



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

RELATÓRIO Nº 11/2021/GRP/SRG

Resumo: Proposta de normativo que dispõe sobre a padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares - Análise das contribuições da Consulta e Audiência Pública nº 04/2021.

INTRODUÇÃO

Em atendimento à Ordem de Serviço nº 215/2021/GRP/SRG (SEI nº 1415808), o presente Relatório Técnico traz a análise das sugestões, após Audiência Pública, para obter contribuições, subsídios e sugestões para a proposta de norma que tem por objeto dispor sobre a padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares.

O Aviso de Audiência Pública nº 04/2021-ANTAQ (SEI nº 1239599), aprovada pelo Acórdão nº 35-2021-ANTAQ (SEI nº 1239313) e publicado no DJU em 08 de fevereiro de 2021., aprovou a submissão da proposta de norma para Consulta e Audiência Pública. O procedimento para envio das contribuições da Consulta e Audiência Pública iniciou no dia 15/02/2021, com término dia 31/03/2021. A data de término foi posteriormente prorrogada até 15/04/2021, nos termos da Deliberação-DG nº 56/2021 (SEI nº 1284059).

Após a comunicação e participação social dos usuários, agentes do setor aquaviário nacional e aos demais interessados em geral, serão tratadas individualmente as contribuições recebidas, manifestando-se sobre a análise final desta setorial técnica entre as opções: Sugestão acatada, parcialmente acatada e não acatada. Acompanhada da análise foram trazidas ainda justificativas ao posicionamento escolhido, bem como o dispositivo ajustado, conforme o caso.

ANÁLISE

Pelo Sistema de Audiências Públicas (SISAP), foram recebidas 113 (cento e treze) contribuições, analisadas por esta Gerência de Regulação.

Do total recebido, 1 (um) foram acatadas (0,88%), 48 (quarenta e oito) parcialmente acatadas (42,48%) e 64 (sessenta e quatro) não acatadas (56,64%), conforme quadro a seguir:



As considerações acerca das contribuições recebidas pela SISAP foram compiladas na tabela a seguir:

Redação Original	Art. 1º Esta Resolução se aplica às instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, nas modalidades de arrendamento de instalações portuárias, arrendatárias e autorizadas, que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, de acordo com os termos do art. 2º, incisos III, IV e XI da Lei nº 12.815, de 2013, incluindo as retroáreas dentro do porto organizado.
Razão Social (CPF/CNPJ)	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (5869999000157)
Redação Proposta	Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antaq.gov.br.
Justificativa para Alteração	INTRODUÇÃO 1. Trata-se de Audiência Pública voltada à obtenção de contribuições, subsídios e sugestões para a proposta de norma que tem por objeto dispor sobre a estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares. A proposta de norma nº 25/2019/GRP/SRG, o Estudo Consolidado Final realizado pela consultoria externa contratada, a Exposição de Motivos, o Relatório de Análise de Impacto Regulatório e os votos do Diretor Relator Adalberto Tokarski e do Diretor Francisval Dias Mendes. 2. Entre os documentos mais importantes, encontram-se a Nota Técnica para Proposição de Ato Normativo nº 25/2019/GRP/SRG, o Estudo Consolidado Final realizado pela consultoria externa contratada, a Exposição de Motivos, o Relatório de Análise de Impacto Regulatório e os votos do Diretor Relator Adalberto Tokarski e do Diretor Francisval Dias Mendes. 3. Frisa-se que se trata de norma cujo âmbito de aplicação se restringe às instalações portuárias, arrendatárias e autorizadas, que movimentam ou armazenam cargas containerizadas. De tal maneira, cuida-se de norma de amplo alcance, não se alinhando com o interesse público. 4. Dito isso, esta Associação acredita que a padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres não é a medida mais adequada, haja vista a inexistência de qualquer falha de mercado que a justifique. Ainda, a padronização pode causar efeitos negativos ao mercado, vez que gera limitação da atividade dos terminais portuários a partir da imposição de formas, técnicas e arranjos. Ante o exposto, com a devida vênia, discorreremos a seguir sobre as razões de fato e de direito que sustentam nosso entendimento pelo não cabimento desta medida. 5. INCOMPATIBILIDADE COM AS DETERMINAÇÕES EMITIDAS PELO TCU NO BOJO DOS ACÓRDÃOS Nº 1904/2009 E 923/2019. 6. Os acórdãos nº 1904/2009 e nº 923/2019, do TCU, foram arrolados como balizadores/referências do Estudo Consolidado Final acerca da padronização das rubricas de serviços básicos, realizado por comissão de trabalho criada pela ANTAQ. Veja trechos a seguir: "imagens na Carta ABRATEC - 0147/2021". 7. Entretanto, entendemos que há dissonância entre os comandos emitidos pelo TCU e os da ANTAQ. 8. A justificativa do projeto da ANTAQ está pautada na implementação urgente dos serviços essenciais contratados nos terminais portuários. Ou seja, abrange todos os serviços prestados e cobrados pelos terminais portuários de contêineres e de serviços inerentes, acessórios ou complementares". A agenda foi atualizada e esse item corresponde ao item 3.2 da Agenda Regulatória do biênio 2020-2021. 9. Nessa seara, observa-se que essa Agência pretende criar estruturas de serviços essenciais contratados nos terminais portuários. Ou seja, abrange todos os serviços prestados e cobrados pelos terminais portuários de contêineres. 10. Visto isso, passa-se à análise do Acórdão TCU nº 1.904/2009. Trata-se de uma realização de auditoria operacional realizada na Secretaria Especial de Transportes Aquaviários (Antaq) e nas principais administrações portuárias nacionais, com vistas a avaliar os entraves à expansão e ao desenvolvimento do transporte aquaviário brasileiro. Na ocasião, estabeleceu-se dois objetivos gerais e específicos, conforme consta do inteiro teor do referido acórdão: "imagens na Carta ABRATEC - 0147/2021". 11. Diante desses objetivos, o relatório da Unidade Técnica aponta que uma das causas para o fracasso do modelo de reajuste/revisão advém do fato de que não é possível verificar se as tarifas cobradas pelas Autoridades Portuárias são economicamente eficientes ou não, considerando que elas não entendem que as tarifas devem ter procedimentos claros de reajuste e revisão: "imagens na Carta ABRATEC - 0147/2021". 12. Entendeu-se que a estrutura tarifária

		<p>pelas Autoridades Portuárias e pela Antaq, à época, padecia de graves ilegalidades. Esse fato constituiria entraves à expansão e modernização do setor portuário determina: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". 14. Ou seja, a análise do TCU se pautou apenas nas tarifas praticadas pelas Administrações Portuárias, a se e Autoridades Portuárias. Não há o intuito de estabelecer regras para os serviços prestados pelos Terminais de Contêineres, como pretende a Resolução em análise possível, pois terminais portuários não cobram tarifas ou mesmo taxas. Final, a tarifa é cobrada pelo Poder Público, direta ou indiretamente, e os terminais por atuando em regime de direito privado. Vê-se que a cobrança pelos serviços prestados pelos arrendatários e sua possível padronização, tal como se discute nest: ao que foi abordado pela Corte de Contas neste acórdão. Na realidade, esse se tratou das tarifas praticadas pelas Autoridades Portuárias, não pelos demais ager 923/2019 16. O relatório da consultoria externa também arrola o Acórdão nº 923/2019, do TCU, que cuida de pedido de reexame contra o Acórdão 1.439/2016. denúncia, formulada com fulcro no art. 53 da Lei 8.443/1992, contra as possíveis ilegalidades: (i.) aumento das tarifas praticadas no arrendamento portuário Libr homologação da Antaq; (ii.) cobrança da tarifa THC pelos armadores sem comprovação de seu caráter resarcitório; e (iii.) omissão da Antaq na fiscalização e reg estrangeiros. O Acórdão de 2019 reforma o de 2016, que passa a prever: "imagens na Carta ABRATEC - 0147/2021". 17. Para entender essas determinações, é ne contexto, o que se faz pela leitura do voto do relator. Nessa oportunidade, o Min. Benjamin Zymler é claro que nos seguintes pontos: (i.) Há evidências de que a sobre os valores de Terminal Handling Charge - THC, pago pelo dono da carga ao armador: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". (ii.) Deve-se preocupar con desnecessária: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". (iii.) Há possibilidade de estipular os serviços básicos do THC: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021" na estipulação de valores para a lista básica, de modo que o valor se daria por meio da competição e adequada regulação: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021"</p>
Análise Técnica		Parcialmente acatada
Justificativa da Análise		<p>A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres - ABRATEC apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306113, cujo conteúdo foi tamb em 12 contribuições (IDs 1, 17, 22, 24, 27, 31, 37, 41, 45, 47, 49 e 51). A entidade defende no referido documento que a proposta normativa não seja aprovada, seguintes pontos: (i.) A nova regulação proposta não se coaduna com as determinações do TCU nos acórdãos arrolados na exposição de motivos, uma vez que o: (ii.) A regulação é desnecessária e desarrazoada visto que: (a) não há posição dominante ou Essential Facility por parte dos terminais; (b) inexistente falha de merca demanda dos usuários para a padronização das rubricas, que estão satisfeitos com os serviços; e (d) a prestação de serviços e os preços cobrados estão de acord do comércio internacional; (iii.) Não foi demonstrada a existência de ganho efetivo e tangível com adoção de padronização das rubricas, ao contrário, essa medic sustentabilidade do negócio; (b) impossibilita a inovação e a modernização dos terminais; (c) esvazia a liberdade de negociação dos terminais; (d) acarreta um ri: outras medidas tão invasivas quanto; (e) pode gerar reserva de mercado, e (f) trata-se, em verdade, de um excesso regulatório que pode prejudicar todo o merc: Há diversas incoerências no modelo proposto, o qual: (a) está em desconformidade com a experiência internacional; (b) contraria a Lei nº 13.874/2019; (c) é inci Governo; (d) não se alinha às deliberações da Agência; e (d) é eivado de falhas processuais, visto que o AIR não cumpriu todas as exigências. (v.) A proposta norn consequências apresentadas nos parágrafos anteriores são contrários, ou atingem de alguma forma, diversos institutos legais: a) Lei nº 12.815/2013, art. 3º, inci drasticamente a liberdade de atuação dos operadores portuários, em especial, no que tange à liberdade de preços, criando embaraços à livre concorrência; b) Lei de Direitos de Liberdade Econômica, art. 2, uma vez que não há necessidade de atuação do Estado, considerando que existem falhas de mercado. Igualmente, trata de um excesso regulatório, capaz de criar reserva de mercado, bem como de impedir a inovação e a adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de encontro ao disposto no art. 5º, haja vista as falhas formais na elaboração do AIR. c) Lei nº 13.848/2019, art. 4º e 5º, visto que, conforme já ressaltado, cuida-se desnecessária. Igualmente, fere o art. 6º, pois o AIR, como já demonstrado, padece de irregularidades formais. Com base nas contribuições encaminhadas durar feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a instalação portuária observe a desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. I a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serv no entanto, que a entidade utiliza uma premissa equivocada para inferir o nível de concorrência no setor portuário, uma vez que utiliza os dados de movimentaç contêineres do país, isto é, sem considerar a definição do mercado relevante. A ampliação injustificada do mercado relevante na dimensão geográfica gera concl nível de concentração no mercado. Como já extensamente observado nas análises da ANTAQ e do CADE, a distância e os custos de transporte terrestre são elem na escolha do terminal portuário, sendo inviável uma comparação entre todos os terminais portuários do país. Em outras palavras, o mercado relevante é mais r utilizado de forma superficial pela ABRATEC, o que gera resultados distintos a respeito do nível de concentração portuária. Por fim, cumpre esclarecer que o pro na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa, considerando a complexidade e abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agente: afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o apoio de consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência p atividades. Cabe destacar ainda que a consolidação da Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audi as alterações legislativas com impacto na matéria, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construi processo normativo e com ampla participação social.</p>
Dispositivo Ajustado		
ID 2	Redação Original	Art. 1º Esta Resolução se aplica às instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autor incisos III, IV e XI da Lei nº 12.815, de 2013, incluindo as retroáreas dentro do porto organizado.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)
	Redação Proposta	<p>A Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP, entidade que representa o interesse da pluralidade de empresas detentoras de instalações portuárias d organizados no Brasil, operando a mais diversa gama de cargas e situadas em vários estados brasileiros e, portanto, inegavelmente legítima para representar as i respeitosamente, à presença de V. Sa., apresentar suas contribuições à Consulta Pública nº 04/2021 (Parte 1). 1. Dentre as diversas instalações portuárias associ: segmento de cargas containerizadas. A Consulta Pública nº 04/2021, promovida pela ANTAQ, por sua vez, tem o propósito de obter contribuições, subsídios e su norma que tem por objeto dispor sobre a padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerc: acessórios ou complementares. 2. Antes de adentrar no mérito trazido pelo Relatório consolidado pela Katálys Consultoria e Empreendimentos Ltda., o qual en proposta de norma apresentada por essa Agência, especialmente em relação à possibilidade - ou não - de intervenção regulatória, é necessário aclarar algumas documento ora submetido à consulta pública. 3. Primeiramente, cumpre contextualizar historicamente a proposta de nova norma regulatória. O assunto foi incl Regulatória da ANTAQ para o biênio 2016/2017 e, não tendo sido objeto de apreciação nesse período, a temática retornou à Agenda Regulatória do biênio 2018</p>
	Justificativa para Alteração	Reitera texto da "Redação proposta"
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	<p>A Associação Brasileira dos Terminais Portuários apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306109, cujo conteúdo foi também inserido no ' contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, e 65). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às cont base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padro desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, represe operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternati da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fr setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Citam-se as seguintes alterações: - Alteração do art. 4º, que determinava a oferta de serviços bá anexo I. Pela nova redação, as diretrizes dos anexos I e II tornam-se referencial para a Agência e o ajuste das tabelas de preço vigentes ao modelo de estrutura d ANTAQ passa a ser opcional. - Exclusão do § 1º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que tratava sobre a discriminação de preços; - Altera pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que flexibiliza ainda mais a possibilidade de segmentação do mercado, inclusive em decorrência da opção normativa p para a disponibilização de calculadora por parte das instalações portuárias conforme diretrizes previstas na norma. - Alteração do art. 12, com a exclusão do trec pacote serviços à somatória dos preços individuais dos serviços que o compõem. Observa-se, portanto, que os principais dispositivos contestados pela ABTP fora objetivo de aumentar a flexibilidade da intervenção regulatória sugerida. Em relação ao argumento de que a proposta é embasada em documentos datados, é ir observação da entidade evidencia que o processo regulatório que resultou na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa e prudente, considerand abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes direta e indiretamente afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência públicas, entre outras atividades. É natural e esperado que no curso de um processo com t desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retratam a construção da análise de impacto da intervenção regulatória. Cabe destacar air</p>

	Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Públicas como também as alterações legislativas, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída por meio de rigoroso processo normativo e con
Dispositivo Ajustado	
Redação Original	Art. 1º Esta Resolução se aplica às instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autor incisos III, IV e XI da Lei nº 12.815, de 2013, incluindo as retroáreas dentro do porto organizado.
Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Terminais Portuários Privados (19729925000191)
Redação Proposta	A Associação de Terminais Portuários Privados não possui proposta de redação, uma vez que acredita que, com as devidas vênias, a medida é (i.) incompatível cc inadequada por ausência de ganhos tangíveis e evidência de prejuízos ao funcionamento do setor, pelas razões que passa a expor. Desta forma, colocamos todas Art.1º (por falta de opção no formulário presente).
Justificativa para Alteração	ATP - PARTE VIII (ÚLTIMA) V. CONCLUSÃO 117. Pelos fatos demonstrados anteriormente, a ATP defende que a proposta normativa não é a mais adequada para o pontos mais críticos da proposta normativa: (i.) a incompatibilidade da proposta com os princípios de liberdade econômica dos autorizatários (liberdade de prec operações); (ii.) engessamento das negociações privadas e das inovações; (iii.) ausência de ganhos claros e tangíveis, pois os benefícios arrolados para justificar a status quo; e (iv.) desincentivos decorrentes de excesso de fiscalização. 119. Em suma, a proposta normativa e suas possíveis consequências apresentadas nos p contrários, ou atingem de alguma forma, diversos institutos legais que garantem: (i.) Liberdade e autonomia para os terminais autorizatários disporem sobre sua exercício de livre precificação, ordenação e disciplina de suas atividades: • Lei nº 12.815/2013, Lei dos Portos: Art. 30. A operação portuária em instalações locali organizado será disciplinada pelo titular da respectiva autorização, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, sanitária, de saú Decreto nº 8.033/2013, regulamenta a Lei dos Portos: Art. 35-A. O contrato de adesão conterá cláusulas que preservem: I - a liberdade de preços das atividades, nº 10.233, de 5 de junho de 2001; II - a prerrogativa do autorizatário para disciplinar a operação portuária, nos termos do art. 30 da Lei nº 12.815, de 2013, sem Antaq. • Lei nº 10.233/2001, Lei de criação da Antaq: Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes 14 e apresenta as seguintes características: II – é exercida em liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, e em ambiente de livre e aberta competição. Art. autorizados serão livres, reprimindo-se toda prática prejudicial à competição, bem como o abuso do poder econômico, adotando-se nestes casos as providência: Intervenção mínima, subsidiária e excepcional do Estado nas atividades econômicas, sempre pautada em robusta AIR e em proteção às negociações privadas e à regulatório: • Lei nº 13.874/2019, Declaração de Direitos de Liberdade Econômica: Art. 2º. São princípios que norteiam o disposto nesta Lei: I - a liberdade como atividades econômicas; III - a intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas. Art. 3º. São direitos de toda pessoa, n para o desenvolvimento e o crescimento econômicos do País, observado o disposto no parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal: VI - desenvolver, ex novas modalidades de produtos e de serviços quando as normas infralegais se tornarem desatualizadas por força de desenvolvimento tecnológico consolidado i termos estabelecidos em regulamento, que disciplinará os requisitos para aferição da situação concreta, os procedimentos, o momento e as condições dos efeito administração pública e das demais entidades que se vinculam a esta Lei, no exercício de regulamentação de norma pública pertencente à legislação sobre a que estrito cumprimento a previsão explícita em lei, evitar o abuso do poder regulatório de maneira a, indevidamente: IV - redigir enunciados que impeçam ou retardar novas tecnologias, processos ou modelos de negócios, ressalvadas as situações consideradas em regulamento como de alto risco; VI - criar demanda artificial ou serviço ou atividade profissional, inclusive de uso de cartórios, registros ou cadastros. Art. 5º. As propostas de edição e de alteração de atos normativos de intere econômicos ou de usuários dos serviços prestados, editadas por órgão ou entidade da administração pública federal, incluídas as autarquias e as fundações públ realização de análise de impacto regulatório, que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo para verificar a razoabilidade do seu i Vedação a interferências que imponham restrições superiores às necessárias ao atendimento do interesse público, já plenamente atendido no status quo, que at possíveis benefícios arrolados como objetivos da padronização, através de medidas menos interventivas e limitadoras da iniciativa privada (ampla publicidade d as atividades e respectivos preços máximos, c/c controle a priori e a posteriori das tabelas dos terminais) • Lei nº 13.848/2019, Lei das Agências Reguladoras: Ar deverá observar, em suas atividades, a devida adequação entre meios e fins, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquela do interesse público. Art. 5º. A agência reguladora deverá indicar os pressupostos de fato e de direito que determinarem suas decisões, inclusive a respeito da e normativos. Art. 6º. A adoção e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviç de regulamento, precedidas da realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR), que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo apresentados no desenvolvimento do presente documento, considerando os dispositivos e princípios legais elencados, tem-se que a proposta normativa deve se com a manutenção da regulação atual (publicidade de tabelas, após controle prévio da Agência, sem prejuízo de controle posterior).
Análise Técnica	Parcialmente acatada
Justificativa da Análise	A Associação de Terminais Privados apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1305090 cujo conteúdo foi também inserido no SIPAS dividido 5, 6, 7, 8, 9 e 10). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às contribuições da entidade. De acordo com a conclusão do documento SEI 1305090, a ATP defe não é mais adequada para o setor. São destacados os seguintes pontos críticos: (i.) incompatibilidade da proposta com os princípios de liberdade econômica d precificação e disciplina das operações); (ii.) engessamento das negociações privadas e das inovações; (iii.) ausência de ganhos claros e tangíveis, pois os benefi medida já estão alcançados no status quo; e (iv.) desincentivos decorrentes de excesso de fiscalização. A esse respeito, cumpre destacar que foram feitos ajustes na base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a i as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da prop razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade dos usuários dos serviços portuários.
Dispositivo Ajustado	
ID 4	
Redação Original	Art. 1º Esta Resolução se aplica às instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autor incisos III, IV e XI da Lei nº 12.815, de 2013, incluindo as retroáreas dentro do porto organizado.
Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Terminais Portuários Privados (19729925000191)
Redação Proposta	A Associação de Terminais Portuários Privados não possui proposta de redação, uma vez que acredita que, com as devidas vênias, a medida é (i.) incompatível cc inadequada por ausência de ganhos tangíveis e evidência de prejuízos ao funcionamento do setor, pelas razões que passa a expor. Desta forma, colocamos todas Art.1º (por falta de opção no formulário presente).
Justificativa para Alteração	ATP - PARTE VII 96. O mercado de contêineres atua com (i.) práticas internacionalmente consolidadas; (ii.) premissa de livre estipulação dos serviços e rubricas e obrigação de ampla e contínua divulgação de tabelas de preços, previamente validadas pela Agência; (iv.) usuários finais (importadores/exportadores) com ampl decisores sobre a forma de contratação/remuneração das etapas que compõem o fluxo de importação/exportação da carga; e (v.) mercado extremamente diver refere ao surgimento de novas tecnologias e formas de contratação. Tais características não justificam a adoção de regulação tão intensa como a apresentada. 97. sobre a tabela de preços dos terminais portuários, de modo que a adoção da proposta de padronização é medida que não guarda adequação entre meios e fins. agência reguladora deverá observar, em suas atividades, a devida adequação entre meios e fins, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em me necessária ao atendimento do interesse público. 98. Por isso, com as devidas vênias, em que pese os bons objetivos que a medida procurou alcançar, entende-se configura overregulation, capaz de trazer graves desincentivos para o setor, principalmente no que tange à inovação e à sustentabilidade dos negócios, o que cor altíssimo risco de esvaziamento da liberdade negocial entre privados e de incrementalismo da medida, que somada a outras iniciativas de controle (ex: fixação d cobranças), pode caminhar para um amplo e excessivo controle de preços e serviços no setor portuário. IV.2.4. Alto risco de redução da competição no mercado destacado e que não foi sequer aventado na elaboração da norma diz respeito ao risco de engessamento das negociações privadas e perda de competição entre padronização das rubricas da tabela de serviços portuários, bem como a divulgação em sítio eletrônico dos preços, descontos e isenções aplicados por cada port proposta de norma elaborada pela Antaq, tem o potencial de produzir efeitos contrários ao esperado pela entidade, prejudicando a própria concorrência que a r padronização da tabela tende a gerar uma homogeneização dos serviços portuários, tornando transparentes informações sensíveis, como preços e condições co terminais. 102. Essa homogeneidade deita por terra a concorrência setorial, facilita e, de certa forma, pode até mesmo estimular a ocorrência de práticas anticonforme amplamente discutido na Lei da Defesa da Concorrência 12.529/11 e no Guia Horizontal do CADE. 103. Ao impor o acesso de informações sensíveis (c descontos) entre os concorrentes do mercado sobre serviços homogêneos, a proposta de norma simplesmente impede qualquer diferenciação competitiva nas i

		<p>ao público condições comerciais estratégicas dos terminais. 104. Essa previsão está na contramão das boas práticas de compliance e antitruste. Atualmente, a di mercado conta com uma fiscalização mais rígida e é até proibida devido aos graves efeitos que uma possível conduta coordenada pode causar no mercado e na : tela, a divulgação explícita de informações sensíveis imposta pela padronização é concorrencialmente preocupante, o que evidencia, mais uma vez, prejuízos cla norma em discussão. IV.2.5. Inadequações da previsão de franquia 106. Uma vez que o foco dessa Agência é por coibir/fiscalizar eventuais abusos, não há justific uma prática de descontos, intervenção regulatória que não visa enfrentar qualquer falha de mercado. E mais, não se extrai das competências da Agência qualqu garantir gratuidades. 107. Até mesmo o conceito de “modicidade”, usualmente utilizado para fundamentar intervenções, não se confunde com “gratuidade”, cor 464806): “Relativamente a esse último atributo legal que interessa a análise, a lei não criou qualquer conceito que defina a modicidade tarifária. 108. Por outr no sendo de que modicidade não significa gratuidade. Enquanto a modicidade é um princípio, um balizamento, a gratuidade é uma opção política. 109. A modici adequadamente, considerando os riscos do empreendimento e os investimentos realizados para prestar o serviço em regime de eficiência, sendo suficiente tam aos usuários de pelo menos parte dos ganhos da produtividade auferidos pelas empresas”. 110. Essa conclusão se dá com base na constatação de que gratuidad prevista em Constituição ou lei [em sentido estrito] para determinados serviços . Tem-se ainda mais evidente que a liberdade decisória/normativa da Agência so e sim condicionada às previsões legais, que não trazem qualquer referência a gratuidades, de modo que não há espaço para regular tal matéria , por ausência de modo, por ausência de competência legal e fundamentação técnica (falha de mercado), não existe razão para a inserção de fraquia na minuta de norma. IV.2.6. I padronização com as deliberações da Agência 112. Por fim, assevera-se que a nova regulação vai contra as atuais deliberações desta agência. Isso porque o coleç liberdade de negociação entre os agentes e se preocupa com o excesso regulatório. 113. À título exemplificativo, arrolamos trechos dos votos prolatados no pre: 50300.014335/2019-17, no processo nº 50300.008713/2020-67, referente à estipulação de preço-teto e franquia para o Serviço de Segregação e Entrega de Con 50300.000381/2008-86, referente à Revisão da Resolução nº 2.389/2012:(IMAGENS VIA EMAIL) (i.) Voto do Diretor Francisval Mentes no processo em questão : Gabriela Coelho da Costa no processo que trata de preço-teto e franquia de SSE : (iii.) Voto do Diretor Francisval Dias Mendes no processo que trata de preço-tet do Diretor Adalberto Tokarski no processo que trata de preço-teto e franquia de SSE : (v.) Voto do Diretor Mário Povia no processo nº 50300.000381/2008-86 : (v Mendes no processo nº 50300.000381/2008-86 : 114. A partir da análise dos trechos colacionados é possível perceber que a atuação da agência, na visão dos Di (i.) Respeito à liberdade econômica e às melhores práticas de regulação; (ii.) Entendimento que o setor portuário é um mercado caracterizado pela livre negocia regulatória residual, subsidiária, mínima e excepcional, isto é, a intervenção só deve ocorrer no caso concreto e quando constatada falha de mercado ou efeito c justifique; e (iv.) Necessidade de estudos sólidos para a constatação ou não de existência de abusos a serem coibidos. 115. Desse modo, a estipulação de padron que traz danos ao mercado e contraria os preceitos que têm sido solidificados a partir das deliberações desta Agência, visto que: (i.) viola a garantia de liberdade melhores práticas do mercado; (iii.) trata-se de intervenção excessiva, sem falha de mercado que a justifique; e (iv.) carece de estudos sólidos que tragam os efei setor, com efeitos negativos claros e iminentes, criando insegurança jurídica, afastando investimentos e aumentando o Custo Brasil. 116. Dessa forma, entende-s também não se mostra adequada à luz do entendim</p>
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	<p>A Associação de Terminais Privados apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1305090 cujo conteúdo foi também inserido no SIPAS dividido 5, 6, 7, 8, 9 e 10). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às contribuições da entidade. De acordo com a conclusão do documento SEI 1305090, a ATP defe não é mais adequada para o setor. São destacados os seguintes pontos críticos: (i.) a incompatibilidade da proposta com os princípios de liberdade econômica de precificação e disciplina das operações); (ii.) engessamento das negociações privadas e das inovações; (iii.) ausência de ganhos claros e tangíveis, pois os benefi medida já são alcançados no status quo; e (iv.) desincentivos decorrentes de excesso de fiscalização A esse respeito, cumpre destacar que foram feitos ajustes na base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a i as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da prop razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade dos usuários dos serviços portuários.</p>
	Dispositivo Ajustado	
ID 5	Redação Original	Art. 1º Esta Resolução se aplica às instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autor incisos III, IV e XI da Lei nº 12.815, de 2013, incluindo as retroáreas dentro do porto organizado.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Terminais Portuários Privados (19729925000191)
	Redação Proposta	A Associação de Terminais Portuários Privados não possui proposta de redação, uma vez que acredita que, com as devidas vênias, a medida é (i.) incompatível cc inadequada por ausência de ganhos tangíveis e evidência de prejuízos ao funcionamento do setor, pelas razões que passa a expor. Desta forma, colocamos toda: Art.1º (por falta de opção no formulário presente).
	Justificativa para Alteração	<p>ATP - PARTE VI 75. Especificamente sobre franquias/isenções/descontos, esses instrumentos possuem cunho estratégico, confidencial e vital para a competitivid portuário. A aplicação e a publicidade irrestrita de franquias, não só diminui essa competitividade, como vai contra a garantia de liberdade em negociações priva que justifique tal intervenção. 76. Diante dessas inconsistências, entende-se que o modelo de padronização de rubricas tem condão de gerar graves distorçõe n soluções para garantir transparência na realização de cobranças e evitar abusos/práticas anticompetitivas, instrumentos esses que já são devidamente manejad formato proposto, a Agência substituirá o privado no estabelecimento do rol de serviços a serem prestados e a forma como isso será oferecido ao usuário, o que legislação, práticas internacionais e boas práticas regulatórias. IV.2.2. Perda de flexibilidade para inovações 77. Nota-se ainda que a proposta tem determinaçõe engessamento dos terminais portuários, em especial, (i.) o art. 3º que estipula que os serviços básicos só poderão ser cobrados na forma da resolução; (ii.) o art. regras para estruturação das tabelas, e (iii.) o art. 15 da proposta que prevê a revisão de parte das tabelas padronizadas a cada 36 (trinta e seis) meses, para pos terminais. 78. A padronização prevista pode levar às perdas de agilidade, flexibilidade e autonomia das instalações portuárias para os terminais desenvolverem i e a velocidade do mercado internacional. 79. Trata-se de mercado globalizado e altamente dinâmico, que requer flexibilidade dos próprios terminais para melho Novos serviços e novas tecnologias, atualmente implementados de forma célere e sempre no melhor interesse do usuário, ficarão engessadas pelas regras da re Lei de Liberdade Econômica, que prevê em seu art. 4º, inc. IV , o dever da administração em evitar excesso de intervenção que reflitam “enunciados que impeça adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de negócios”. 81. Ou seja, um dos efeitos negativos da norma proposta pela Antaq é o “engessamento” dos terminais de contêineres. 82. A padronização da estrutura de serviços portuários, como sugerido pela Antaq, gera uma rigidez na execução das atividades oferec que os players do mercado tenham maior liberdade para negociarem melhores condições financeiras e alternativas de serviço portuário. 83. Os serviços portuár commodity e apresentam importantes diferenças de qualidade entre os concorrentes do mercado, que disputam usuários por meio de vantagens comparativas, de adequação a rubricas padronizadas, entretanto, elimina tais vantagens, retirando os incentivos pela busca por diferenciação e investimento uma vez que serv qualificados, além do incremento de inovações, seriam apresentados ao algo similar entre portos, desconsiderando-se esse importante driver de concorrênci via diferenciação de serviços e busca por produtividade seria desestimulada, o que impediria que diversos benefícios da concorrência, como inovação, dinamism fossem alcançados. 85. A proposta de norma da Antaq, portanto, pode produzir efeitos contrários e inibir o processo de inovação e diferenciação no mercado, le patamares inferiores dos serviços portuários. 86. Mesmo que novas rubricas possam ser criadas, o que permitiria que novos arranjos de serviços sejam reconhe autorização prévia da Antaq eleva os custos operacionais e diminui o dinamismo do mercado. 87. Não parece adequado vincular o desenvolvimento e a dinâmic competitividade e balanço comercial brasileira às rodadas de revisão trianuais da Agência Reguladora, visto que essa nova burocracia se contrapõe ao formato d extremamente dependente de agilidade e céleres inovações. IV.2.3. Excesso de intervenção 88. Com as devidas vênias, ante a falta de falha de mercado, ausênci evidência de prejuízos ao funcionamento do setor, entende-se que a medida possui características próprias do excesso de intervenção. 89. Sob a justificativa de vulnerável às práticas comerciais dos portos e de que uma suposta assimetria informacional favoreceria a cobrança de preços abusivos, a Antaq propõe uma reg ao mercado portuário em busca do que considera ser o “preço eficiente” dos serviços prestados. A padronização da tabela de serviços e preços seria o anúncio monitoramento e a intervenção das relações comerciais dos terminais portuários. 90. Entretanto, a padronização pretendida pela Agência não se atenta às diferi brasileiros, sendo que existem diferentes níveis de tecnologias e investimentos empregados na operação portuária. 91. Nesse sentido, padronizar os serviços re caminho do controle de preços pela Antaq, que, na prática, implicaria uma intervenção da atividade comercial dos portos privados. A aferição do que é um “preç simples, nem nos parece deva ser ditado pela agência reguladora, e por essa razão é preferível que se use mecanismos de competição para que esse preço seja € 92. Por outro lado, a imposição de um preço que supostamente seria eficiente, com base nos custos incorridos, limitaria incentivos a ganhos de produtividade pr de obra especializada e o investimento em infraestrutura e equipamentos novos) ao impedir que a redução de custos resultasse em ganhos para as empresas inc de fixação de preço podem inclusive dificultar o repasse de economias com custos a consumidores, o que pode trazer benefícios aos dois lados (portos e usuáric serviços também apresenta o risco de gradualmente exigir o tabelamento dos serviços que devem ou não ser oferecidos pelos portos, reduzindo mais uma vez a cada agente portuário. Essa situação seria ineficiente e inadequada nos termos concorrenciais. 94. A Casa Civil da Presidência da República já alertou sobre os ef</p>

