sendo adotado globalmente como boa prática regulatória enquanto ferramenta apta a antecipar os custos e benefícios de novas regulações. Cuida-se de procedimento recomendado pelo Conselho da OCDE e que também encontra guarida em nosso ordenamento jurídico. Tudo isso sob a crença de que esse é um passo fundamental para a melhoria da qualidade da regulação, estabelecendo uma relação custo/efetividade da regulação que seja congruente com os objetivos setoriais específicos. Mais recentemente, a própria Casa Civil da Presidência da República teve a louvável iniciativa de colocar em consulta pública e, após apreciar e responder fundamentadamente todas as contribuições, publicar Diretrizes Gerais e Guia Orientativo para elaboração de AIR, com o foco declarado sobre a atividade de Agências Reguladoras. A partir das definições do próprio guia, a utilização do AIR serve de subsídio à tomada de decisão regulatória, constituindo processo sistemático de análise baseado em evidências que busca avaliar, a partir da definição de um problema regulatório, os possíveis impactos das alternativas de ação disponíveis para o alcance dos objetivos pretendidos. Nota-se que o teor da recomendação é plenamente aplicável à metodologia colocada em Audiência Pública, visto que, ainda que não se trate de norma abstrata em sentido estrito, constitui decisão da agência que impacta agentes externos. Com efeito, a realização sistemática de AIR pelas Agências Reguladoras constitui um passo fundamental para propiciar maior eficiência, coerência, robustez técnica e previsibilidade às decisões regulatórias. A utilização de tal ferramenta, por conseguinte, deveria preceder a adoção e as propostas de alteração, pelas Agências Reguladoras e pelos órgãos e entidades da administração pública, de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, de consumidores ou usuários dos serviços prestados, como claramente é o caso da proposta de metodologia objeto da Audiência Pública nº 5/2019. Mais recentemente, as alterações na Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro promovidas pela Lei nº 13655/2018 conferiram estatuta legal à obrigação de se proceder com uma análise prévia dos impactos de norma regulatória. É o que dispõe expressamente o artigo 20, transcrito abaixo: Art. 20. Nas esferas administrativa, controladora e judicial, não se decidirá com base em valores jurídicos abstratos sem que sejam consideradas as consequências práticas da decisão. Parágrafo único. A motivação demonstrará a necessidade e a adequação da medida imposta ou da invalidação de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa, inclusive em face das possíveis alternativas. Igualmente, a Medida Provisória nº 881/2019, protetora da Liberdade Econômica, estabeleceu em seu artigo 5º, a obrigatoriedade de análise de impacto regulatório por entidade da administração pública federal, aqui incluídas as autarquias. Nessa medida, a realização prévia de AIR não é apenas recomendada internacionalmente como boa prática regulatória, mas é uma imposição legal do ordenamento pátrio. Por isso, as entidades signatárias compreendem que não é apenas recomendável, mas cogente, a realização de análise prévia de impacto regulatório da proposta de metodologia que constitui o objeto da Audiência Pública nº 5/2019. Cumprir à Antaq, por exemplo, quantificar os ônus trazidos às instalações portuárias e o efeito sobre novos investimentos de metodologia que gere potencial confusão entre abuso de preços (conduta anticoncorrencial) e reajuste de preços (conduta natural e esperada em mercados competitivos), contratando a atual metodologia e seus potenciais benefícios com as alternativas possíveis, tal como estabelecido no Guia publicado pela Casa Civil.	Não acatada	O objeto da consulta pública trata de proposta de roteiro de análise de reajuste e abusividade de preços dos terminais portuários autorizados e arrendados, não tendo portanto condão de ato normativo, o que poderia atrair as hipóteses de realização de AIR e exigência de participação social. Ainda assim, a decisão da ANTAQ em promover a realização da consulta e audiências públicas foi no sentido de, mesmo sem a obrigatoriedade, continuar garantindo a transparência de seus atos, de suas escolhas, de seus métodos e procedimentos, estando mais que aderente às expectativas dos órgãos de controle externo, da sociedade e da própria Agência. Por fim, mesmo sem a obrigatoriedade legal para elaboração de AIR, a Agência produziu à posteriori uma Análise de Impacto Regulatório exposta no Relatório AIR nº 4/2020/GRP/SRG (1002376), demonstrando os benefícios da implantação da presente metodologia. Ademais, o AIR é obrigatório somente em atos normativos.
24	ABTP, ABRATEC e FENOP	Considerações conceituais: (iii) Manutenção de metodologia apenas para Denúncias de Abusividade de Preços, excluindo do bojo da metodologia os procedimentos de reajuste de preços. à EC Fundamentação: A metodologia utilizada pela ANTAQ coloca no mesmo bojo as investigações sobre denúncia de abusividade de preço e as questões sobre reajuste de preços. De um lado, temos algo que, de fato, deve ser coibido justamente por ser prejudicial à livre concorrência (abusividade), de outro, temos algo que é natural, esperado e sálm em um setor que se oriente pela dinâmica de mercado, operando em concorrência por preços (reajustes de preços). Nesse sentido, compreende-se que as matérias não poderiam ser tratadas em uma mesma metodologia e que a situação atual pode gerar insegurança jurídica sobre o mercado. Em particular, nota-se uma burocratização excessiva dos procedimentos de reajuste, uma vez que as instalações portuárias, localizadas dentro ou fora do porto organizado, operam em liberdade de preços e estes fluem de acordo com a oferta e a demanda. Portanto, as entidades requerem que a metodologia se restrinja a procedimentos de denúncia por abusividade de preços, excluindo de seu bojo os procedimentos de reajuste de preços, tal como sugerido pela Nota Técnica. Deve-se reforçar que esse posicionamento jamais significaria glisa ao poder da Agência de iniciar, de ofício, investigação por abusividade, sendo esta prerrogativa do regulador quando se depara com indícios de conduta a ser fiscalizada. Nada obstante, a inclusão de todo procedimento de reajuste burocratiza, confunde e orienta de forma não eficiente os recursos públicos. Cuida-se de orientação que é compatível com a própria premissa contida na proposta de Fluxo Processual da Nota Técnica nº 141/2019/GRP/SRG, a qual registra expressamente que para os serviços em regime de preço livre em mercados competitivos não deve haver regulação ou controle de preço.	Acatada	Trata-se de incumbência legal da Agência Reguladora no acompanhamento de preços dos serviços portuários outorgados a privados. Além disso, a presente proposta visa o cumprimento do Acórdão nº 2310/2018-Plenário, que determinou à ANTAQ o desenvolvimento de metodologia de análise de denúncias sobre abusividade de preços e tarifas praticados por terminais e operadores portuários na movimentação de contêineres, com vistas a harmonizar objetivos de usuários e prestadores de serviço, preservado o interesse público, nos termos do art. 20 da Lei 10.233/2001.
25	ABTP, ABRATEC e FENOP	Considerações metodológicas: (iv) Potencial viés de análise gerado por definição inadequada a priori e em abstrato de mercado relevante. à EC Fundamentação: A metodologia proposta pela ANTAQ delimita Mercado Relevante de forma abstrata e apriorística, sem relacionar ao caso concreto em que há uma determinada investigação de preço abusivo. Ao definir ex ante que o mercado relevante é estabelecido por região geográfica e por tipo de carga movimentada, a Agência confere um viés potencialmente problemático à análise de abusividade, uma vez que há possibilidade de cenários competitivos distintos. Cumprir à Agência, em cada caso concreto de denúncia de abusividade, aferir a delimitação correta do mercado investigado, delimitando as reais condições de concorrência/ rivalidade e substitutibilidade pelo lado da oferta e da demanda. Ademais, considerando-se a lógica competitiva do setor portuário, mostra-se evidentemente excessivo o pressuposto de poder de mercado sugerido. Afinal, a dinâmica setorial dos portos possui características sui generis que tornam as condições de competição potencialmente pujantes e sem exercício de poder de mercado apto a elevação abusiva de preços mesmo quando determinados agentes possuam parcela superior a 20% de market share. Assim, essas definições abstratas são impróprias e podem criar um viés de análise excessivamente restritivo, que burocratizem de forma inadequada processos normais, regulares e esperados de flutuação de preço.	Acatada	O texto da metodologia será revisto para evitar a definição apriorística do mercado relevante, que será definido conforme a análise do caso concreto, considerando outras variáveis para subsidiar as análises.