	excessiva e desproporcional, posto que ela pode criar barreiras desnecessárias ao comércio, à concorrência, ao investimento e à eficiência econômica . 95. A Sec Concorrência e Competitividade (SEAE) avalia que a diminuição na competitividade do Brasil observada nos últimos anos foi possivelmente impulsionada pelos e regulatório, que segue na contramão das melhores práticas internacionais . De acordo com a Secretaria, é necessário corrigir distorções competitivas que seriam diversos setores da economia, além de seguir uma análise concorrencial apurada antes de impor regulações que impactam diretamente a eficiência e a concorrência
Análise Técnica	Parcialmente acatada
Justificativa da Análise	A Associação de Terminais Privados apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1305090 cujo conteúdo foi também inserido no SIPAS dividido 5, 6, 7, 8, 9 e 10). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às contribuições da entidade. De acordo com a conclusão do documento SEI 1305090, a ATP defe não é mais adequada para o setor. São destacados os seguintes pontos críticos: (i.) a incompatibilidade da proposta com os princípios de liberdade econômica de precificação e disciplina das operações); (ii.) engessamento das negociações privadas e das inovações; (iii.) ausência de ganhos claros e tangíveis, pois os benefício medida já são alcançados no status quo; e (iv.) desincentivos decorrentes de excesso de fiscalização A esse respeito, cumpre destacar que foram feitos ajustes na base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a i as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da prop razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade dos usuários dos serviços portuários.
Dispositivo Ajustado	
Redação Original	Art. 1º Esta Resolução se aplica às instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autor incisos III, IV e XI da Lei nº 12.815, de 2013, incluindo as retroáreas dentro do porto organizado.
Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Terminais Portuários Privados (19729925000191)
Redação Proposta	A Associação de Terminais Portuários Privados não possui proposta de redação, uma vez que acredita que, com as devidas vênias, a medida é (i.) incompatível cc inadequada por ausência de ganhos tangíveis e evidência de prejuízos ao funcionamento do setor, pelas razões que passa a expor. Desta forma, colocamos todas Art.1º (por falta de opção no formulário presente).
Justificativa para Alteração	ATP - PARTE V 60. Como já demonstrado, não se identificou prática de padronização de rubricas no mercado internacional e o particular não previu que essa com pudesse ser retirada dele ao assumir o negócio, quando há outros instrumentos eficazes e menos interventivos disponíveis para atender aos objetivos da propos incrementalismo com a medida, que somada a outras, tais como fixação de valores máximos para cobranças portuárias, acabam por gravemente limitar a iniciat desenvolvimento das atividades. IV. INADEQUAÇÕES DA PROPOSTA NORMATIVA IV.1. Ausência de ganhos claros e tangíveis por meio da padronização de rubrica tabelas de preços contém o rol de todas as rubricas cobradas pelo terminal portuário, com os respectivos valores máximos, submetidas à ampla publicidade, apc Se identificado qualquer abuso, a Agência tem competência e meios para reprimir antes da implementação da tabela. Trata-se de regime que garante livre estru em atenção aos dispositivos legais de livre precificação e ordenação das operações, previstos na Lei de Portos. 62. Assim, partindo das premissas que as tabelas: validadas pela Agência e sujeitas a constante fiscalização, a Associação entende que o status quo atende aos parâmetros legais e às garantias dos usuários, sem f da liberdade de negociação e precificação dos terminais. 63. Nesse quadro, não está claro o real benefício da proposta de regulação. 64. Contribui para esse ent motivos elencados para implementação da medida, listados no processo nº 50300.014335/2019-17: (i.) Redução do Custo Brasil e contribuição para a geração d desenvolvimento nacional: o Custo Brasil envolve uma série de fatores e variáveis, que vão muito além da estruturação das tabelas de preços praticados pelos te estão de acordo com as melhores práticas internacionais. Quanto à geração de riquezas e o desenvolvimento nacional, com a devida vênias, entendemos que, na negativamente pela nova regulação, na medida que essa poderá gerar a engessamento das negociações privadas e aumento de burocracia para implementação d direitos do pequeno importador/exportador: Considerando a baixíssima porcentagem de carga que movimentam (cerca de 10%, para importação, conforme dac outras medidas de menor impacto ao setor e mais eficientes que podem ser adotadas com vistas a incentivar o aumento de sua participação no mercado. Além importador/exportador já é realizada pela Agência, que valida antecipadamente as tabelas de preços e possui competência para avaliar denúncias/fiscalizações (posteriori); (iii.) Mitigação dos efeitos das falhas de mercado apontadas na Análise de Impacto Regulatório construída pela Antaq: como foi demonstrado, não ex tampouco, efeitos concorrenciais concretos que requeiram tamanha intervenção. As tabelas de preços já estão sujeitas a amplo controle prévio e posterior pela demanda dos usuários: não há reclamações quanto à forma de cobrança dos terminais portuários, o que demonstra a satisfação dos tomadores de serviços. Em reclamação por parte de uma associação, de maneira que é desarrazoado que o setor inteiro sofra algum tipo de engessamento por conta de reclamação pontua de serviço têm controle de todos os elos da cadeia, de modo que, caso estejam insatisfeitos, têm plena autonomia para renegociarem os termos de seus contrat de terminal; (v.) Facilitação das análises e o monitoramento da Antaq, em termos de modicidade de preços e condutas abusivas: considerando que as tabelas de como há regulação referente à tabela de preços, por exemplo, a Resolução nº 3.274/2014 e RN nº 34/2019, entendemos não haver grandes efeitos práticos ness risco de suboferta de serviços essenciais à cadeia produtiva, eliminando a possibilidade de exclusão pelo mecanismo da discriminação: não há prática discrimina mercado altamente amplo, aberto e competitivo, sujeito a prévia validação das tabelas de serviços, alta publicidade de preços, liberdade negocial, poder de barg usuário e facilidade de entrada de novos agentes; 65. No nosso entender, não estão claros: (i.) o problema que justifique a intervenção proposta, (ii.) os possíveis: e (iii.) os prejuízos setoriais da manutenção do status quo após análise de custo-benefício, considerando a regulação atual dotada de ampla publicidade de rol de sujeitos ao controle a priori e a posteriori pela Agência. IV.2. Prejuízos claros e tangíveis por meio da padronização de rubricas: 66. De forma diametralmente opo diversos prejuízos ao setor decorrente da adoção da padronização de rubricas, dentre os quais dois se destacam. 67. O primeiro é a retirada da prerrogativa dos sobre sua própria operação, conforme prevê o já mencionado art. 30 da Lei de Portos e art. 35-A, II, do Decreto nº 8.033/2013. Como já amplamente demonstra liberdade para a estruturação de suas cobranças. 68. O segundo é o enrijecimento burocrático do setor e a perda de agilidade e de competitividade dos terminai negociações privadas e à implementação de inovações, pontos que serão detalhados a seguir. IV.2.1. Perda de sustentabilidade do negócio 69. A padronização d ocasionará perda de sustentabilidade do negócio, vez que os terminais não poderão mais gerir suas próprias cobranças, conforme disposto nos arts. 4º, 6º, 7º, 8 Resolução aplicada. 70. Além disso, ao dispor sobre franquias, em seus arts. 7º e 8º, a proposta prevê ampla e irrestrita aplicabilidade e publicidade de franquias indiscriminadamente. Ou seja, o estabelecimento de franquias (descontos e isenções), que é faculdade do terminal, passará a atender parâmetros de regulamen e não a critérios de negociação paritária entre agentes privados. 71. A Associação se opõe a essa proposta, que traz prejuízos à sustentabilidade dos terminais e privadas. 72. Primeiramente, essa proposta contraria a Lei de Liberdade Econômica, ao limitar a garantia de livre estipulação em negócios jurídicos entre privado essencial no art. 3º, inc. VIII. 73. As restrições impostas à negociabilidade ignoram ainda a liberdade de disciplina e de precificação das atividades, garantida aos art. 30 da Lei 12.815/2013, art. 35-A do Decreto nº 8.033/2013, art. 43, II da Lei 10.233/2001 e art. 2º da Lei 13.874/2019. 74. Além disso, é livre o estabelecime franquias/descontos/isenções no setor, que são objeto de ampla negociação entre privados. Impor que os descontos sejam divulgados em tabelas públicas: (i.) li negociação entre particulares; (ii.) ocasionará à drástica redução de descontos/franquias/isenções, que deverão ser previstas em tabela com base em juízo hipot dos terminais; e (iii.) leva à perda de sustentabilidade dos terminais, que não poderão exercer livre negociação de descontos/franquias/isenções para fechar con poderão aplicar aquelas previstas em tabela que, se mal dimensionadas e projetadas, podem inviabilizar o próprio negócio.
Análise Técnica	Parcialmente acatada
Justificativa da Análise	A Associação de Terminais Privados apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1305090 cujo conteúdo foi também inserido no SIPAS dividido 5, 6, 7, 8, 9 e 10). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às contribuições da entidade. De acordo com a conclusão do documento SEI 1305090, a ATP defe não é mais adequada para o setor. São destacados os seguintes pontos críticos: (i.) a incompatibilidade da proposta com os princípios de liberdade econômica de precificação e disciplina das operações); (ii.) engessamento das negociações privadas e das inovações; (iii.) ausência de ganhos claros e tangíveis, pois os benefício medida já são alcançados no status quo; e (iv.) desincentivos decorrentes de excesso de fiscalização A esse respeito, cumpre destacar que foram feitos ajustes na base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a i as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da prop razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade dos usuários dos serviços portuários.
Dispositivo Ajustado	
ID	Redação Art. 1º Esta Resolução se aplica às instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autor