26	ABTP, ABRATEC e FENOP	Considerações metodológicas: (v) Inadequada fiscalização de custos para aferição de elevação de preço sem justa causa; à EC Fundamentação: Apesar de afirmar a impossibilidade de intervenção em custos, a Nota Técnica nº 141/2019/GRP/SRG apresenta uma tabela que guia a análise acerca de elevação de preço sem justa causa que nitidamente contradiz a natureza das atividades de instalações portuárias e as próprias premissas do fluxo de trabalho. Nota-se que a própria Nota Técnica, em seu tópico sobre benchmarking, registra que o marco setorial não prescreve uma regulação pelo custo no caso de terminais arrendados, correndo-se o risco de uma arbitrariedade e questionamento sobre a legalidade dos atos da ANTAQ. Ainda assim, a tabela que serve ao propósito de avaliar se uma mudança de preços possui ou não a chamada justa causa, serve apenas para colocar em voga aspectos relacionados aos custos suportados pelas instalações portuárias, em clara contradição com as premissas da metodologia. Não há sequer um campo que possibilite a flutuação de preços por dinâmicas de mercado, como oferta e demanda, ou a busca por novos mercados ou clientes. Ou seja, segundo o método proposto, necessariamente uma mudança de preços deveria estar calcada em uma mudança de custos, o que não procede. Assim, claramente a forma de se aferir se uma flutuação é justa escapa em muito à realidade do mercado e manifesta não apenas uma indevida intenção do regulador em adentrar nos custos dos agentes econômicos, mas também uma ferramenta de burocratização e intervenção estatal constante sobre a liberdade de preços.	Acatada parcialmente	A etapa de verificação da justa causa será modificada, permitindo que a empresa apresente, caso haja indícios de abusividade, justificativas para o preço adotado.
27	ABTP, ABRATEC e FENOP	Considerações metodológicas: (vi) Inadequado conceito de preço de referência, com método impróprio para sua aferição que pode decorrer em excessivo controle sobre reajustes de preços à EC Fundamentação: Por fim, o conceito de preço de referência utilizado pela Nota Técnica para servir de parâmetro para análise de eventuais casos de abusividade e reajuste é contrário à liberdade de preços que deve vigorar no setor. Segundo o roteiro de método proposto, as etapas finais para análise de reajuste seriam as seguintes: 6) considerar o preço mínimo dentro do submercado mais competitivo como o preço de referência e o mais provável de ser praticado pelo fornecedor sem perda significativa de clientes; e 7) recomendar que o reajuste de preço pretendido seja limitado até o valor do preço de referência obtido. Ao se considerar preço referencial o menor preço dentro do submercado mais competitivo, a ANTAQ impõe como referência um preço que não reflete com precisão as realidades mercadológicas, mas sim aquele que representará provavelmente o mais baixo preço praticado no país. Ademais, ao recomendar que qualquer reajuste pretendido por instalações seja limitado a esse preço referencial, que, como dito, deve ser o menor do país, a ANTAQ certamente exercerá um rigoroso e inadequado controle de preços, em sua acepção mais clássica. Isso não apenas demonstra a contradição entre essa etapa de análise e as premissas colocadas ao trabalho, como desrespeita a natureza de liberdade de preços que todo marco setorial protege. Ademais, fica demonstrada a inadequação de se tratar, no bojo de uma mesma metodologia, as denúncias por abusividade, que devem ser investigadas, e os procedimentos regulares de reajuste, que não podem ser cerceados com tamanha intervenção estatal, sob pena de vilipendiar a natureza competitiva do setor portuário e afastar novos investimentos.	Acatada parcialmente	A definição de preço de referência será adotada apenas para os casos com indícios de abusividade sem justificativa adequada, em forma de recomendação à Diretoria Colegiada. Além disso, o parâmetro a ser aplicado à título de preço teto será o preço médio do mercado relevante, e, na ausência de competidores, o preço médio nacional.
		CONCLUSÃO: A ABTP, a ABRATEC e a FENOP louvam a ação da ANTAQ em promover a participação social por meio		

28	ABTP, ABRATEC e FENOP	de audiência pública. No entender das entidades, cuida-se de procedimento fundamental para fomentar a qualidade regulatória no setor. A complexidade e a importância da metodologia proposta demandam maior tempo para que o setor empresarial possa se debruçar sobre a matéria com a profundidade devida. Por isso, enfatiza-se o pleito já realizado de prorrogação de prazo, com o compromisso das entidades signatárias de colaborar com uma metodologia mais amadurecida de coibição de abusividade. Alternativamente, espera que as considerações ora apresentadas sejam analisadas, respondidas de fundamentadamente e acolhidas. Em particular, requer a realização de Análise de Impacto Regulatório e submissão posterior de eventual proposta resultando a nova Audiência Pública, nos termos acima assinalados. As entidades seguem à disposição da ANTAQ para participar ativamente da conformação de um marco regulatório mais coeso, seguro e simples, de modo a fomentar o desenvolvimento do setor portuário brasileiro.	Não acatada	A contribuição em tela remete aos trechos anteriores da contribuição das referidas entidades.
29	Associação de Terminais Portuários Privados	A ANTAQ não possui competência legal para determinar metodologia de reajuste dos preços de serviços praticados pelos terminais portuários, sejam privados ou arrendados, e muito menos para recomendar o indeferimento de reajuste ou recomendar qualquer preço de benchmark, como deixa entendido o fluxograma constante da Nota Técnica. Isto configura, claramente, engessamento (submissão, subordinação), em clara afronta ao regime de liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, e ao ambiente de livre e aberta competição, sendo, portanto, ilegal e inconstitucional. A avaliação pela Agência sobre preços praticados é a posteriori, na melhor inteligência do art. 31, Lei 12.233/01, por meio da qual fica claro que a Agência, ao tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração da ordem econômica - i.e., após a existência de FATO - deve acionar o CADE, este sim, o órgão que detém a competência técnica e legal para determinar se existe ou não infração à ordem econômica e abusividade de preços. Isto porque o preço, ainda que aparentemente excessivo - em análise leiga e evada por senso comum - por si só, não significa que há abuso, sendo que a metodologia sugerida na Nota Técnica não tem o condão de avaliar se há ou não abusividade, e, mais que isso, não supera a incompetência legal e técnica da Agência. Além disso, a formação de preços para atividade econômica de natureza privada e regulada depende de uma série de fatores não controláveis pela Agência ou pelos outorgados, tampouco os atinge de forma igualitária, e ainda envolve diversos aspectos como condições de mercado ou investimentos realizados, que não podem ser tratados de forma simplista e uniformizada. Ademais, cabe a análise ao SBDC, pois somente se verifica abusividade quando estiverem presentes condutas ou estratégias anticompetitivas expressas na Lei 12.529/11, cuja análise é de competência - técnica e legal - do CADE/SAE. Superada, motivadamente, as preliminares acima, especificamente sobre a metodologia constante da Nota Técnica da AP 05/2019, são os comentários: 1. Analisar Cláusulas Contratuais: A metodologia propõe a avaliação dos contratos de adesão e arrendamento para verificar se o reajuste é disciplinado no Contrato. Ora, desde logo os contratos de adesão dispõem que a atividade será exercida em regime de liberdade de preços. Contudo, segundo a metodologia, todos os autorizados já seguiriam na análise de abusividade. Ademais, sendo exercido em regime de liberdade de preços, em geral, os contratos comerciais possuem mecanismos acordados de reajuste de preços, não havendo que se falar em controle da Agência sobre preços já ajustados. 2. Comparar reajuste com IPCA e Deflator: A comparação do reajuste tendo por único indicador o IPCA não se mostra razoável, uma vez que o índice tem por objetivo medir a inflação de um conjunto de produtos e serviços comercializados no varejo, referentes ao consumo pessoal das famílias, conforme IBGE. São diversas as discrepâncias, dado que o índice engloba famílias com rendimentos de até 40 salários mínimos (não comparáveis aos clientes de terminais portuários) e avalia 9 regiões metropolitanas (como Belo Horizonte/MG, que não tem nenhuma atividade portuária; ou exclui as localidades de São Luís/MA e Manaus/AM, que possuem operações portuárias). O índice avalia ainda despesas mais cotidianas, como despesas com produtos de higiene pessoal, educação e moradia, longe de uma realidade de operação portuária. Ademais, como já dito, nos parece um grave erro ignorar a existência de diferentes perfis de terminais portuários, como operações com importação e exportação com embarcações de longo curso; cabotagem, realização de investimentos em infraestrutura, o que não consegue ser considerado pela metodologia.	Não acatada	A contribuição nega a competência da Agência Reguladora regular. O AIR acostado aos autos elucida a matéria.  Ademais, o discurso é antiquado - foi pisado e repisado até que se gastou, superado pela RN 34/2019.  Entende-se que compete à ANTAQ garantir a modicidade e publicidade das tarifas e preços praticados no setor portuário, coibindo a abusividade de preços. Além disso, a presente proposta visa o cumprimento do Acórdão nº 2310/2018-Plenário, que determinou à ANTAQ o desenvolvimento de metodologia de análise de denúncias sobre abusividade de preços e tarifas praticados por terminais e operadores portuários na movimentação de contêineres, com vistas a harmonizar objetivos de usuários e prestadores de serviço, preservado o interesse público, nos termos do art. 20 da Lei 10.233/2001.  Por fim, é importante observar que os casos de denúncia de práticas de preços excessivos exploratórios remetidos pela ANTAQ ao CADE foram devolvidos a esta Agência sob o entendimento de que o assunto compete ao órgão regulador, devendo o órgão antitruste analisar apenas os casos que representem preços excessivos excludentes.  Por fim o IPCA foi adotado por se tratar do índice oficial de inflação, a contribuição sugere a adoção de um índice específico para o setor, o que entende-se desnecessário considerando que o índice de preços será utilizado apenas como referência inicial para prosseguimento da análise da abusividade. Não se busca adotar índice para correção dos preços, uma vez que a proposta não visa o controle de preços no setor portuário.  Ademais, o IPCA vem sendo frequentemente utilizado nas recentes licitações de arrendamentos no setor portuário para reajuste dos pagamentos da arrendatária à autoridade portuária mas, também, para o reajuste das tarifas de serviço quando adotadas. Logo, não merece prosperar o argumento exposto na contribuição em tela.
30	Associação de Terminais Portuários Privados	Continuação: 3. Análise da Concorrência: A metodologia de análise da concorrência também não é isenta de críticas. Primeiramente, está-se a analisar um mercado logístico nacional. A análise de concorrência pela dimensão geográfica pode se mostrar incompleta, dado que a decisão de movimentação de cargas por determinados terminais portuários envolve uma racionalidade que, inevitavelmente, não compete à Agência e, muito possivelmente, está no âmbito de gestores de logística dos clientes. Tal decisão envolve avaliação de outros custos e modais fora da competência da Agência, decisões por uso de ferrovias, rodovias, navegação, cabotagem. São diversos fatores que podem influenciar o uso de uma instalação portuária que, não só exclusivamente, sua dimensão ou localização geográfica. Vale dizer, a análise é muito mais abrangente do que a localização em um mapa do terminal avaliado e outros terminais na região. Ademais, hipoteticamente, considere-se que, se a caso, o terminal tenha investido - tempo, recurso, projetos - para viabilizar seu acesso, investimentos em pátios ferroviários, linhas de cabotagem. Tais iniciativas, dentro da liberdade de empreender, seriam desincentivadas pela Agência, que simplifica demasiadamente a análise, e ignora que é perfeitamente lícito que tais lucros sejam precificados e obtidos, dada a diferenciação do seu produto. Outras iniciativas podem ser precificadas, como maior ou menor eficiência - isto porque a eficiência é a percepção do cliente e aquilo que vier a ser ajustado em contrato, qual seja, é lícito, possível e razoavelmente justo considerar que determinado cliente aceite e negocie um serviço mais barato e menos eficiente, enquanto outro exija e pague mais caro por um serviço mais eficiente. Como se vê, a metodologia ignora diversos aspectos inerentes à dinâmica de mercado. 4. Análise de Justa Causa do Aumento Com o Uso do MCDA-C: Na análise multicritério, a Nota Técnica deve esclarecer (e não o faz), quantos e quais foram os terminais foram utilizados para definição dos Pontos de Vistas Fundamentais e Elementares. Ademais, dada as especificidades dos diversos terminais em operação no País, deve a Agência esclarecer tais pontos para se definir se os terminais utilizados representam todas as operações dos terminais outorgados. A Nota Técnica também não esclarece quais os critérios adotados para definição da ponderação dos Pontos de Vista Elementares (PVE), sendo percebido que o peso, do ponto de vista operacional, tende a penalizar terminais com características diferentes. Por fim, os terminais autorizados não são obrigados a apresentar seus custos de operação, uma vez que exercem atividade econômica de natureza privada e regulada, portanto, a metodologia exige a abertura de informações do custo de contas relevantes, tais como: insumos e combustíveis; mão de obra; tributos e regulação; energia elétrica, o que não é, legalmente, exigível. Além disso, em que pese a ANTAQ tenha escolhido o MCDA-c, a modelagem recebe críticas devido o seu grau de subjetividade. Construir a arborescência é tarefa para o decisor que conhece em profundidade o seu negócio e não para o regulador que, como se vê, possui conhecimento limitado quando atribui os descritores um cenário com poucas variáveis. 5. Análise Comparativa - Benchmarking: Por fim, a metodologia benchmarking apresentada não é adequada, visto que se utiliza apenas das tarifas de terminais públicos (Tabelas de Serviço Autoridade Portuária), desconsiderando os TUPs desta análise. Neste sentido a metodologia é incompatível com o setor, dado que Portos Organizados, Arrendatários e Terminais Privados possuem diferenças nas suas estruturas de preços e custos, o que influenciará na remuneração.	Acata parcialmente	A metodologia será complementada com as variáveis sugeridas para permitir análises mais acuradas nas avaliações de mercados e preços, tais como: essencial facilities, diferenciações na qualidade dos serviços (eficiências). Além disso, a metodologia permitirá aos outorgados a apresentação de justificativas complementares para demonstração da razoabilidade do nível de preços. Com relação ao uso do MCDA-C na análise multicritério, sua utilização não será obrigatória, podendo ser dispensada na análise.