7	Original	incisos III, IV e XI da Lei nº 12.815, de 2013, incluindo as retroáreas dentro do porto organizado.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Terminais Portuários Privados (19729925000191)
	Redação Proposta	A Associação de Terminais Portuários Privados não possui proposta de redação, uma vez que acredita que, com as devidas vênias, a medida é (i.) incompatível cc inadequada por ausência de ganhos tangíveis e evidência de prejuízos ao funcionamento do setor, pelas razões que passa a expor. Desta forma, colocamos todas as razões em Art.1º (por falta de opção no formulário presente).
	Justificativa para Alteração	ATP - PARTE IV Acórdão 1.904/2009 – “9.1.2. à Agência Nacional de Transportes Aquaviários, com fulcro no art. 27, II, VII e XIV, da Lei 10.233/2001, que estabeleceu o reajuste das tarifas portuárias com base em estudos fundamentados sobre os custos das administrações portuárias, prevendo mecanismos para compartilhar benefícios gerados com possíveis aumentos de eficiência, prezando pela modicidade tarifária e pelo equilíbrio econômico-financeiro das administrações portuárias da promoção de estudos aplicados às definições de tarifas e preços em confronto com os custos e das revisões e ajustes das tarifas portuárias, além de da modicidade das Administrações Portuárias. Não há, portanto, qualquer relação com os autorizatários, que não cobram tarifas e sim preços privados. • Acórdão 923/2019 – Alteração Acórdão 1.439/2016-Plenário, destaca-se a determinação 9.3.4, deste último, à Antaq para “9.3.4. em um prazo de 90 dias, elabore e divulgue amplamente a relação de preços e a padronização geral excede o requerido pelo e. TCU e pelo setor. • Acórdão 1.446/2018 – Determinação 9.2.2.10. instituir mecanismos de regulação tarifária regulatória destinados eliminar a possibilidade de incremento indevido de custos para os usuários dos serviços portuários. Retrocedendo ao item e determinação temos o item “9.2.2. em relação à execução de investimentos em área comum do porto organizado, mediante reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos do Acórdão 8.033/2013” e a determinação “9.2. com fundamento no art. 45 da Lei 8.443/1992 c/c o art. 250 do Regimento Interno do TCU, determinar ao Ministério dos Transportes e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários que, no âmbito de suas competências, adotem medidas concernentes à regulamentação do Decreto 8.033, art. 42-A, e seu parágrafo único, do Decreto nº 8.033/2013 determinam que nos casos de arrendamento portuário em que o poder concedente autorizar investimento comum do porto organizado, o contrato será alvo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro. Ou seja, fica claro que a determinação visa evitar que o equilíbrio econômico-financeiro e aumente as tarifas aos usuários, sendo ressarcido duas vezes pelo mesmo investimento. Sendo assim, resta claro que não se trata de rubricas com âmbito nacional e que os autorizatários estão incluídos na referida determinação, por não serem objeto do art. 42-A. • Acórdão 1.704/2018 – “9.1. composições de custo dos serviços prestados pelos terminais portuários com o objetivo de balizar o exame de pertinência da THC 2 e de ocorrência de abuso em explanado na análise do acórdão 923/2019, a determinação do acórdão possui o objetivo de elaborar a composição dos serviços prestados à título de segregação e intuito de evitar a sua prática abusiva de preços, não possuindo a intenção de incorrer na padronização generalizada de rubricas do setor portuário. • Acórdão 2.200/2015; 572/2012; 787/2016; 122/2018 e 2.310/2018 – Não determinam nem tratam de questões relevantes ou pertinentes ao debate sobre padronização de preços privados. Dispõe sobre controle de investimentos realizados por arrendatários, índices de eficiência, acompanhamento de execução contratual, parâmetros de qualidade de prestação de serviços portuários nos contratos de arrendamento e o desenvolvimento da metodologia de análise de denúncias sobre abusividade de preços para operadores portuários. 52. O descasamento entre a proposta e os acórdãos mencionados para justificar a intervenção é indicativo de que a proposta de intervenção que justificam adequadamente a padronização. III. INCOMPATIBILIDADE DA PADRONIZAÇÃO COM A POLÍTICA PÚBLICA SETORIAL E AS DIRETRIZES DO GOVERNO FEDERAL A Política Nacional de Transportes (PNT) com diretrizes setoriais. Trata-se de publicação que guia a atuação do Estado para o setor de transportes, incluindo o setor Federal vem executando uma série de iniciativas com vistas a tornar o setor portuário brasileiro mais dinâmico, eficiente e competitivo. A modernização, desestatização política, tais como robustos programas de concessões, arrendamentos e incentivos às autorizações, medidas que buscam aumentar a atratividade de investimento traz em sua análise sobre o setor portuário, o entendimento de que é necessário uma maior aproximação e participação mais ampla da iniciativa privada, devem ser reordenamento institucional do setor portuário, buscando a racionalidade e eficiência do modelo, com redução da burocracia, aprimorando as condições de execução e prover infraestrutura com maior capacidade de movimentação: (i.) Estratégia 3 - melhorar a governança do setor, (ii.) Estratégia 11 - melhorar a produtividade e a movimentação de cargas, (iii.) Estratégia 12 - reduzir o tempo de espera de atracação, (iii.) Estratégia 14- melhorar a eficiência dos serviços anuentes, (iv.) Estratégia 15- aumentar a capacidade das instalações para atender à demanda de carga (v.) Estratégia 22 - Otimizar a inteligência logística na gestão de acesso aos portos. 57. Parece-nos que a padronização de rubricas não atende aos parâmetros estabelecidos na política pública, ao enrijecer a dinâmica do setor, por meio do aumento de interdição de flexibilidade/liberdade/sustentabilidade dos terminais privados. 58. No âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos – PPI, que contempla vários setores com esse objetivo, consta entre seus objetivos “promover a ampla e justa competição das parcerias, da prestação de serviços”, e “assegurar a segurança nos negócios e investimentos” conforme art. 2º, III e IV, da Lei nº 13.334/2016. 59. Pelo exposto, é sabido a intenção do Governo Federal de promover uma maior aproximação pública e iniciativa privada, no entanto, a padronização de rubricas parece estar na contramão dessas diretrizes, ao diminuir segurança jurídica e representar um prejuízo em negócios privados.
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	A Associação de Terminais Privados apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1305090 cujo conteúdo foi também inserido no SIPAS dividido em 5, 6, 7, 8, 9 e 10). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às contribuições da entidade. De acordo com a conclusão do documento SEI 1305090, a ATP defende que a medida não é mais adequada para o setor. São destacados os seguintes pontos críticos: (i.) incompatibilidade da proposta com os princípios de liberdade econômica de precificação e disciplina das operações; (ii.) engessamento das negociações privadas e das inovações; (iii.) ausência de ganhos claros e tangíveis, pois os benefícios da medida já são alcançados no status quo; e (iv.) desincentivos decorrentes de excesso de fiscalização. A esse respeito, cumpre destacar que foram feitos ajustes na base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a medida não implique em redução de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade dos usuários dos serviços portuários.
	Dispositivo Ajustado	
8	Redação Original	Art. 1º Esta Resolução se aplica às instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autorização de uso de áreas dentro do porto organizado.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Terminais Portuários Privados (19729925000191)
	Redação Proposta	A Associação de Terminais Portuários Privados não possui proposta de redação, uma vez que acredita que, com as devidas vênias, a medida é (i.) incompatível cc inadequada por ausência de ganhos tangíveis e evidência de prejuízos ao funcionamento do setor, pelas razões que passa a expor. Desta forma, colocamos todas as razões em Art.1º (por falta de opção no formulário presente).
	Justificativa para Alteração	ATP - PARTE III 32. Por todo o exposto, essa Associação preocupa-se com a (iv.) conclusão quanto à alternativa a ser utilizada. Afinal, os pontos mencionados apoiam a implementação de uma opção escolhida não ser a mais adequada. 33. Assim, entende-se que a proposta normativa pode gerar um prejuízo pois não existem as falhas de mercado apontadas como justificativas para a imposição da padronização de rubricas. Pelo contrário, o mercado funciona de forma eficiente e saudável. 1.2.1 Irrazoabilidade da premissa de hipossuficiência dos usuários 34. A proposta indica uma preocupação com possíveis abusos “spot” do porto. Essa premissa deriva de uma percepção inadequada da Antaq acerca da dinâmica de mercado da atividade portuária e de seus principais usuários. 35. A proposta confunde com firma de varejo, que atrai consumidores completamente alheios à operação de mercado e que decidem adquirir um serviço no porto, por vezes se trata. 36. Pelo contrário, trata-se de mercado composto por grandes clientes, com recursos suficientes para conduzir isoladamente a complexa operação de importação e exportação pleno conhecimento de quais serviços serão necessários para realizar tal empreitada. 37. Diferentemente das premissas adotadas pela padronização, os importadores e empresas totalmente vulneráveis às condutas comerciais dos portos, nem mesmo são alheios às operações necessárias para a importação ou exportação de seus produtos. 38. Para ilustrar: 39. Por outro lado, observa-se que as principais dificuldades enfrentadas por alguns usuários estão relacionadas (i.) à falta de clareza de algumas obrigações. Por exemplo, a Receita Federal exige a abertura de portos para exportadores quando solicitado. 40. Essa medida ocorre de maneira imprevisível e acarreta custos adicionais aos usuários, relacionados à necessária movimentação por meio de abertura e inspeção do material, entre outros. Mesmo essa medida sendo uma determinação da Receita Federal, esse procedimento é realizado de

		<p>Nessas ocasiões, alguns usuários se contrapõem à abertura de portas e à cobrança de custos associados, responsabilizando equivocadamente os terminais portuários. Além disso, ainda que se afirme existir alguma assimetria de informação, a padronização de uma tabela única de serviços não seria o método mais eficiente e podendo até mesmo reforçá-lo. Por exemplo, incluir em uma mesma rubrica serviços diferentes em termos de eficiência e tecnologia gera desinformação no usuário equivocadamente como serviços idênticos. 42. Uma alternativa menos interventiva e mais flexível é, ao invés de impor uma padronização de rubricas para todos atacar diretamente a questão por meio da desburocratização do setor. 43. Pelo exposto, não prospera a alegação de hipossuficiência de usuários, tendo em vista revelam que esses agentes possuem forte poder de mercado. I.3. Experiência Internacional: inexistência de padronização de rubricas 44. No que se refere às práticas internacionais, após a realização de breve pesquisa em portos mundo a fora, observa-se que não há padronização entre eles, quando comparadas as tabelas de serviços de dois portos de um mesmo país, como consta nos recortes abaixo: (IMAGENS ENCAMINHADAS POR E-MAIL) • Reino Unido – Porto de Felixstowe: Cronograma (Schedule of Rates and Charges 2021):(IMAGEM NO E-MAIL) • Reino Unido – Porto de Londres: Cronograma de Cobranças 2021 (Charge's Schedule 2021):(IMAGEM NO E-MAIL) • Estados Unidos – Porto de Nova York e Nova Jersey: Porto de Nova Jersey's Rules and Regulations, Rates and Charges 2021:(IMAGEM NO E-MAIL) • Holanda – Amsterdam: General Terms and Conditions and Rates 2021:(IMAGEM NO E-MAIL) • Rotterdam: General Terms and Conditions including Port Tariffs 2021: (IMAGEM NO E-MAIL). 45. Pode-se observar que a padronização de rubricas não é uma prática internacional, mesmo que similares, no caso norte-americano, ainda assim, os portos possuem métodos diferentes para precificar os serviços. Também não foram isenções, franquias e descontos nas tabelas de preços, o que indica que esses instrumentos são utilizados em negociações privadas individuais. 46. Nota-se, também, no Consolidado Final, processo 50300.14335/2019-17, um dos principais achados da etapa 4 "Benchmarking -Outros Países" foi o processo da Federal Maritime Commission no projeto "Investigation No. 28 – Conditions and Practices Relating to Detention, Demurrage, and Free Time in International Oceanborne Commerce". Nesta ocasião, observou-se como benéfico para o transporte marítimo americano medidas adotadas que resultassem, entre outras, em "linguagem transparente e padronizada para a detenção". 47. Traçando uma analogia entre a conclusão do Fact Finding Officer e a discussão atual, o setor portuário brasileiro já possui linguagem transparente para prestação de serviços de movimentação e armazenagem de contêineres e volumes nas instalações portuárias no que possui relevância setorial, conforme Resolução Antaq. 48. Em seu art 2º a Resolução Normativa traz as definições com relevância setorial, consideradas pela norma, como a Cesta de Serviços (box rate), Serviço de contêineres (SSE) e Terminal Handling Charge (THC), entre outros. 49. Cabe ressaltar que a padronização de linguagem não envolve a criação de uma tabela de serviços única com abrangência nacional para todos os terminais portuários. Tal medida excede os propósitos de linguagem clara ao tornar o setor menos dinâmico e menos transparente. 50. Há outros formatos de regulação, como o atual (ampla publicidade de tabelas, após prévia validação da Antaq, sem prejuízo de controle posterior), linguagem clara, transparente e precisa, de acordo com as práticas internacionais do mercado portuário. II. TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO: descolamento entre a atuação da Agência via padronização de rubricas 51. O acórdão do TCU que originou o processo, qual seja o Acórdão nº 1.904/2009, bem como os demais análises finais, não sugerem como ação uma regulação tão invasiva tal qual a apresentada pela proposta normativa, os acórdãos e suas determinações relevantes são relatadas.</p>
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	A Associação de Terminais Privados apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1305090 cujo conteúdo foi também inserido no SIPAS dividido em 5, 6, 7, 8, 9 e 10). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às contribuições da entidade. De acordo com a conclusão do documento SEI 1305090, a ATP defende que não é mais adequada para o setor. São destacados os seguintes pontos críticos: (i.) incompatibilidade da proposta com os princípios de liberdade econômica de precificação e disciplina das operações; (ii.) engessamento das negociações privadas e das inovações; (iii.) ausência de ganhos claros e tangíveis, pois os benefícios já são alcançados no status quo; e (iv.) desincentivos decorrentes de excesso de fiscalização. A esse respeito, cumpre destacar que foram feitos ajustes na base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade dos usuários dos serviços portuários.
	Dispositivo Ajustado	
ID 9	Redação Original	Art. 1º Esta Resolução se aplica às instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autorização de uso de áreas dentro do porto organizado.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Terminais Portuários Privados (19729925000191)
	Redação Proposta	A Associação de Terminais Portuários Privados não possui proposta de redação, uma vez que acredita que, com as devidas vêniãs, a medida é (i.) incompatível com o princípio de liberdade econômica por ausência de ganhos tangíveis e evidência de prejuízos ao funcionamento do setor, pelas razões que passa a expor. Desta forma, colocamos toda a matéria em discussão para o processo de revisão da Resolução Normativa nº 1.904/2009 (por falta de opção no formulário presente).
	Justificativa para Alteração	ATP - PARTE II 17. Sobre (i.) posição dominante e (ii.) existência de insumo essencial, é importante trazer diretrizes dispostas no documento da Organização para Desenvolvimento Econômico - OCDE sobre competição nos portos para prestação de serviços portuários. Nessa oportunidade, foram realizadas três questões por parte dos terminais, que serão prontamente respondidas: (1.) O acesso a determinado terminal é indispensável à operação? Não. O Brasil possui diversos terminais portuários em todo o país, de modo que os importadores podem optar pelo terminal que lhe seja mais viável, de acordo com os critérios estabelecidos para a transação. (2.) É impossível a forma física e econômica? Não. A costa brasileira é extensa e há facilidades de implementação de terminais, seja por arrendamento ou autorização. Ainda, houve a criação de Terminais de Uso Privado – TUPs com a permissão para operar cargas desde 2013, com um aumento do número de licitações de terminais portuários nos últimos anos que o Poder Público possui para os próximos meses (3.) O market share do terminal é maior de 50% da hinterlândia? Não. Conforme afirmado, o mercado de comércio altamente competitivo, sendo inviável a atuação de um único agente em 50% ou mais dentro de um mercado relevante. Dados do Datamar, de 2017, demonstram que os brasileiros possuem market share inferior a 50%: 18. A OCDE separa o teste acima apresentado em duas etapas. Na primeira, que consiste na análise das duas etapas, se a existência ou não de insumo essencial. Já a segunda etapa, qual seja a primeira pergunta, observa-se a existência de posição dominante. Ou seja, não há, no terminal, uma posição dominante, pelo já demonstrado. 19. Quanto à (iii.) inexistência de poder de escolha, é preciso relembrar o funcionamento do setor. Exportadores, agentes com amplo conhecimento sobre o mercado e poder de barganha, por vezes integrantes de grandes grupos econômicos, que negociam expressivo mercado internacional, não se concretizando uma inexistência de poder de escolha. 20. A exemplo, no fluxo de movimentação de carga de importação, no momento de decidir como será o transporte da carga, ou seja, quais etapas serão organizadas por eles e quais serão organizadas pelo exportador. Dessa forma, ele detém poder de escolha, podendo optar pelo terminal portuário que mais lhe atende. 21. Uma simulação realizada no endereço eletrônico da empresa de navegação Oceana permite uma visão mais clara dessa situação. É possível observar que, inserindo o país de origem, o país de destino e a data prevista, tem-se uma lista das diversas opções de embarcadas: 22. Por exemplo, na tela acima, o importador poderia escolher entre 3 serviços diretos e um serviço com 2 transbordos. Ao selecionar qualquer uma das opções, é possível obter o nome do terminal portuário e o respectivo endereço. Tendo conhecimento do terminal portuário, o importador tem plenas condições de saber qual terminal portuário a sua carga será descarregada. Isso foi comprovado também por meio de respostas dadas por armadores a ofícios enviados pelo CADEP em 08/12/2006-37. 24. Ainda sobre os importadores, agentes totalmente afetados pelo suposto problema regulatório, é importante trazer que eles não se concretizam como as rubricas são dispostas. Se assim se sentissem, é inevitável que o número de reclamações seria alto. No entanto, vislumbra-se apenas uma reclamação feita pela Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA). 25. Tal fato demonstra que os usuários estão satisfeitos com o serviço prestado e que ele se mantém condizente com o mercado, não se justificando tamanha intervenção com base em reclamação pontual. 26. O quarto problema identificado foi a (iv.) existência de barreiras de entrada que não corresponde à realidade do setor. Afinal, conforme já mencionado, foram realizados diversos leilões de arrendamento nos últimos anos e há pretensão de movimentação. 27. Por todos os motivos expostos, é possível identificar que não (v.) competição imperfeita no setor portuário, por se tratar de mercado amplo, atenuando os conflitos concorrenciais entre terminais portuários e retroportuários, a análise da Agência foi pela ampla expansão dos agentes. 28. Passando para a análise da proposta, sinaliza-se que (ii.) não houve o
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	A Associação de Terminais Privados apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1305090 cujo conteúdo foi também inserido no SIPAS dividido em 5, 6, 7, 8, 9 e 10). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às contribuições da entidade. De acordo com a conclusão do documento SEI 1305090, a ATP defende que não é mais adequada para o setor. São destacados os seguintes pontos críticos: (i.) incompatibilidade da proposta com os princípios de liberdade econômica de precificação e disciplina das operações; (ii.) engessamento das negociações privadas e das inovações; (iii.) ausência de ganhos claros e tangíveis, pois os benefícios já são alcançados no status quo; e (iv.) desincentivos decorrentes de excesso de fiscalização. A esse respeito, cumpre destacar que foram feitos ajustes na base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade dos usuários dos serviços portuários.

		requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da prop razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade dos usuários dos serviços portuários.
	Dispositivo Ajustado	
	Redação Original	Art. 1º Esta Resolução se aplica às instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autor incisos III, IV e XI da Lei nº 12.815, de 2013, incluindo as retroáreas dentro do porto organizado.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Terminais Portuários Privados (19729925000191)
	Redação Proposta	A Associação de Terminais Portuários Privados não possui proposta de redação, uma vez que acredita que, com as devidas vênias, a medida é (i.) incompatível cc inadequada por ausência de ganhos tangíveis e evidência de prejuízos ao funcionamento do setor, pelas razões que passa a expor. Desta forma, colocamos toda: Art.1º (por falta de opção no formulário presente).
ID 10	Justificativa para Alteração	ATP - PARTE I I. NÃO CABIMENTO DA REGULUÇÃO I.1. Autonomia dos Terminais de Uso Privado: regime jurídico de liberdade na estruturação de tabelas de preço legislação prevê o regime de liberdade de preços e de disciplina das operações aos autorizatários, conforme art. 30 da Lei 12.815/2013, art. 35-A do Decreto nº 10.233/2001 Art. 30. A operação portuária em instalações localizadas fora da área do porto organizado será disciplinada pelo titular da respectiva autorização, o estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, sanitária, de saúde e de polícia marítima. Art. 35-A O contrato de adesão conterá cláusulas das autorizarem atividades, nos termos do art. 45 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 ; e (Incluído pelo Decreto nº 9.048, de 2017); II - a prerrogativa do autorizatário para di portuária, nos termos do art. 30 da Lei nº 12.815, de 2013, sem prejuízo das competências da Antaq. Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características: II – é exercida em liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, aberta competição; Art. 45. Os preços dos serviços autorizados serão livres, reprimindo-se toda prática prejudicial à competição, bem como o abuso do poder ec casos as providências previstas no art. 31. 3. Em reforço, a Lei de Liberdade Econômica estabelece proteção à autonomia privada ao estabelecer princípios pela I subsidiariedade/excepcionalidade da intervenção estatal sobre o exercício das atividades econômicas. Art. 2º São princípios que norteiam o disposto nesta Lei: I garantia no exercício de atividades econômicas; III - a intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas; e 4. Partindo c Associação entende que a proposta normativa que trata da padronização de rubricas de terminais portuários é incompatível com o regime jurídico com o autorizaç autorizatários para dispor sobre a normatização das atividades exploradas. 5. A liberdade de precificação e disciplina das atividades dos TUPs se opera pela liberi rubricas e na formação de preços, que atendem a condições de mercado e práticas comerciais internacionais, vez que se trata de mercado globalizado. As rubric consolidados em tabela de preços, que é submetida ao controle prévio da Agência e à ampla publicidade. 6. Ir além e estabelecer uma forma padrão de cobranç regime jurídico dos autorizatários que, como amplamente demonstrado, garante autonomia para que os TUPs disciplinem a estrutura das tabelas de preços. Alé competência para a Agência definir as formas de cobrança dos serviços prestados pelos autorizatários. I.2. Excesso Regulatório: ausência de falha de mercado 7. Agência Reguladora deve ser “subsidiária e excepcional” sobre o exercício das atividades econômicas, conforme art. 2, III, da Declaração de Liberdade Econômica; complemento, a Lei das Agências Reguladoras aponta quais os princípios que devem ser seguidos, nos arts. 4º e 5º, estabelecendo critérios de necessidade, mo intervenções regulatórias. 8. Partindo desses pressupostos, a ATP entende que o tema em voga não possui as características necessárias para a regulação que se de mercado apontadas para uma ação nova direta (padronização) por parte do regulador, além das que já são exercidas sobre as tabelas de preços (publicidade posteriori). 9. A Análise de Impacto Regulatório – AIR traz as causas para o suposto problema de diversidade e divergência entre as tabelas de preço dos termina ENCAMINHADA POR E-MAIL) 10. Primeiramente, cabe trazer que a OCDE traz pontos importantes sobre Melhoria da Qualidade Regulatória .: • Buscar resolver p claramente definidas. • Ser fundamentada em evidências e em uma base legal sólida. • Ser proporcional ao problema identificado. • Produzir benefícios que jus Considerar os efeitos entre os diferentes atores e grupos. • Minimizar distorções de mercado resultantes de sua implementação. • Ser consistente com outros re Soma-se essa questão à previsão nos arts. 4º e 5º da Lei das Agência Reguladoras, que discutem a obrigatoriedade de fundamentação dos atos normativos, e o e “realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR), que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo”. Ou seja, a discussão normati embasamento, por meio também da Análise de Impacto Regulatório (AIR). 12. O documento do Governo Federal “Diretrizes Gerais e Guia Orientativo para Elabc Regulatório – AIR” funciona como guia para a realização do AIR, devendo ser seguido pelos agentes públicos. 13. Em seu tópico “1.2 Princípios da Boa Regulação como ferramenta para promoção do aumento da eficiência, segurança, crescimento econômico e bem-estar social. Também contido no documento oficial, seu e desproporcionalidade pode gerar “aumento de preços dos produtos e serviços, queda de investimento, barreiras à entrada, barreira à inovação, altos custos de c regulado, aumento dos riscos e distorções de mercado”. Além disso, os custos de fiscalização e monitoramento gerados pela regulação demonstram a sua neces: Sobre isso, entre as etapas do processo de elaboração do AIR, pode-se destacar a (i.) caracterização do problema regulatório, (ii.) definição dos agentes envolvidi alternativas existentes e (iv.) conclusão sobre imposição de medida regulatória. Evidencia-se que os documentos apresentados por essa Agência não deixam clar como se pretende demonstrar. 15. Por exemplo, (i.) o problema regulatório não foi analisado a fundo, pois não teve a apresentação de todas as visões da situaç comprovadas as falhas regulatórias supostamente existentes que, segundo o documento-guia, “ocorre quando o mercado por si só não é capaz de atingir resulta 16. Conforme o AIR apresentado, isso se deve, pois, essa Agência entende haver as seguintes falhas de mercado: (i.) posição dominante, (ii.) detenção de Essenti escolha, (iv.) barreiras de entrada e (v.) competição imperfeita. No entanto, tais pontos não correspondem à realidade, na visão da Associação. 17. Sobre (i.) posi existência de insumo essencial, é importante trazer diretrizes devido diálogo com os atores envolvidos. Como apontado no AIR, existem mais de 30 (trinta) termi entanto, só foram contactados 3 (três), o que não representa sequer 10% do setor. Essa ausência impede a devida análise dos efeitos regulatórios, pois é neces: compreender quão grave é o problema identificado nos agentes e promover efetiva e prévia participação social dos agentes afetados, o que não ocorreu. 29. Ou essa Associação entende ter havido incoerência no AIR é (iii.) a análise detalhada das alternativas de ação. Primeiramente, não se mostra claro no AIR o motivo c ação”. Segundo o tópico que trata disso, não haveria sustentabilidade, pois o parágrafo único do art. 9º da RN nº 34/2019 obrigaria a regulação . No entanto, o d quanto ao seu escopo: verossimilhança de abuso na cobrança de Serviço de Segregação e Entrega de Contêiner. Ou seja, diz respeito a um único serviço em situ: se vislumbra nesse artigo a necessidade de padronização de todas as rubricas básicas dos terminais de contêineres em mercado sem indicativos se falhas. 30. Aii escolhidas, o AIR coloca que a autorregulação não seria possível “pela impossibilidade de se esperar uma resposta compreensiva dos agentes regulados” ou de s visto um intenso movimento dessa Associação, ao menos, para solucionar os problemas devidamente apontados pelo setor. Dessa forma, a Agência não demon: motivos de a autorregulação não ser viável, uma vez que há agentes e associações interessados no melhor funcionamento do setor. 31. Ainda sobre esse ponto, coloca a necessidade de avaliar os pontos negativos e positivos das alternativas. Quanto às alternativas de não regular e regulação não normativa, foram pensad negativos, como pontuado. De modo diverso, quanto à regulação, o AIR não se preocupa com os pontos negativos, pontuando a mera dificuldade de mensurar t exposto, essa Associação preocupa-se com a (iv.) conclusão quanto à alternativa a ser utilizada. Afinal, os pontos mencionados apontam que o AIR merece comp possibilidade de a opção escolhida não ser a mais adequada. dispostas no documento da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE sc para prestação de serviços portuários . Nessa oportunidade, foram realizadas três questões para a definição da dominância dos terminais, que serão prontamen determinado terminal é indispensável à operação? Não. O Brasil possui diversos terminais portuários ao longo da costa do país, de modo que os importadores p lhe seja mais viável, de acordo com os critérios estabelecidos para a transação. O RESTANTE DA CONTRIBUIÇÃO FOI ENCAMINHADA POR E-MAIL, COM AS RESPE QUE NÃO HÁ ESPAÇO SUFICIENTE, ASSIM COMO NÃO HÁ CAMPO ESPECÍFICO PARA CONTRIBUIÇÕES CONTRÁRIAS A NORMA COMO UM TODO.
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	A Associação de Terminais Privados apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1305090 cujo conteúdo foi também inserido no SIPAS dividido 5, 6, 7, 8, 9 e 10). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às contribuições da entidade. De acordo com a conclusão do documento SEI 1305090, a ATP defe não é mais adequada para o setor. São destacados os seguintes pontos críticos: (i.) incompatibilidade da proposta com os princípios de liberdade econômica de precificação e disciplina das operações); (ii.) engessamento das negociações privadas e das inovações; (iii.) ausência de ganhos claros e tangíveis, pois os benefic medida já são alcançados no status quo; e (iv.) desincentivos decorrentes de excesso de fiscalização A esse respeito, cumpre destacar que foram feitos ajustes na base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a i as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da prop razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade dos usuários dos serviços portuários.
	Dispositivo Ajustado	
ID	Redação	Art. 1º Esta Resolução se aplica às instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autor