31	Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)	Em primeiro lugar, a proposta de regulação desconsidera por completo a dinâmica de livre precificação inerente ao setor portuário. Diferentemente da maioria dos setores de infraestrutura (public utility), o setor portuário se insere em uma dinâmica de operação e comercialização que não é bilateral, mas sim matricial, onde diversos agentes econômicos se inter-relacionam de modo livre e dinâmico. Engessar a precificação do terminal retira-lhe a própria liberdade comercial, que é condição absolutamente necessária para a viabilização dos seus investimentos e operações. Em termos práticos, a necessidade dessa liberdade de preços ocorre diretamente do fato de que o setor portuário, diferentemente dos demais setores de infraestrutura, é um setor capital intensivo, com substanciais custos fixos, e submetido a uma elevadíssima incerteza de demanda. Essa característica lhe é própria, e traz consigo uma fortíssima sensibilidade dos preços a circunstâncias momentâneas de mercado, tais como volumes de transação, cotação internacional das mercadorias transportadas, taxas cambiais, fatores geopolíticos, dentre outros. Presumir-se abusividade dessas variações, tendo como referência índices como IPCA (que retrata variações de mercado interno), é não apenas sem fundamento, como também trará elevadíssimo custo regulatório e insegurança jurídica. Ademais, a proposta da Agência sequer utiliza os termos corretos para tratar do assunto. Revisão e reajuste são termos utilizados para tarifas (e os TUPs trabalham com preços). O reajuste diz respeito à variação inflacionária da tarifa, ao passo que revisão é a modificação, de fato, dos valores cobrados. Nenhum desses termos serve para descrever uma operação privada de preços: o que há nos serviços prestados pelos TUPs é uma ATUALIZAÇÃO DE PREÇOS E SERVIÇOS PRESTADOS. DIANTE DA PRERROGATIVA LEGAL de disciplinar sua própria operação e atuar em liberdade de preços (vide art. 43 da Lei nº 10.233, de 2001, art. 30 da Lei nº 12.815, de 2013, bem como art. 35-A do Decreto nº 8.033, de 2013). Nesse contexto, é ilegal a tentativa de incluir os TUPs no presente procedimento ou metodologia: os terminais privados possuem, por lei, a prerrogativa de disciplinar sua operação e seus preços de forma livre. A pretensão da agência de abrir um processo administrativo para analisar suposta abusividade toda vez que um serviço ou preço (repta-se, livre) é modificado, não coaduna com o disposto no art. 35-A do Decreto nº 8.033, de 2013. Reitera-se o previsto pelo nobre Diretor Relator: Considerando que a atividade desenvolvida pelos terminais privados, conceitualmente está mais inclinada a livre iniciativa do que qualquer teorização de serviços públicos, entendendo o desenvolvimento de uma metodologia que tenha por finalidade alcançar referidas instalações demande um ciclo regulatório maior, qual seja, aquele compreendido por Agenda Regulatória, quiçá análise de impacto regulatório, posto que iniciativas regulatórias quando desproporcionais e discutivelmente	Não Acatada	Resalte-se que não procede a hipótese de ilegalidade da proposta em tela, considerando que os terminais de uso privado, assim como os terminais arrendados, devem obedecer à diretrix de modicidade e publicidade de preços e tarifas, conforme art. 3º, II da Lei nº 12.815, de 2013.  Além disso, compete à ANTAQ apurar, de ofício ou mediante provocação, práticas abusivas ou tratamentos discriminatórios, ressalvadas as competências previstas na <a href="#">Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011</a> , nos termos do art. 3º, V, do Decreto nº 8.033, de 2013.  Por fim, o regime de preços livres não autoriza a prática de preços abusivos, de fato, o art. 45 da Lei nº

		necessárias, tem o condão de gerar inseguranças jurídicas e regulatórias com o potencial de afastar investimentos. Não se olvida que, como bem exposto pelo voto, os terminais privados atuam por sua conta e risco, nos termos da livre iniciativa. Nesse cenário, a proposta é ilegal pois cria a obrigação dos terminais privados de justificarem qualquer alteração de preço ou inclusão de serviço. Como pode haver direito a disciplinar preços e atividades se o terminal precisa justificar qualquer tipo de alteração que fizer de seus preços? Nesse contexto, a inclusão dos TUPs no procedimento é ilegal. Não se pretende aqui desmerecer a iniciativa de avaliar a abusividade de preços, mas apenas apresentar um método condizente com o modelo regulatório de exploração portuária. Por certo, avaliar, a priori, os preços praticados pelos terminais de forma a abrir um procedimento, em toda alteração que não for pela atualização monetária, o terminal estará respondendo um processo sobre abusividade - tendo que justificar, inclusive uma série de itens. Isso, além de ilegal, é totalmente desacoplado com as melhores práticas regulatórias de menor intervenção na esfera privada. A abertura de um processo administrativo de abusividade pela simples comunicação de reajuste é uma intenção de tabelamento de preços: se o terminal portuário aumenta seus preços (porque atualização monetária não é aumento de preço, mas apenas recuperação do valor real do serviço), ele estará automaticamente respondendo um processo sobre abusividade. Ou seja: a tabela de preços do terminal continuará inerte ao longo do tempo sob pena de ter que justificar uma série de quesitos para não responder um processo administrativo sobre abusividade.		10.233, de 2003 disciplina que os preços dos serviços autorizados serão livres, reprimindo-se toda prática prejudicial à competição, bem como o abuso do poder econômico.
32	Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)	A ANTAQ não possui competência legal para determinar metodologia de reajuste dos preços de serviços praticados pelos terminais portuários, sejam privados ou arrendados, e muito menos para recomendar o indeferimento de reajuste ou recomendar qualquer preço de benchmark, como deixa entendido o fluxograma constante da Nota Técnica. Isto configura, claramente, engessamento (submissão, subordinação), em clara afronta ao regime de liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, e ao ambiente de livre e aberta competição, sendo, portanto, ilegal e inconstitucional. A avaliação pela Agência sobre preços praticados é a posteriori, na melhor inteligência do art. 31, Lei 10.233/01, por meio da qual fica claro que a Agência, ao tomar conhecimento de fato que configure ou possa configurar infração da ordem econômica - i.e., após a existência de FATO - deve acionar o CADE, este sim, o órgão que detém a competência técnica e legal para determinar se existe ou não infração à ordem econômica e abusividade de preços. Ademais, cabe a análise ao SBDC, pois somente se verifica abusividade quando estiverem presentes condutas ou estratégias anticompetitivas expressos na Lei 12.529/11, cuja análise é de competência - técnica e legal - do CADE/SAE.	Não Acatada	Compete à ANTAQ coibir a prática de preços excessivos exploratórios (quesito da modicidade), bem como comunicar ao CADE caso a conduta em análise caracterize-se como exclusionária (condutas anticoncorrenciais).
33	Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)	Além disso, registra-se que o IPCA sequer é o melhor índice para a correção monetária de exploração de atividade em infraestrutura em transportes. O IPCA é destinado a preços em geral aplicados aos consumidores. A ANTT, por exemplo, elabora um estudo para utilizar o melhor índice de atualização monetária. Assim, a Agência deveria, ao menos, elaborar um estudo sobre o melhor índice de atualização monetária. A comparação do reajuste tendo por único indicador o IPCA não se mostra razoável, uma vez que o índice tem por objetivo medir a inflação de um conjunto de produtos e serviços comercializados no varejo, referentes ao consumo pessoal das famílias, conforme IBGE. São diversas as discrepâncias, dado que o índice engloba famílias com rendimentos de até 40 salários mínimos (não comparáveis aos clientes de terminais portuários) e avalia 9 regiões metropolitanas (como Belo Horizonte/MG, que não tem nenhuma atividade portuária; ou exclui as localidades de São Luís/MA e Manaus/AM, que possuem operações portuárias). O índice avalia ainda despesas mais comzinhas, como despesas com produtos de higiene pessoal, educação e moradia, longe de uma realidade de operação portuária. Ademais, como já dito, nos parece um grave erro ignorar a existência de diferentes perfis de terminais portuários, como operações com importação e exportação com embarcações de longo curso; cabotagem, realização de investimentos em infraestrutura, o que não consegue ser considerado pela metodologia. Nesse contexto, a proposta de avaliar se os preços estão adequados pela utilização de um índice que não reflete o setor é inócua e deve ser retirada da presente norma.	Não acatada	O IPCA foi adotado por se tratar do índice oficial de inflação, a contribuição sugere a adoção de um índice específico para o setor, o que entende-se desnecessário considerando que o índice de preços será utilizado apenas como referência inicial para prosseguimento da análise da abusividade. Não se busca adotar índice para correção dos preços, uma vez que a proposta não visa o controle de preços no setor portuário. Ademais, o IPCA vem sendo frequentemente utilizado nas recentes licitações de arrendamentos no setor portuário para reajuste dos pagamentos da arrendatária à autoridade portuária mas, também, para o reajuste das tarifas de serviço quando adotadas. Logo, não merece prosperar o argumento exposto na contribuição em tela.
34	Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)	A metodologia de análise da concorrência também não é isenta de críticas. Primeiramente, está-se a analisar um mercado logístico nacional. A análise de concorrência pela dimensão geográfica pode se mostrar incompleta, dado que a decisão de movimentação de cargas por determinados terminais portuários envolve uma racionalidade que, inevitavelmente, não compete à Agência e, muito possivelmente, está no âmbito de gestores de logística dos clientes. Tal decisão envolve avaliação de outros custos e modais fora da competência da Agência, decisões por uso de ferrovias, rodovias, navegação, cabotagem. São diversos fatores que podem influenciar o uso de uma instalação portuária que, não só exclusivamente, sua dimensão ou localização geográfica. Vale dizer, a análise é muito mais abrangente do que a localização em um mapa do terminal avaliado e outros terminais na região. Ademais, hipoteticamente, considere-se que, se acaso, o terminal tenha investido - tempo, recurso, projetos - para viabilizar seu acesso, investimentos em pátios ferroviários, linhas de cabotagem. Tais iniciativas, dentro da liberdade de empreender, seriam desincentivadas pela Agência, que simplifica demasiadamente a análise, e ignora que é perfeitamente lícito que tais lucros sejam precificados e obtidos, dada a diferenciação do seu produto. Outras iniciativas podem ser precificadas, como maior ou menor eficiência - isto porque a eficiência é a percepção do cliente e aquilo que vier a ser ajustado em contrato, qual seja, é lícito, possível e razoavelmente justo considerar que determinado cliente aceite e negocie um serviço mais barato e menos eficiente, enquanto outro exija e pague mais caro por um serviço mais eficiente. Como se vê, a metodologia ignora diversos aspectos inerentes à dinâmica de mercado.	Acatada	A metodologia será complementada com as variáveis sugeridas para permitir análises mais acuradas nas avaliações de mercados e preços, tais como: essencial facilities, diferenciações na qualidade dos serviços (eficiências). Além disso, a metodologia permitirá aos outorgados a apresentação de justificativas complementares para demonstração da razoabilidade do nível de preços.
35	Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)	Na análise multicritério, a Nota Técnica deve esclarecer (e não o faz), quantos e quais foram os terminais foram utilizados para definição dos Pontos de Vistas Fundamentais e Elementares. Ademais, dada as especificidades dos diversos terminais em operação no País, deve a Agência esclarecer tais pontos para se definir se os terminais utilizados representam todas as operações dos terminais outorgados. A Nota Técnica também não esclarece quais os critérios adotados para definição da ponderação dos Pontos de Vista Elementares (PVE), sendo percebido que o peso, do ponto de vista operacional, tende a penalizar terminais com características diferentes. Por fim, os terminais autorizados não são obrigados a apresentar seus custos de operação, uma vez que exercem atividade econômica de natureza privada e regulada, portanto, a metodologia exige a abertura de informações do custo de contas relevantes, tais como: insumos e combustíveis; mão de obra; tributos e regulação; energia elétrica, o que não é, legalmente, exigível. Ora, se a intenção da agência não é controlar custos, porque a forma de defesa do terminal portuário no sentido de justificar seus aumentos perpassa pelos custos? Nos casos de avaliação se determinada tarifa é abusiva ou não o que se avalia é (i) poder de mercado; (ii) se o concorrente foi suprimido; (iii) se o preço impede a entrada de agente no mercado. Contrariando todos os métodos de análise de abusividade, a agência propõe um método que adentra na operação do terminal (que opera em regime de concorrência), colhe dados e custos de sua operação ao invés de avaliar os efetivos fatores que comprovam a existência de qualquer infração econômica. Nesse sentido, a proposta da agência não é aderente às melhores práticas regulatórias e por isso deve ser revista.	Não acatada	Com relação ao uso do MCDA-C na análise multicritério, sua utilização não será obrigatória, podendo ser dispensada na análise. Ademais, compete à ANTAQ coibir a prática de preços excessivos exploratórios (quesito da modicidade), bem como comunicar ao CADE caso a conduta em análise caracterize-se como exclusionária (condutas anticoncorrenciais).
36	Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)	Por fim, a metodologia benchmarking apresentada não é adequada, visto que se utiliza apenas das tarifas de terminais públicos (Tabelas de Serviço Autoridade Portuária), desconsiderando os TUPs desta análise. Neste sentido a metodologia é incompatível com o setor, dado que Portos Organizados, Arrendatários e Terminais Privados possuem diferenças nas suas estruturas de preços e custos, o que influenciará na remuneração.	Não acatada.	A contribuição afirma incorretamente que a etapa de benchmarking se baseia nas tabelas de serviços das autoridades portuárias. Conforme exposto na Nota Técnica, são utilizadas as informações de preço publicadas pelos terminais portuários.
37	Câmara de Assuntos Aduaneiros e Portuários da Associação Comercial de Santos - Dr. Rodrigo Luiz Zanethi/Coordenador	01. Necessidade de detalhamento das rubricas expostas no demonstrativo de cobrança de armazenagem, incluindo a demonstração por meio de documentos comprobatórios dos serviços expostos no mencionado demonstrativo; 02. Adequação dos valores ao serviço efetivamente prestado à título de armazenagem. 03. Proibição da cobrança de valores atrelados ao valor da mercadoria; 04. Adequação dos valores de armazenagem ao mercado, aplicando-se nos valores os princípios da modicidade; 05. Abertura de canal de comunicação entre o importador/exportador (armazenador) e os órgãos públicos de fiscalização: ANTAQ e TCU.	Acatada parcialmente	A sugestão de proibição de cobrança de valores atrelados ao valor da mercadoria está fora do escopo da proposta em tela, não podendo ser adotada sem a devida edição de ato normativo precedido de realização de AIR e de Audiência e Consulta Públicas. A ANTAQ já disponibiliza canais de atendimento a todos os interessados, principalmente pela Ouvidoria, que foi instituída como canal único de recebimento das demandas externas, consoante o disposto no art. 10 da Lei nº 13.460, de 2017.