11	Original	incisos III, IV e XI da Lei nº 12.815, de 2013, incluindo as retroáreas dentro do porto organizado.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	MARIMEX DESPACHOS, TRANSPORTES E SERVIÇOS LTDA. (45506663000159)
	Redação Proposta	N/A
	Justificativa para Alteração	Inicialmente, a MARIMEX destaca que se opõe integralmente à minuta de resolução por entender que estão presentes vícios insanáveis na regulação proposta. A destacar e explicar tais ilegalidades, não pretendendo qualquer reforma no texto, mas sim sua imediata e integral rejeição, conforme passa a expor nos campos
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	A contribuição não apresenta objetivamente a proposta com a devida justificativa.
	Dispositivo Ajustado	
ID 12	Redação Original	Art. 1º Esta Resolução se aplica às instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autor incisos III, IV e XI da Lei nº 12.815, de 2013, incluindo as retroáreas dentro do porto organizado.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	FEDERAÇÃO NACIONAL DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS – FENOP (460021000110)
	Redação Proposta	a norma deve ser excluída.
	Justificativa para Alteração	A proposta da norma pretendida, novamente gera desequilíbrio concorrencial com empresas que prestam os mesmos serviços e estão localizadas dentro e fora de Retroáreas alfandegadas fora do Porto Organizado, prestam o mesmo serviços e continuariam com o seu direito de plena liberdade de preços, enquanto as emp dentro dos portos organizados estariam reféns desse absurdo controle da ANTAQ; b. Art. 1º Esta Resolução se aplica às instalações portuárias que movimentam containerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autorização, nos termos do art. 2º, incisos III, IV e XI da Lei nº 12.815, de 2013, incluindo as retroáreas. Sabe-se que a norma busca padronizar os serviços nas operações com contêineres, porém isso sinaliza que se prosperar tal padronização, isso também poderia ser operações portuárias. Embora haja a todo momento a argumentação de que a norma não trata de estabelecimento de preços chama atenção que a própria Nota argumentação e vai de encontro aos princípios que norteiam a liberdade econômica ao justificar a padronização pelo fato de que a não regulação atualmente em estabelecer um nível de preços eficiente.
Análise Técnica	Não acatada	
Justificativa da Análise	A Federação Nacional das Operações Portuárias apresentou contribuição por meio de peticionamento eletrônico, conforme documento SEI 50300.007365/2021. contribuições complementares por meio do SIPAS. Na manifestação, a entidade sugere que não seja editada a norma pelos seguintes argumentos: I - assimetria empresas que atuam no mercado de armazenagem alfandegada na retroárea fora do porto organizado, que não são objeto de regulação da ANTAQ; II - embora aplicável ao segmento de contêineres, nada impediria que a ANTAQ ampliasse o escopo para os demais segmentos; III - em que pese a fundamentação técnica e objetiva o controle de preços, a própria Nota Técnica contradiz essa argumentação e vai de encontro aos princípios que norteiam a liberdade econômica ao justificar de que a não regulação atualmente em vigor prejudica a Agência estabelecer um nível de preços eficiente. Ao final, registra que a FENOP adere também, integra ABRATEC e ratifica que seu posicionamento está alinhado com a COALIZÃO PORTUÁRIA, cujas contribuições manifestadas representam o setor empresarial portu apresentou de que forma a padronização e maior transparência causam prejuízos concorrenciais. Entende-se, na verdade, que a redução da assimetria de inform transação, permite a comparabilidade de preços e serviços de forma mais efetiva pelos usuários, aumenta a capacidade de fiscalização da Agência Reguladora e, contribuem para o aumento da concorrência e modicidade de preços no setor portuário, em atendimento às diretrizes do marco legal. Quanto à ampliação futur conjectura da entidade. De toda forma, qualquer alteração normativa deve ser precedida de análise de impacto regulatório e ampla participação social. Destaqu na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a instalação portuária observe as diretrizes de divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalaçõ requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuário	
Dispositivo Ajustado		
ID 13	Redação Original	Art. 1º Esta Resolução se aplica às instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autor incisos III, IV e XI da Lei nº 12.815, de 2013, incluindo as retroáreas dentro do porto organizado.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	ABTRA - Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (60163326000139)
	Redação Proposta	Excluir
	Justificativa para Alteração	A ABTRA é totalmente contra a edição dessa norma como todo, por entender que ela representa uma intromissão da Agência numa relação essencialmente priv da liberdade econômica e de intervenção mínima do Estado nas relações privadas Para a ABTRA não faz qualquer sentido forçar, por meio de uma norma govern a criarem tabelas de preços com serviços como, por exemplo: desestufagem de contêiner, colocação de rótulos e adesivos, pesagem, escaneamento, posicionarr inspeção, rompimento de lacre, cancelamento de nota fiscal, etc. Os associados da ABTRA relatam que, na prática, os serviços prestados aos importadores e exp contêineres são negociados caso a caso entre os recintos e seus respectivos clientes, na forma de combos que na maioria das vezes não possuem esse nível de g ANTAQ. Esses serviços são impossíveis de serem padronizados porque são feitos sob medida, de acordo com as necessidades específicas de cada cliente. Além d descritos essa norma também estaria criando uma assimetria concorrencial muito nociva para o mercado de empresas que exploram recintos alfandegados. A p Art 1º que ela se aplica às instalações portuárias que movimentam cargas containerizadas nas modalidades de arrendamento e de autorização, incluindo retroárea organizado. A ABTRA possui dentro de seu quadro de associadas diversas empresas que se enquadrariam nessa abrangência, ou seja, operadores portuários, TU outro grande grupo de terminais de contêiner, formado por CLIAS, EADIs, Portos Secos e REDEX que prestam exatamente os mesmos serviços para importadores estariam sendo alcançados pela norma. Na verdade, em termos da quantidade de terminais alfandegados prestadores de serviços de contêiner temos muito ma alcançados pela norma do que alcançados. Não por vontade da ANTAQ, mas porque estão fora do perímetro regulatório de competência da agência. Provavelme das cargas movimentadas devemos ter um empate entre os terminais alfandegados que seriam normatizados e os não normatizados. Vale lembrar que, para um diferença se ele vai buscar a carga num operador portuário ou num CLIA. A diferença seria, depois da edição dessa norma, que os não regulados conheceriam as regulados e os regulados não conheceriam as tabelas de seus concorrentes. Esse ambiente todo estaria criado justamente porque a ANTAQ decidiu normatizar a regulado pelo próprio mercado, altamente competitivo. Só em Santos, por exemplo, temos mais de 20 terminais alfandegados de contêiner à disposição dos imç os melhores preços e condições operacionais e logísticas para a retirada de suas cargas.
Análise Técnica	Não acatada	
Justificativa da Análise	A respeito das considerações da entidade, cumpre informar que as instalações portuárias reguladas já são obrigadas a divulgar os preços na internet e essa exigé competitividade das empresas que atuam no setor. Dessa forma, não merece prosperar o argumento que a após a regulamentação as empresas não reguladas c serviços das empresas reguladas, uma vez que se trata de exigência regulamentar estabelecida há muitos anos no setor. A proposta normativa também não resti negociação caso a caso em forma de combos, conforme relatado pela entidade. Destaque-se que foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhid padronização opcional e referencial, desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de sii representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transpar necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários.	

	Dispositivo Ajustado	
ID 14	Redação Original	Art. 1º Esta Resolução se aplica às instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autor incisos III, IV e XI da Lei nº 12.815, de 2013, incluindo as retroáreas dentro do porto organizado.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	LOCALFRIO S.A. ARMAZENS GERAIS FRIGORIFICOS (58317751000116)
	Redação Proposta	N/A
	Justificativa para Alteração	A Localfrio esclarece que discorda integralmente desta minuta de resolução, uma vez que a regulação pretendida contém vícios insanáveis. O escopo da presente apresenta fundamentadamente as ilegalidades presentes nesta proposta que impõem sua rejeição.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	A contribuição não apresenta objetivamente a proposta com a devida justificativa.
	Dispositivo Ajustado	
ID 15	Redação Original	Art. 1º Esta Resolução se aplica às instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autor incisos III, IV e XI da Lei nº 12.815, de 2013, incluindo as retroáreas dentro do porto organizado.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	ABPA - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROTEÍNA ANIMAL (19908104000127)
	Redação Proposta	Primeiramente, gostaríamos de felicitar a ANTAQ pela iniciativa e realização do rico trabalho desenvolvido pela Agência, pois sabemos que não é uma simples tarefa complexa e multifacetada. Realizamos uma leitura criteriosa dos arquivos disponibilizados no sítio da ANTAQ e trouxemos aqui nossa contribuição a respeito da – TSB proposta pela agência.
	Justificativa para Alteração	Conforme nossa correspondência de 03/12/2020 o objetivo é apresentar sugestões para padronizar e reduzir o número de taxas portuárias vigentes. Na oportuna apontou 105 tipos de taxas passíveis de cobrança e sugerimos que fosse reduzido para 57. Com isso seria dada maior transparência, visibilidade dos custos e racionalidade de cobrança em linha com as diretrizes do governo para desburocratizar os processos. ABPA se mantém a disposição do órgão para esclarecimentos.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	A proposta normativa aumenta a transparência para os usuários na medida em que padroniza a nomenclatura dos grupos e dos serviços prestados pelas instalações de ferramenta para simulação de preços com o detalhamento dos serviços previstos. A possibilidade de fornecimento de serviços em pacotes também é normativa. Em todo caso, a informação deve ser fornecida ao usuário de forma clara, completa e tempestiva, sob pena de instauração de sanção administrativa.
	Dispositivo Ajustado	
ID 16	Redação Original	Art. 1º Esta Resolução se aplica às instalações portuárias que movimentam ou armazenam cargas containerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autor incisos III, IV e XI da Lei nº 12.815, de 2013, incluindo as retroáreas dentro do porto organizado.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	EMBRAPORT – Empresa Brasileira de Terminais Portuários S.A. – DP WORLD SANTOS (2805610000279)
	Redação Proposta	Comentário geral à norma.
	Justificativa para Alteração	Para avaliação do objeto ora sob consulta pública, é imprescindível levar em consideração os objetivos e diretrizes para a política pública de exploração dos portos ordinários no âmbito da Lei dos Portos – Lei nº 12.815/2013. Ao mesmo lado da centralização de competências, o objetivo central da Lei nº 12.815/2013 é a ampliação da eficiência portuária por meio da ampla concorrência, livre iniciativa e aproximação com o setor privado. O artigo 3º da Lei em comento dispõe que a exploração das instalações portuárias, tem o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, com os objetivos imediatos, relevantes para o objeto em discussão: (i) modernizar e otimizar a infraestrutura; (ii) estimular a modernização e o aprimoramento da gestão dos portos organizados e das instalações portuárias, com eficiência prestadas e valorizar a mão de obra portuária; (iii) estimular a concorrência e; (iv) a liberdade de preços nas operações portuárias. É nítida a intenção de aproximar a atividade portuária das formas ordeiramente privadas de prestação de serviços, sob o entendimento de que a adoção de tais formas é capaz de proporcionar operacional e competitividade ao serviço portuário. Uma das principais características da atuação privada reside na autonomia organizacional e operacional de quem privados que executam aquela atividade. No setor portuário, a eliminação da vedação a que terminais de uso privado possam movimentar cargas de terceiros foi feita. Mais recentemente, a reforma do Decreto nº 8.033/1993, por meio do Decreto nº 9.048/2017, cuidou especificamente de consagrar a preservação da liberdade dos autorizados de disciplinarem suas próprias atividades portuárias por meio da inserção do artigo 35-A no texto normativo. Iniciativas regulatórias visando a melhoria são sempre salutares e encontram-se também dentro dos objetivos da política regulatória para o setor. Entretanto, a definição de um modelo padronizado de remuneração não afeta apenas a forma de precificação dos terminais portuários, mas também corre o risco de interferir na própria forma de prestação dos serviços. No limite, das rubricas portuárias sem a devida atenção aos diferentes locais e modos de prestação de serviço, pode-se chegar ao cenário de elevada redução do objetivo liberdade operacional buscados pela Lei setorial. Quando o setor privado é convocado para diretamente realizar os serviços portuários, seja por meio de TUPs ou de terminais portuários, espera-se que atue com eficiência e especialização. Nesse sentido, a organização operacional está intimamente ligada com todos os outros aspectos especialmente os de natureza comercial. As rubricas portuárias endereçam a menor unidade de serviços necessários para a realização de um determinado objeto terminal. Dentre as várias situações que podem advir da definição unificada e centralizada das rubricas portuárias, está a agregação, em uma única rubrica, de várias rubricas que estavam outrora segregadas, sem que elas sejam essenciais uma a outra. Na prática, uma rubrica única que agregue desnecessariamente unidades de serviço portuário tenha que precificá-lo levando em conta todos os custos para a realização daqueles serviços, ainda que não tenha incidido a prestação de uma ou outra rubrica seria uma só, o preço também deverai ser. Qualquer gestão de negócio exige estudo, organização e constante inovação – o que inclui o desenvolvimento dos serviços e suas rubricas no intuito de que o terminal portuário tenha destreza e flexibilidade necessárias para acompanhar o mercado e suas demandas. Ainda que a movimentação portuária tenham o mesmo objetivo final, existem variações de execuções e graus de dificuldades distintas, que podem existir por diversos fatores: de contêineres e localização do terminal portuário, assim como serviços adequados ou que ofereçam soluções customizadas aos clientes. Por isso, cada terminal portuário deve ser tratado de acordo com o grau de desempenho, execução e eficiência operacional e, mais importante, por meio das rubricas que melhor lhe permitam cobrar pelo serviço prestado; nem mais, nem menos. Isso não elimina, todavia, a obrigação de publicização dos preços cobrados para cada serviço prestado, com submissão desta Agência Reguladora do exercício do controle ‘a priori’ contra quaisquer abusos praticados. De outro lado, parece natural a existência de diferentes formas de remuneração ao estímulo bem-sucedido da legislação setorial à concorrência. São diversos players que competem de forma acirrada e sob intensa pressão de mercado pelas condições de cada um com preços e organizações próprios. É da vontade do legislador o estímulo à exploração dos diferenciais competitivos de cada terminal portuário, inexistindo uma única rubrica concreta de falha de mercado ou poder dominante. Pelo contrário: não apenas o ‘share’ do mercado portuário se mostra altamente competitivo, como em decorrência da competição que os usuários dos serviços possuem à sua disposição uma vasta gama de produtos para escolherem à sua conveniência e, com isso, mitigando o custo Brasil sem relação direta com a logística portuária. Por essa razão, entende-se que se a intenção desta Agência Reguladora fosse a padronização de nomenclaturas para possibilitar maior transparência, tal medida não implicaria na criação de uma tabela de serviços ou estrutura de cobrança única com abrangência para todos os terminais portuários. Aliás, neste condão a presente tomada de subsídios sequer poderia almejar a Padronização da Estrutura de Serviços Básicos prestados por terminais portuários, mas somente a criação de nomenclaturas comuns para serviços idênticos. Não é o que se verifica. O risco, portanto, é de que a norma ultrapasse os limites da segurança jurídica e ineficiência operacional.
Análise Técnica	Parcialmente acatada	
Justificativa	Com base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a p	

	<p>da Análise referencial, desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessariamente a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários.</p>
	<p>Dispositivo Ajustado</p>
<p>ID 17</p>	<p>Redação Original Art. 2º Estão sujeitos à padronização os serviços ou fornecimentos básicos prestados pelas instalações portuárias mencionadas no art. 1º desta Resolução.</p>
	<p>Razão Social (CPF/CNPJ) ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (5869999000157)</p>
	<p>Redação Proposta Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antaq.gov.br.</p>
<p>Justificativa para Alteração</p>	<p>18. Ainda que este acórdão proponha o estabelecimento de uma composição básica, o faz em um contexto que discute apenas o Terminal Handling Charge – TH expressamente a regulação excessiva e entende que a estipulação de preços não é a solução adequada. Sendo assim, não nos parece plausível utilizar o documento padronização das rubricas dos serviços prestados pelos terminais portuários, que não estão sequer envolvidos na relação jurídica do THC. 19. Essa relação, na re carga. O dono da carga escolhe o transportador e, a partir da negociação, emergem valores de dois serviços: frete e Terminal Handling Charge – THC, conforme o Bill of Lading, que são liner terms. De fato, o valor do THC é influenciado pela Box rate, compactuada entre o armador e o terminal portuário. No entanto, a Coi questionamentos quanto à estipulação do THC, e não da Box Rate. 20. Importante frisar também que essas recomendações são feitas, sobretudo, com fulcro em de Contas com a eficiência da operação portuária. Contudo, entendemos que ela não se subsiste, considerando que o setor portuário é um mercado diverso, din será demonstrado nos tópicos seguintes. 21. Ante o exposto, entendemos que a padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de con: extremamente severa e não encontra respaldo nos acórdãos da Corte de Contas. II.3. Conclusão necessária: Desconexão entre a proposta normativa e os Acórdã exposto, esta Associação entende que não há conexão entre a proposta normativa e os Acórdão do TCU utilizados como fundamento. Afinal, o objetivo do norm a “padronização das rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou que, como demonstrado, o Acórdão nº 1.904/2009 discute a se as tarifas cobradas pelas Autoridades Portuárias são economicamente eficientes ou não. Da mes 923/2019 sugere estabelecer os serviços básicos do THC, preço cobrado pelos armadores aos donos das cargas. 24. Ou seja, nenhum dos Acórdãos da Corte de C cobranças dos terminais portuários, como pretende realizar essa Agência por meio da Resolução proposta. III. DESNECESSIDADE DE REGULAÇÃO 25. Conforme já de fato ou de direito que justifiquem a adoção da regulação proposta. Ademais, conforme será demonstrado a seguir, o emprego das medidas objeto deste proc saudável e competitivo como o brasileiro poderá trazer efeitos extremamente danosos ao setor. Para empreender na análise de normas básicas prestadas pelo não. é in e as causas supostamente encontrados. 26. A Análise de Impacto Regulatório – AIR traz as causas para o suposto problema de diversidade e divergência entre as terminais de contêineres: “imagens na Carta ABRATEC - 0147/2021”. 27. Sendo assim, promover-se-á a análise dos principais argumentos utilizados para embas: regulção. III.1. Inexistência de posição dominante e Essential Facility 28. De início, ao contrário do que se afirma no AIR, não há posição dominante ou caracteri: terminais portuários de contêiner. A OCDE, a partir da Mesa Redonda de Políticas de Regulação para o Setor de Portos e Serviços Portuários em 2011, elaborou c Ports and Port Services , no qual discute a competitividade nos portos e nos serviços por ele prestados. Esse documento traz testes que traçam as diretrizes que ou não de posição dominante, sendo eles o (i.) Essential Facility para portos; e o (ii.) teste de dominância. 29. Em relação ao (i.) primeiro, a OCDE orienta que a c essencial depende do atendimento de duas condições: (a.) o acesso ao porto ser indispensável à operação; e (b.) inviabilidade econômica e física de reprodução respostas negativas, é preciso avaliar a dominância. 30. Importante ressaltar que o teste proposto pela OCDE se mostra plausível e compatível com a literatura s: segundo a qual o conceito de “essential facility” é bastante restritivo e aplicado somente em situações de existência de monopólio, o que não é o caso dos termi 31. Isso porque aplicando-se tais condições aos terminais de contêineres do território nacional, é forçoso concluir que ambas não são atendidas por nenhum ter O acesso a terminal de contêiner específico no Brasil não é indispensável à operação de um determinado importador: o ambiente altamente competitivo permit terminais concorrentes situados na mesma hinterlândia competitiva (por exemplo, no porto de Santos o importador pode escolher entre os terminais Santos Bra Tecon, MultiRio e ICTSI Rio, todos situados na mesma hinterlândia competitiva de Santos, o que exclui a possibilidade de enquadramento de qualquer um desse: “essential facility”); “imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021”. (ii.) é plenamente viável a reprodução de terminais de contêineres do ponto de vista físico e econõ extensa, de modo que é possível constante entrada de novos Terminais de Uso Privado (TUPs), além dos novos projetos de licitação de arrendamentos em porto temos a instalação dos terminais de contêineres Portonave (2007), Itapoá 2011, BTP (2013) e DPW (2013), bem como os novos projetos em andamento (Tecon S Contêineres do Saboó, Porto Pontal e Porto Novo Aracruz, todos já aprovados ou em fase final de aprovação pelo poder concedente). Portanto, não há que se fa instalação de novos terminais de contêineres na costa brasileira, sendo mais uma vez impossível enquadrar os terminais de contêineres brasileiros como “essent Carta ABRATEC - 0147/2021”. 32. Passemos, então, ao (ii.) teste da dominância. Considerando o mercado relevante e o market share do terminal, a OCDE estabe apenas ocorre quando o terminal possuir um market share superior a 50%. Isso não ocorre nem nos maiores terminais do país em suas respectivas hinterlândias tabelas abaixo: “imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021”. 33. Como se observa, no complexo portuário de Santos, nenhum terminal que opera em sua hinterlân market share superior a 50%, sendo que o maior operador da região é a BTP, com market share de apenas 30,54%. 34. O mesmo exercício pode ser efetuado par do complexo portuário de Itajaí – Navegantes: “imagens na Carta ABRATEC - 0147/2021”. 35. Também no complexo portuário Itajaí-Navegantes, nenhum termin alcança uma participação de mercado superior a 50%, não podendo ser enquadrados como detentores de poder dominante. 36. Dessa maneira, considerando a OCDE, é forçoso concluir pela ausência de posição dominante por parte de qualquer terminal de contêineres localizado no Brasil ou mesmo caracterização de Es intervenção regulatória sobre o setor se mostra desnecessária e excessiva e contrária à melhor prática regulatória adotada pelos países membros da OCDE, orga participar.</p>
<p>Análise Técnica</p>	<p>Parcialmente acatada</p>
<p>Justificativa da Análise</p>	<p>A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres - ABRATEC apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306113, cujo conteúdo foi tamb em 12 contribuições (IDs 1, 17, 22, 24, 27, 31, 37, 41, 45, 47, 49 e 51). A entidade defende no referido documento que a proposta normativa não seja aprovada, seguintes pontos: (i.) A nova regulação proposta não se coaduna com as determinações do TCU nos acórdãos arrolados na exposição de motivos, uma vez que o: (ii.) A regulação é desnecessária e desarrazoada visto que: (a) não há posição dominante ou Essential Facility por parte dos terminais; (b) inexistência de merca demanda dos usuários para a padronização das rubricas, que estão satisfeitos com os serviços; e (d) a prestação de serviços e os preços cobrados estão de acord do comércio internacional; (iii.) Não foi demonstrada a existência de ganho efetivo e tangível com adoção de padronização das rubricas, ao contrário, essa medic sustentabilidade do negócio; (b) impossibilita a inovação e a modernização dos terminais; (c) esvazia a liberdade de negociação dos terminais; (d) acarreta um ri: outras medidas tão invasivas quanto; (e) pode gerar reserva de mercado, e (f) trata-se, em verdade, de um excesso regulatório que pode prejudicar todo o merc: Há diversas incoerências no modelo proposto, o qual: (a) está em desconformidade com a experiência internacional; (b) contraria a Lei nº 13.874/2019; (c) é inci Governo; (d) não se alinha às deliberações da Agência; e (d) é evadido de falhas processuais, visto que o AIR não cumpriu todas as exigências. (v.) A proposta norn consequências apresentadas nos parágrafos anteriores são contrárias, ou atingem de alguma forma, diversos institutos legais: a) Lei nº 12.815/2013, art. 3º, inci drasticamente a liberdade de atuação dos operadores portuários, em especial, no que tange à liberdade de preços, criando embaraços à livre concorrência; b) Lei de Direitos de Liberdade Econômica, art. 2, uma vez que não há necessidade de atuação do Estado, considerando que inexistem falhas de mercado. Igualmente, trata de um excesso regulatório, capaz de criar reserva de mercado, bem como de impedir a inovação e a adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de encontro ao disposto no art. 5º, haja vista as falhas formais na elaboração do AIR. c) Lei nº 13.848/2019, art. 4º e 5º, visto que, conforme já ressaltado, cuida-se desnecessária. Igualmente, fere o art. 6º, pois o AIR, como já demonstrado, padece de irregularidades formais. Com base nas contribuições encaminhadas durar feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a instalação portuária observe a desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. I a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serv no entanto, que a entidade utiliza uma premissa equivocada para inferir o nível de concorrência no setor portuário, uma vez que utiliza os dados de movimentaç contêineres do país, isto é, sem considerar a definição do mercado relevante. A ampliação injustificada do mercado relevante na dimensão geográfica gera concl nível de concentração no mercado. Como já extensamente observado nas análises da ANTAQ e do CADE, a distância e os custos de transporte terrestre são elem na escolha do terminal portuário, sendo inviável uma comparação entre todos os terminais portuários do país. Em outras palavras, o mercado relevante é mais r utilizado de forma superficial pela ABRATEC, o que gera resultados distintos a respeito do nível de concentração portuária. Por fim, cumpre esclarecer que o proc na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa, considerando a complexidade e abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agente: afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o apoio de consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência p</p>

		atividades. Cabe destacar ainda que a consolidação da Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audi as alterações legislativas com impacto na matéria, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construído processo normativo e com ampla participação social.
	Dispositivo Ajustado	
ID 18	Redação Original	Art. 2º Estão sujeitos à padronização os serviços ou fornecimentos básicos prestados pelas instalações portuárias mencionadas no art. 1º desta Resolução.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)
	Redação Proposta	(Parte 2 - ABTP) 4. Igualmente, como declarado pela própria ANTAQ no relatório de AIR, vale mencionar que essa iniciativa integra um conjunto de iniciativas que linha interventiva sobre a formação de preços setoriais, notadamente (i) a implantação do Módulo APP para acompanhamento de preços, cuja aplicação para te Resolução Normativa nº 31 encontra-se suspensa por decisão judicial; e (ii) a criação de metodologia padrão de análise de abusividade, iniciada por ocasião da A da Agência, que ainda não resultou em edição de norma regulatória, porém trazia proposta invasiva sobre o processo de formação de preços de agentes privado desarrazoada sobre a abertura de custos suportados por terminais. 5. O ponto central da Exposição de Motivos apresentada pela Agência Reguladora diz respeito comparação de preços entre agentes econômicos pelo regulador, de modo a facilitar seu papel de análise concorrencial. Segundo a ANTAQ, a liberdade de preço cenário no qual “cada um deles cobra serviços e fornecimentos a sua maneira, tornando hercúlea a tarefa de compará-los, seja em conteúdo seja em preços. Tal análise concorrencial mais apurada, ou mesmo embaraça a Agência em avaliar qual seria o nível de preços eficiente e que reflita um mercado competitivo, com o mencionar, nesse sentido, que a documentação constante da Audiência Pública se encontra datada e reflete uma compreensão superada do que configura a liberdade de empresas que exploram instalações portuárias. ? Relatório de Consultoria contratada pela ANTAQ não é datado, mas explicita que se refere à Agenda Regulat (dado que menciona decisão do TCU de abril de 2019 como “recentíssima”, presume-se que o documento é próximo a essa data);
	Justificativa para Alteração	Reitera "Redação proposta"
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	A Associação Brasileira dos Terminais Portuários apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306109, cujo conteúdo foi também inserido no s contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, e 65). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às cont base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padro desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, represe operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternati da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para f setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Citam-se as seguintes alterações: - Alteração do art. 4º, que determinava a oferta de serviços bá anexo I. Pela nova redação, as diretrizes dos anexos I e II tornam-se referencial para a Agência e o ajuste das tabelas de preço vigentes ao modelo de estrutura d ANTAQ passa a ser opcional. - Exclusão do § 1º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que tratava sobre a discriminação de preços; - Altera pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que flexibiliza ainda mais a possibilidade de segmentação do mercado, inclusive em decorrência da opção normativa i para a disponibilização de calculadora por parte das instalações portuárias conforme diretrizes previstas na norma. - Alteração do art. 12, com a exclusão do tre pacote serviços à somatória dos preços individuais dos serviços que o compõem. Observa-se, portanto, que os principais dispositivos contestados pela ABTP fore objetivo de aumentar a flexibilidade da intervenção regulatória sugerida. Em relação ao argumento de que a proposta é embasada em documentos datados, é ir observação da entidade evidencia que o processo regulatório que resultou na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa e prudente, considerand abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes direta e indiretamente afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência públicas, entre outras atividades. É natural e esperado que no curso de um processo com t desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retratam a construção da análise de impacto da intervenção regulatória. Cabe destacar air Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Públicas como também as alterações legislativas i como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída por meio de rigoroso processo normativo e con
Dispositivo Ajustado		
ID 19	Redação Original	Art. 2º Estão sujeitos à padronização os serviços ou fornecimentos básicos prestados pelas instalações portuárias mencionadas no art. 1º desta Resolução.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	MARIMEX DESPACHOS, TRANSPORTES E SERVIÇOS LTDA. (45506663000159)
	Redação Proposta	N/A
	Justificativa para Alteração	A padronização das rubricas dos serviços portuários viola o princípio da livre iniciativa (Art. 1º, inciso IV da Constituição Federal) e o regime de livre definição de Lei nº 13.874/2019 – Lei de Liberdade Econômica). Com efeito, a liberdade para definir preços de produtos e serviços não abrange apenas o valor cobrado, mas i o que inclui a definição da rubrica do serviço ou do pacote de serviços. Além disso, a proposta de resolução também viola a Lei nº 12.529/2011 (Lei da Concorrê de padronizar serviços, a resolução define uma série de “fatos geradores” que fracionam o conceito legal de THC/Capatazia, estabelecendo inclusive rubricas pa reiteradamente reputada ilegal pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (“CADE”). Na esteira da Res. 2.389-2012 e da Res. 34/2019, a minuta de reso esta agência toma no sentido de prejudicar a livre concorrência e a competitividade do setor portuário, conforme demonstrado nos campos de contribuição a seg
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Com base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a p referencial, desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máxin conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e ofer os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e nece competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Além disso, a regulamentação da Box Rate, da THC e do SSE está pacificada i ANTAQ nº 34. Dessa forma, a discussão sobre a matéria está fora do escopo da presente proposta normativa.
Dispositivo Ajustado		
ID 20	Redação Original	Art. 2º Estão sujeitos à padronização os serviços ou fornecimentos básicos prestados pelas instalações portuárias mencionadas no art. 1º desta Resolução.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	FEDERAÇÃO NACIONAL DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS – FENOP (460021000110)
	Redação Proposta	Não aplicável, pois se entende pela inviabilidade de padronização.
	Justificativa para Alteração	Essa pretendida padronização não tem viabilidade prática pois tais serviços têm suas características variáveis em função de fatores externos e não controlados p portuários; a. Características das cargas; b. Características do cliente; c. Características do transportador marítimo ou terrestre; d. Características dos regimes e c Características do momento de mercado; f. Entre outras características.
	Análise Técnica	Não acatada
	Dispositivo Ajustado	