	Associação de Usuários dos Portos	USUPPORT - PARTE 1 Inicialmente, a Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT protesta veementemente contra o prazo diminuído desta Audiência Pública, cujo tema é de relevante complexidade, com importância e implicações diretas na competitividade do País. Catorze dias são insuficientes para estudar os materiais que subsidiaram a equipe técnica na elaboração da metodologia, assim como para fundamentar as críticas e sugestões ao objeto sob consulta. 1. LACUNAS METODOLÓGICAS E SEUS IMPACTOS A partir do exame do material técnico anexo à referida consulta pública (Nota Técnica nº 141/2019/GRP/SRG), depreende-se de antemão que a metodologia de análise de reajuste e abusividade de preços dos terminais portuários de contêiner, arrendados ou autorizados, foi concebida por esta agência sem observar quesitos relevantes, o que porventura limita a efetividade do propósito de coibir práticas que elevem os custos portuários no Brasil. Tendo em vista que o roteiro de análise se limita à verificação de indícios de abusividade nos reajustes de preços doravante, a ANTAQ negligencia a possibilidade de que os preços atuais, cuja definição e cujos reajustes não foram objeto de acompanhamento, sejam abusivos e não módicos. Diante dessa possibilidade, nenhuma metodologia, ou desdobramento administrativo que a tenha como referência, será capaz de resolver a problemática dos custos portuários estratosféricos no Brasil. Ainda que o terminal reajuste sua tabela em percentuais razoáveis, ou mesmo seguindo indicadores de mercado, seus preços continuarão elevados em razão do histórico de correções abusivas. É o caso, por exemplo, do valor de referência no fornecimento de energia do terminal de contêiner do Porto de Salvador que, na tabela pública do dia 15 de junho de 2017, era de R\$ 371,87 ao dia por unidade de contêiner. O preço do serviço acessório aumentou 107% de primeiro de janeiro de 2011 a junho de 2017, contra um IGP-M de 44,97% no período (VER ANEXO ENVIADO POR E-MAIL). Todavia, além do reajuste que pode ser considerado injustificável inclusive segundo metodologia proposta pela ANTAQ, uma vez que não houve choques de oferta e demanda que impactassem no custo da energia elétrica na Bahia e no Brasil nesse		Com relação ao prazo estipulado para a Consulta e Audiência Pública, informa-se que foi observada a Resolução nº 2.448-ANTAQ/2012.



38	da Bahia (Enviado anexo por meio do e-mail 0791095)	<p>interim, análise comparativa com outros terminais portuários demonstra concretamente o risco suscitado anteriormente: o acúmulo de reajustes abusivos colocou o serviço de fornecimento de energia no Porto de Salvador num patamar imóvil. Quando comparado ao preço do mesmo serviço no Porto de Pecém, o fornecimento de energia no equipamento baiano é cinco vezes mais caro. À época, no terminal cearense o valor de tabela para a utilização de tomada frigorífica, por dia ou fração e por unidade de contêiner, era de R\$ 73,75. Também podem ser comparados os preços tabelados na época pelos terminais de Suape, Imituba e Paranaguá.</p> <p>No porto paraense, o valor cobrado estava em torno de R\$ 204,12; em Santa Catarina, R\$ 110,27; e, em Pernambuco, R\$ 204,10. Semelhante é a situação com relação à cobrança de armazenagem que, além dos reajustes abusivos de três dígitos (VER ANEXO ENCAMINHADO POR E-MAIL), destoa exageradamente com relação a outros terminais. Na modalidade de embarque, à época, o valor tabelado no Porto de Salvador era R\$ 604,66 reais/contêiner - seja ele de 20 ou 40 pés - no primeiro período de cinco dias ou fração. Já em Pecém, o patamar de referência para o primeiro período de dez dias, era de R\$ 116,95 para contêineres de 20 pés e de R\$ 175,45 para contêineres de 40 pés. Ainda que a cobrança seja feita por período, o preço do Tecon Salvador equivalia a aproximadamente R\$ 121,00 por dia de contêiner armazenado, que corresponde a onze vezes o preço diário proporcional de Pecém na armazenagem de um contêiner de 20 pés e, aproximadamente, sete vezes ao da armazenagem de um contêiner de 40 pés. Com relação ao Tecon Imituba, cuja tabela apresentava um valor de R\$ 73,17, tanto para contêiner de 20 quanto para contêiner de 40 pés, pelos cinco dias posteriores ao primeiro período de dez dias de free time, o valor de referência do Tecon Salvador é oito vezes superior. Inclusive, nada impede a conjectura de que os sucessivos reajustes tiveram como finalidade, além do lucro extraordinário, figurar como uma espécie de guarda-chuva no faturamento dos terminais, principalmente os arrendados, de antecipação para um momento de acompanhamento de preços e tentativa de racionalização e padronização dos critérios utilizados na análise de denúncias no âmbito da agência reguladora, seja por livre iniciativa desta ou por determinação/recomendação de órgãos de controle tal como se sucedeu.</p>	Acatada parcialmente	No tocante ao escopo da metodologia, informa-se a possibilidade de avaliação de qualquer caso de denúncia ou reajuste de preços em terminais portuários.
39	Associação de Usuários dos Portos da Bahia (Enviado anexo por meio do e-mail 07910952)	<p>USUPPORT - PARTE 2.2. PREMISAS EQUIVOCADAS, NEUTRALIZAÇÃO DA EFETIVIDADE METODOLÓGICA E RISCO DE EFEITOS INDESEJÁVEIS 2.1 Premissas equivocadas Apesar de, aparentemente, coerente e eficaz no processo de detecção de justa causa, ou da ausência dela, nos reajustes que tenham superado o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) ou o Deflator do PIB no período, ponderando os níveis de impacto segundo descritores nas áreas de interesse, bem como nos pontos de vista fundamentais e elementares do Modelo de Multicritério de Apoio à Decisão - MCDA - Construtivista, as premissas da fase subsequente - Análise Comparativa (Benchmarking) - e os desdobramentos administrativos após a sua realização trazem à tona as fragilidades que comprometem a sustentação e a eficácia metodológica e a consecução do propósito de coibir a abusividade. A principal fragilidade da metodologia reside em uma das premissas subjacentes à proposta de roteiro de análise do reajuste de preços, bem como nas implicações que ela tem sobre outro pressuposto: III - preços excessivos/abusivos só serão possíveis em mercados com pouca competição. Desse modo, tem-se que II - para os serviços em regime de preço livre em mercados competitivos não deve haver regulação ou controle de preços. Esses pressupostos, apesar da consonância com a literatura econômica, têm alto grau de abstração e não foram fundamentados por evidência empírica. As suposições sobre essa lacuna são de que é impossível fazê-lo porque não essas hipóteses não guardam qualquer relação fidedigna com a realidade do setor portuário. Para além da possibilidade de cartelização num ambiente intraporto de duopólio ou oligopólio ou de efetiva competição interportuária, como pode ser visualizado de forma mais efetiva nas regiões Sul e Sudeste quando comparadas às regiões Norte e Nordeste, o mercado portuário por si só tem traços característicos que evidenciam a posição dominante das poucas firmas ofertantes ante um universo de demanda com milhares usuários importadores e exportadores. Estes estão sempre em nítida desvantagem na relação comercial estabelecida com o agente econômico prestador dos serviços de movimentação de carga, seja pelo padrão de negociação CIF na importação e FOB na exportação e/ou pela concentração máxima na hinterlândia. O preço livre tende a repousar no patamar que proporciona lucro excepcional à firma, expulsando donos de carga do excedente do consumidor. Prova inequívoca da improcedência empírica dessas hipóteses está cristalizada, inclusive, em levantamento feito por esta agência sobre a cobrança do serviço de inspeção não invasiva (escaneamento), nos portos brasileiros, anexado à Nota Técnica nº 30/2017/GRP/SRG, documento utilizado como parâmetro de discussão no âmbito da Audiência Pública 08/2018. Especificamente na tabela II, está demonstrado que os preços indevidamente cobrados aos usuários - já que, diga-se de passagem não se trata de um serviço prestado e solicitado por estes - mais elevados acontecem em cinco terminais de Santa Catarina e no Terminal de Contêiner de Paranaguá (Paraná), talvez o submercado mais competitivo do país. Para se ter noção, o escaneamento de contêineres, na importação, pelo terminal da APM no Porto de Itajaí é dez vezes maior que o de Pecém (VER ANEXO ENVIADO POR E-MAIL). 2.2 Neutralização da efetividade metodológica e risco de efeitos indesejáveis Como se não bastasse a renúncia à regulação e ao controle de preços para os serviços em mercados de menor concentração, as constatações realizadas de maneira objetiva e sistematizada na matriz de multicritério são totalmente neutralizadas na fase subsequente de benchmarking, em razão dos desdobramentos administrativos encetados no término da análise do reajuste. Os parâmetros adotados para comparar os preços praticados por outros terminais se fundamentam exatamente na premissa desmistificada na seção anterior: a de que haverá a prática de preços mínimos no submercado mais competitivo, qualificando-o como preço de referência e o mais provável de ser praticado sem perda significativa de clientes. No fim das contas, será recomendado ao terminal que pratica a correção impugnada, seja por iniciativa da ANTAQ ou por denúncia de usuário, um reajuste limitado ao preço de referência obtido. Enquanto desdobramento final, a recomendação de benchmarking ignora a gravidade do reajuste sem justa causa, no qual fora comprovada a abusividade praticada em razão da posição dominante de terminais sobre os clientes/usuários; não estão previstas possibilidades de aplicação de sanções administrativas ou encaminhamento a órgãos de defesa da concorrência, tampouco firmeza de que a agência fará valer a recomendação, o que neutraliza totalmente a efetividade e a eficácia da metodologia proposta.</p>	Acatada parcialmente	A metodologia foi modificada para refletir a configuração da posição dominante, aplicação de sanções administrativas e encaminhamento a órgãos de defesa da concorrência considerando os argumentos da contribuição bem como da recém publicada Resolução Normativa nº 34-ANTAQ. Adicionalmente, informa-se que foram agregados outros elementos para balizar as análises, tais como: presença de essencial facilities, práticas de lock in e price squeeze.
40	Angela Quintanilha	<p>a) Reajuste tarifário Inicialmente, cumpre destacar a relevância de que seja mantida na metodologia a análise do reajuste tarifário, porquanto independentemente das variáveis que compõe este critério, é irrefutável que os usuários estão sujeitos a práticas abusivas decorrentes de reajuste de preço/tarifa pelos serviços prestados. Este entendimento está alinhado com a determinação do TCU no acórdão nº 2310/2018-Plenário, o qual determina, no item 9.1.2 a elaboração de medidas pela ANTAQ para acompanhar, de forma sistemática, o comportamento dos preços e tarifas praticadas no segmento de contêiner, bem como item 9.4, referente à desatenção explícita à Lei nº 10.233/2011, art. 20, II, alíneas "a" e "b", especialmente no que diz respeito à modicidade das tarifas - a qual deve ser observada, inclusive, para os reajustes praticados pelos terminais. Também o item 9.8.2 do acórdão destaca expressamente a observância à legalidade da cobrança de tarifas e/ou preços tendo em conta o princípio de pagamento pelo usuário por custos dos serviços em regime de eficiência e a modicidade tarifária. Os usuários estão expostos a reajustes abusivos na medida em que na falta de padronização das rubricas dos serviços prestados pelos terminais, não detêm uma base comparativa para identificar eventual abusividade em reajuste praticado, o que deixa os usuários em uma condição de total vulnerabilidade. Ainda, é certo que independentemente das variáveis existentes para o reajuste de preços, estes não devem estar descolados dos princípios de modicidade e eficiência, o que justifica a análise do reajuste tarifário por meio de metodologia específica para a identificação de prática abusiva. O simples fato de estar o serviço em análise submetido ao regime regulatório da remuneração de serviços sob preço livre não pode servir de causa para excluir o reajuste tarifário da metodologia proposta, porquanto o referido regime não deve autorizar a realização de reajuste à revelia dos custos e do mercado, sem a discriminação da forma de cobrança e respectiva justificativa. Com efeito, atualmente o usuário não dispõe de instrumentos para a identificação de abusividade na prática de reajuste, o que demonstra a pertinência e a assertividade da proposta submetida à consulta pública, no que se refere à inclusão do reajuste tarifário na metodologia proposta. Isto posto, a AEXA defende a pertinência da manutenção do critério de reajuste na metodologia de análise de prática abusiva pelo prestador de serviço.</p>	Acatada	A metodologia de análise de preços tem por objetivo abarcar todas as possíveis situações envolvendo abusividade, incluindo análise de reajustes e denúncias, sem prejuízo de futuras definições de outras metodologia específicas, caso necessário. Concorda-se com a importância da padronização para a previsibilidade e comparabilidade dos preços e serviços cobrados pelas instalações portuárias. O projeto foi inserido na Agenda Regulatória por meio do Tema 3.1 "Padronização das rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares", e o seu desenvolvimento está sendo documentado no Processo 50300.006552/2018-52. Em relação ao questionamento sobre os prazos adotados, espera-se que a padronização processual e o constante aprimoramento metodológico reduza significativamente os prazos de análise técnica.
41	Angela Quintanilha	<p>b) Da imprescindibilidade da Uniformização das Rubricas dos serviços prestados pelos Terminais É imprescindível para a devida eficácia da metodologia proposta a publicação, por esta ANTAQ, da Uniformização das Rubricas dos serviços prestado pelos terminais de contêineres, de forma que o usuário tenha uma base comparativa para identificar indício de abuso e assim poder proceder à comunicação de abuso à Agência. c) Da suficiência e adequação do procedimento proposto - Tratamento e responsabilidade pelas informações É necessária a inclusão na metodologia proposta de critérios de tratamento da denúncia e de definição de responsabilidade pela disponibilização de informações atinentes aos serviços questionados. Casos de denúncia, como por exemplo: 1) Cobrança pela Tarifa Emergencial de Bunker, que sequer foi comunicada à Agência, o que leva ao forte indício de abuso na sua cobrança, que mereceria tratamento imediato de forma a coibir abusividade; 2) Taxa de Logística de Exportação é outra denúncia que não foi acolhida pela Agência, além de questionamentos referentes a demais serviços em que o usuário é tecnicamente hipossuficiente para responder à Agência. Esta prática atenta contra a eficiência que a Agência deve ter no trato das questões sob sua análise, além de desrespeitar o usuário pelo tempo em que este aguarda uma definição da Agência enquanto absorve os custos do serviço cuja abusividade está sendo questionada. Desta forma, a metodologia somente se mostrará adequada e suficiente caso inclua no parâmetro de análise o tratamento a ser dado diante do recebimento da denúncia e a prévia definição dos responsáveis pela prestação de informação relativa à operacionalização do serviço prestado. - Celeridade do processo de análise Além da inclusão do tratamento a ser dado à denúncia recebida, o processo deve primar pela celeridade na resolução da abusividade. A questão referente ao escaneamento de contêineres é um exemplo. A cobrança teve início em agosto de 2014 e desde então, no obstante os vários questionamentos junto a esta Agência, os usuários vêm superando a cobrança sem respaldo legal e sem nenhuma medida que assegure a suspensão da cobrança indevida ou, sequer, a modicidade na prática dos preços. Por este motivo, a metodologia apresentada não estará cumprindo ao seu propósito de identificar e reprimir a prática de abuso, caso não seja considerada determinar um tratamento específico para a denúncia, diante de fatos que levem a indícios seguros de abuso. Desta forma, além da proposição de desenho de uma matriz de tratamento para a denúncia, com definição de responsabilidade pela</p>	Acatada	Concorda-se com a importância da padronização para a previsibilidade e comparabilidade dos preços e serviços cobrados pelas instalações portuárias. O projeto foi inserido na Agenda Regulatória por meio do Tema 3.1 "Padronização das rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares", e o seu desenvolvimento está sendo documentado no Processo 50300.006552/2018-52

		prestação de informação, sugere-se, também, seja prevista a suspensão da cobrança da tarifa contestada, de forma cautelar, definindo, ainda, prazos para que esta ANTAQ trate a denúncia, de forma a dar segurança jurídica aos usuários. Por diversas vezes esta Agência relatou que a tarifa de escaneamento de contêineres continua sendo devida pela falta de indício de ilegalidade. Contudo, verifica-se no caso concreto e pelos diversos pareceres técnicos da Agência, que além das distorções de preços cobrados pelos diversos terminais - o que já leva a indícios de abuso, a própria legalidade da cobrança não está assegurada, na medida em que existem liminares concedidas pela suspensão da cobrança - o que denota, no mínimo, a verossimilhança quanto à ilegalidade e o perigo na demora na resolução do caso.		
42	AEXA - Associação de Exportadores de Açúcar e Alcool	Trata-se da apresentação de contribuições à proposta de metodologia de análise de reajuste e abusividade de preços dos terminais portuários, pela AEXA-Associação de Exportadores de açúcar e álcool, no contexto da Audiência Pública nº 05/2019-ANTAQ. a) Reajuste tarifário Inicialmente, cumpre destacar a relevância de que seja mantida na metodologia a análise do reajuste tarifário, porquanto independentemente das variáveis que compõe este critério, é irrefutável que os usuários estão sujeitos a práticas abusivas decorrentes de reajuste de preço/tarifa pelos serviços prestados. Este entendimento está alinhado com a determinação do TCU no acórdão nº 2310/2018-Plenário, o qual determina, no item 9.1.2 a elaboração de medidas pela ANTAQ para acompanhar, de forma sistemática, o comportamento dos preços e tarifas praticadas no segmento de contêiner, bem como item 9.4, referente à desatenção explícita à Lei nº 10.233/2011, art. 20, II, alíneas "a" e "b", especialmente no que diz respeito à modicidade das tarifas- a qual deve ser observada, inclusive, para os reajustes praticados pelos terminais. Também o item 9.8.2 do acórdão destaca expressamente a observância à legalidade da cobrança de tarifas e/ou preços tendo em conta o princípio de pagamento pelo usuário por custos dos serviços em regime de eficiência e a modicidade tarifária. Os usuários estão expostos a reajustes abusivos na medida em que na falta de padronização das rubricas dos serviços prestados pelos terminais, não detém uma base comparativa para identificar eventual abusividade em reajuste praticado, o que deixa os usuários em uma condição de total vulnerabilidade. Ainda, é certo que independentemente das variáveis existentes para o reajuste de preços, estes não devem estar descolados dos princípios de modicidade e eficiência, o que justifica a análise do reajuste tarifário por meio de metodologia específica para a identificação de prática abusiva. O simples fato de estar o serviço em análise submetido ao regime regulatório da remuneração de serviços sob preço livre não pode servir de causa para excluir o reajuste tarifário da metodologia proposta, porquanto o referido regime não deve autorizar a realização de reajuste à revelia dos custos e do mercado, sem a discriminação da forma de cobrança e respectiva justificativa. Com efeito, atualmente o usuário não dispõe de instrumentos para a identificação de abusividade na prática de reajuste, o que demonstra a pertinência e assertividade da proposta submetida à consulta pública, no que se refere à inclusão do reajuste tarifário na metodologia proposta. Isto posto, a AEXA defende a pertinência da manutenção do critério de reajuste na metodologia de análise de prática abusiva pelo prestador de serviço. b) Da imprescindibilidade da Uniformização das Rubricas dos serviços prestados pelos Terminais É imprescindível para a devida eficácia da metodologia proposta a publicação, por esta ANTAQ, da Uniformização das Rubricas dos serviços prestado pelos terminais de contêineres, de forma a que o usuário tenha uma base comparativa para identificar indício de abuso e assim poder proceder à comunicação de abuso à Agência. c) Da suficiência e adequação do procedimento proposto - Tratamento e responsabilidade pelas informações É necessária a inclusão na metodologia proposta de critérios de tratamento da denúncia e de definição de responsabilidade pela disponibilização de informações atinentes aos serviços questionados. Casos de denúncia, como por exemplo: 1) Cobrança pela Tarifa Emergencial de Bunker, que sequer foi comunicada à Agência, o que leva ao forte indício de abuso na sua cobrança, que mereceria tratamento imediato de forma a coibir abusividade; 2) Taxa de Logística de Exportação é outra denúncia que não foi acolhida pela Agência, além de questionamentos referentes a demais serviços em que o usuário é tecnicamente hipossuficiente para responder à Agência. Esta prática atenta contra a eficiência que a Agência deve ter no trato das questões sob sua análise, além de desrespeitar o usuário pelo tempo em que este aguarda uma definição da Agência enquanto absorve os custos do serviço cuja abusividade está sendo questionada. Desta forma, a metodologia somente se mostraria adequada e suficiente caso incluisse no parâmetro de análise o tratamento a ser dado diante do recebimento da denúncia e a prévia definição dos responsáveis pela prestação de informação relativa à operacionalização do serviço prestado. - Celeridade do processo de análise Além da inclusão do tratamento a ser dado à denúncia recebida, o processo deve primar pela celeridade na resolução da abusividade. A questão referente ao escaneamento de contêineres é um exemplo. A cobrança teve início em agosto de 2014 e desde então, não obstante os vários questionamentos junto a esta Agência, os usuários vêm suportando a cobrança sem respaldo legal e sem nenhuma medida que assegure a suspensão da cobran	Acatada	A metodologia de análise de preços tem por objetivo abarcar todas as possíveis situações envolvendo abusividade, incluindo análise de reajustes e denúncias, sem prejuízo de futuras definições de outras metodologia específicas, caso necessário. Concorda-se com a importância da padronização para a previsibilidade e comparabilidade dos preços e serviços cobrados pelas instalações portuárias. O projeto foi inserido na Agenda Regulatória por meio do Tema 3.1 "Padronização das rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares", e o seu desenvolvimento está sendo documentado no Processo 50300.006552/2018-52. Em relação ao questionamento sobre os prazos adotados, espera-se que a padronização processual e o constante aprimoramento metodológico reduza significativamente os prazos de análise técnica.
43	Associação Brasileira da Indústria Química - ABIQUIM (Conforme e-mail 0791075)	Prezados Senhores, Agradecemos a essa ANTAQ pela submissão da consulta e audiência públicas sobre o tema. A Abiquim entende necessária uma proposta de metodologia de análise de reajuste e abusividade de preços, objeto dessa consulta pública, e solicita respeitosamente que, com base na metodologia citada, elimine as cobranças, como por exemplo, o THC-2, escaneamento de contêineres, tarifa adicional de armazenagem para despacho sobre águas e demais custos que estejam fora do box rate, gerando insegurança jurídica e aumentando o custo Brasil. Sobre a cobrança do serviço de capatazia (THC), a Abiquim registra que encaminhará oportunamente uma proposta de alteração a Resolução ANTAQ nº 2.389, de 13 de fevereiro de 2012, que aprova a norma que estabelece parâmetros regulatórios a serem observados na prestação dos serviços de movimentação e armazenagem de contêineres e volumes, em instalações de uso público, nos portos organizados, para permitir maior liberdade de escolha pelas empresas na contratação dos terminais portuários, pois, em nosso entendimento, a indicação compulsória pelos armadores não consiste em prática que favoreça a otimização dos recursos empresariais, assim como é feito livremente em outros serviços contratados nas operações de comércio exterior. Por fim, encaminhamos, em anexo, as propostas da Abiquim sobre THC-2 e Escaneamento.	Não acatada	A sugestão a respeito da eliminação de cobranças está fora do escopo da presente proposta, devendo ser objeto de processos específicos, se for o caso, assim como a proposta de alteração da Resolução nº 2389-ANTAQ.



Documento assinado eletronicamente por **Sandro Jose Monteiro, Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários**, em 17/04/2020, às 18:53, 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 **0881521** e o código CRC **6B4C0545**.