	Justificativa da Análise	Destaque-se que foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a instale diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária e s. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os d serviços portuários.
	Dispositivo Ajustado	
	Redação Original	Art. 2º Estão sujeitos à padronização os serviços ou fornecimentos básicos prestados pelas instalações portuárias mencionadas no art. 1º desta Resolução.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	LOCALFRIO S.A. ARMAZENS GERAIS FRIGORIFICOS (58317751000116)
	Redação Proposta	N/A
ID 21	Justificativa para Alteração	A padronização das rubricas dos serviços portuários afronta o princípio da livre iniciativa (art. 1º, IV da CF), assim como o regime de livre definição de preços, est Lei nº 13.874/2019 ("Lei de Liberdade Econômica"). A liberdade para fixar preços de produtos e serviços não engloba apenas o valor praticado, mas também a fc compreende a definição da rubrica do serviço ou do pacote de serviços que serão prestados. Também há afronta à Lei nº 12.529/2011 ("Lei da Concorrência"), u de padronizar serviços, a resolução acaba por estabelecer diversos "fatos geradores" que, em verdade, fracionam ilegalmente o conceito legal de THC/Capatazia para TCH2/SSE, cobrança reiteradamente reconhecida como ilegal pela autoridade antitruste. Portanto, a minuta de resolução ora analisada tem potencial de pr a competitividade do setor portuário, conforme será melhor demonstrado abaixo.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Com base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a p referencial, desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máxin conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e ofer os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e nec competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários.
	Dispositivo Ajustado	
ID 22	Redação Original	Art. 2º, Parágrafo único Para os efeitos do ANEXO I, é considerado:
	Razão Social (CPF/CNPJ)	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (5869999000157)
	Redação Proposta	Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antaq.gov.br.
	Justificativa para Alteração	III.2. Inexistência de falhas de mercado 37. Além da questão do Essential Facility e posição dominante, o AIR aponta que os terminais portuários (i.) geram barreir estão inseridos em ambiente de competição imperfeita e (iii.) a escolha do terminal de atracação seria feita pelos armadores. Como consequência, haveria algun "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". 38. Antes de tratar das falhas de mercado, é importante trazer que (i.) não há barreiras para novos entrantes no merc; afirmado no AIR. Isso é demonstrado pela quantidade de leilões de arrendamento realizados nos últimos anos e que se pretendem realizar: entre 2015 e 2020, f arrendamentos de terminais portuários e o Poder Público espera realizar ao menos 17 leilões de arrendamentos em 2021 , conforme amplamente divulgado no: Por fim, (iii.) não há que se falar em escolha dos terminais de atracação pelos armadores. Os importadores decidem todo o fluxo logístico da carga no momento ciência de todos os trâmites e custos dela, de maneira que têm largo poder de escolha sobre absolutamente qualquer elo da cadeia. Caso haja qualquer insatisfa prontamente alterar o fornecedor ou ajustar os termos do seu acordo com o exportador. Não há óbice a isso. Aliás, essa é a declaração firmada pelos próprios a [INTERMARINE NO PA Nº 08012.001518/2006-37] "(...) acreditamos que a escolha (do armador pelo importador) seja pautada nos seguintes motivos: confiabilic tipo de carga e outros, além do preço. Normalmente, o cliente é que escolhe o terminal de cargas e descarga de acordo com os seus interesses e também confor considerando o destino final da carga, por conta do tamanho e peso das peças transportadas." [HANJIN SHIPPING NO PA Nº 08012.001518/2006-37] Os termos (incluindo tarifas) pelo Armador são conhecidos pelo cliente antes do container ser embarcado. Os importadores saberão em qual Terminal o navio irá escalar n espaço no navio na origem e efetuada. Geralmente os contratos entre Armadores e Operadores Portuários são de longo termo ou pelo menos de 1 a 3 anos. Os facilmente saber em qual Terminal as cargas serão descarregadas baseando-se no prévio anúncio dos Armadores (como respondido anteriormente). Este tipo de no sítio do Armador na Internet, mesmo antes do container ser embarcado. [PANALPINA NO PA Nº 08012.001518/2006-37] "O Embarcador poderá adotar a se; remover a carga para outro terminal fazendo o processo de DTA (declaração de transito aduaneiro) e respeitando os prazos da Receita Federal do Brasil; (ii) subs próximos embarques, optando por aquele que usa o terminal de sua preferência; ou (iii) a troca do porto de destino, já que em alguns casos, a depender os cust relação ao destino final das cargas a alteração não representa acréscimo de custo." 40. Ademais, a esmagadora maioria dos importadores/exportadores clientes não são "hipossuficientes" que demandam qualquer espécie de tutela estatal. Eles geralmente são, ao revés, partes de um grande grupo multinacional que negc cadeia de comércio exterior. Isso é demonstrado pelo gráfico abaixo, do Datamar, que demonstra a concentração de 90% do volume de importação na mão de 1 na Carta ABRATEC - 0147/2021". 41. Igualmente, a consultoria externa contratada no bojo do presente processo informou em seu relatório que: "imagem na Car Em outras palavras, pode-se dizer que o próprio estudo referente à regulação em questão entende pela ausência de hipossuficiência do usuário, de modo que a mais branda, pois o mercado tem plenas condições de se regular. 43. Ora, a consultoria contratada corrobora a informação de que o mercado brasileiro de carga grandes empresas transnacionais, com grande poder de barganha para negociar com os terminais de contêineres brasileiros, tratando-se de exportadores e imp mercadorias em contêineres há mais de 20 anos, com frequência quase que diária, tendo pleno conhecimento das tabelas de preço e modo de faturamento dos consequência totalmente desnecessária a padronização ora proposta. Na verdade, esta iniciativa vai na verdade prejudicar este grupo que compõe 90% do volur transitam em nossos portos, pois, caso a regulação seja levada a cabo, haverá necessidade de alteração na nomenclatura da rubrica dos serviços e modificação r sem que haja qualquer benefício com esta mudança. 44. No caso de pequenos importadores/exportadores movimentam apenas 10% do volume movimentado i estes contam com o auxílio dos despachantes aduaneiros, que detêm amplo conhecimento do mercado, conhecedores das tabelas de preço dos terminais e seu inclusive negociam por conta e ordem destes, condições mais favoráveis do que a tabela de preços padrão. Não há dúvidas de que é prática do mercado que os i importadores/exportadores utilizam serviços dos despachantes aduaneiros em suas operações de comércio internacional. 45. Ainda, mesmo que existisse algum a padronização de uma tabela única de serviços não seria o método mais eficiente para resolver tal problema. Afinal, os serviços prestados pelos terminais apres qualidade entre os concorrentes do mercado, que disputam usuários por meio de vantagens comparativas, além do preço. Ou seja, a padronização de rubricas p informações, pois os usuários poderão passar a perceber equivocadamente como serviços idênticos. 46. Não obstante, diante de todos esses fatores, resta evid nacionalis não possuem poder de mercado, ou seja, não têm a prerrogativa de aumentar preços indiscriminadamente sem perder seus clientes, conforme concei CADE . Isso porque os terminais portuários estão em mercado altamente competitivo, em que existe uma gama de escolhas e combinações que os agentes pode pode alterar facilmente o terminal de descarga, se este aumentar arbitrariamente os valores cobrados, perderá clientes. 47. Cabe trazer que a mesma Cartilha a; caracterizada a existência de poder de mercado faz-se necessário proceder a uma análise complexa, que parte da existência de posição dominante, mas envolve outras variáveis, tais como existência de barreiras à entrada naquele mercado, a possibilidade de importações ou ainda a efetividade de competição entre a emp dominante e seus concorrentes". Ora, foi comprovada a inexistência de posição dominante e barreiras a novos entrantes, bem como a competição em harmonia 48. Conclui-se que, no setor portuário, não há falha de mercado a justificar atos de tamanha ingerência a ponto de se proceder uma padronização das rubricas d contrário, é fato que este setor possui grande competitividade e funciona perfeitamente bem com base nas condições do próprio mercado.
Análise Técnica	Parcialmente acatada	
Justificativa da Análise	A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres - ABRATEC apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306113, cujo conteúdo foi tamb em 12 contribuições (IDs 1, 17, 22, 24, 27, 31, 37, 41, 45, 47, 49 e 51). A entidade defende no referido documento que a proposta normativa não seja aprovada, seguintes pontos: (i.) A nova regulação proposta não se coaduna com as determinações do TCU nos acórdãos arrolados na exposição de motivos, uma vez que o: (ii.) A regulação é desnecessária e desarrazoada visto que: (a) não há posição dominante ou Essential Facility por parte dos terminais; (b) inexistente falha de merca	

		<p>demanda dos usuários para a padronização das rubricas, que estão satisfeitos com os serviços; e (d) a prestação de serviços e os preços cobrados estão de acordo do comércio internacional; (iii.) Não foi demonstrada a existência de ganho efetivo e tangível com adoção de padronização das rubricas, ao contrário, essa medida sustentabilidade do negócio; (b) impossibilita a inovação e a modernização dos terminais; (c) esvazia a liberdade de negociação dos terminais; (d) acarreta um risco: outras medidas tão invasivas quanto; (e) pode gerar reserva de mercado, e (f) trata-se, em verdade, de um excesso regulatório que pode prejudicar todo o mercado. Há diversas incoerências no modelo proposto, o qual: (a) está em desconformidade com a experiência internacional; (b) contraria a Lei nº 13.874/2019; (c) é inconstitucional; (d) não se alinha às deliberações da Agência; e (d) é eivado de falhas processuais, visto que o AIR não cumpriu todas as exigências. (v.) A proposta normativa apresenta consequências apresentadas nos parágrafos anteriores são contrárias, ou atingem de alguma forma, diversos institutos legais: a) Lei nº 12.815/2013, art. 3º, inciso II, tratando de forma restritiva a liberdade de atuação dos operadores portuários, em especial, no que tange à liberdade de preços, criando embargos à livre concorrência; b) Lei de Direitos de Liberdade Econômica, art. 2º, uma vez que não há necessidade de atuação do Estado, considerando que inexistem falhas de mercado. Igualmente, trata de um excesso regulatório, capaz de criar reserva de mercado, bem como de impedir a inovação e a adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de negócio, em desacordo com o disposto no art. 5º, haja vista as falhas formais na elaboração do AIR. c) Lei nº 13.848/2019, art. 4º e 5º, visto que, conforme já ressaltado, cuida-se desnecessária. Igualmente, fere o art. 6º, pois o AIR, como já demonstrado, padece de irregularidades formais. Com base nas contribuições encaminhadas durante o processo de elaboração da proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a instalação portuária observe a metodologia e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. A proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços no entanto, que a entidade utiliza uma premissa equivocada para inferir o nível de concorrência no setor portuário, uma vez que utiliza os dados de movimentação de contêineres do país, isto é, sem considerar a definição do mercado relevante. A ampliação injustificada do mercado relevante na dimensão geográfica gera conclusão de nível de concentração no mercado. Como já extensamente observado nas análises da ANTAQ e do CADE, a distância e os custos de transporte terrestre são elementos na escolha do terminal portuário, sendo inviável uma comparação entre todos os terminais portuários do país. Em outras palavras, o mercado relevante é mais restrito e utilizado de forma superficial pela ABRATEC, o que gera resultados distintos a respeito do nível de concentração portuária. Por fim, cumpre esclarecer que o processo de elaboração da proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa, considerando a complexidade e abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o apoio de consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência pública. Cabe destacar ainda que a consolidação da Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Pública, mas também as alterações legislativas com impacto na matéria, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída por meio de processo normativo e com ampla participação social.</p>
	Dispositivo Ajustado	
ID 23	Redação Original	Art. 2º, Parágrafo único Para os efeitos do ANEXO I, é considerado:
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)
	Redação Proposta	(Parte 3 - ABTP) ? A ANTAQ realizou Tomada de Subsídios oralmente, via Workshop, entre os dias 10 e 11 de julho de 2019; ? Relatório de AIR é datado de 10 de dezembro de 2019; ? Exposição de Motivos é datada de 27 de janeiro de 2020; ? A Audiência Pública nº 04/2021, resgatando como subsídio técnico a documentação mencionada supra. I. BREVE DESCRIÇÃO DA PROPOSTA 7. Quanto à abrangência da norma os terminais que movimentam contêineres, incluindo instalações portuárias localizadas dentro ou fora de portos organizados (autorizatórios e arrendatários, inclusive organizado). 8. Os conceitos iniciais da proposta exprimem tanto a obrigatoriedade como a exclusividade de serviços a serem oferecidos por empresas que explicitamente para movimentação e/ou armazenagem de contêineres, já refletindo uma linha interventiva da proposta. Os serviços obrigatórios seriam aqueles necessários e exclusivos seriam aqueles requisitados sob demanda (art. 2º, parágrafo único, incisos I e II). 9. Os contornos da proposta sinalizam que o regulador não apenas pode oferecer a um mercado (alegadamente livre), mas também exigirá que todos os agentes desse mercado (alegadamente competitivo) ofereçam serviços em um formato único e padronizado em todo território nacional. Nos termos da norma proposta, “nas instalações portuárias, os serviços básicos só serão prestados aos grupos que constam do Anexo I desta Resolução” (art. 4º). Também se estabelece de forma taxativa e sem flexibilizações que “cobrança e faturamento serão realizados no dia do início do fornecimento correspondente, ou conforme condições estipuladas em contrato” (art. 9º).
	Justificativa para Alteração	Reitera "Redação proposta"
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
Justificativa da Análise	A Associação Brasileira dos Terminais Portuários apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306109, cujo conteúdo foi também inserido no relatório de contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, e 65). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às contribuições base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização de serviços de instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Citam-se as seguintes alterações: - Alteração do art. 4º, que determinava a oferta de serviços básicos de instalação portuária. Pela nova redação, as diretrizes dos anexos I e II tornam-se referencial para a Agência e o ajuste de tabelas de preços vigentes ao modelo de estrutura de custos da ANTAQ passa a ser opcional. - Exclusão do § 1º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que tratava sobre a discriminação de preços; - Alteração pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que flexibiliza ainda mais a possibilidade de segmentação do mercado, inclusive em decorrência da opção normativa para a disponibilização de calculadora por parte das instalações portuárias conforme diretrizes previstas na norma. - Alteração do art. 12, com a exclusão do trecho que tratava de oferta de serviços de instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando operação portuária a ser futuramente requisitada. Em relação ao argumento de que a proposta é embasada em documentos datados, é irrelevante a observação da entidade evidenciando que o processo regulatório que resultou na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa e prudente, considerando a abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes direta e indiretamente afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o apoio de consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência pública, entre outras atividades. É natural e esperado que no curso de um processo de desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retratam a construção da análise de impacto da intervenção regulatória. Cabe destacar que a Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Pública como também as alterações legislativas com impacto na matéria, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída por meio de rigoroso processo normativo e com ampla participação social.	
	Dispositivo Ajustado	
ID 24	Redação Original	Art. 2º, Parágrafo único, I serviço ou fornecimento obrigatório: aquele necessário ou indispensável para a concretização da atividade portuária; e
	Razão Social (CPF/CNPJ)	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (5869999000157)
	Redação Proposta	Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antaq.gov.br.
	Justificativa para Alteração	III.3. Satisfação dos usuários dos serviços 49. Igualmente, corroborando o já esclarecido sobre a ausência de falhas e a eficiência do mercado portuário, é inconstitucional a restrição de acesso dos usuários dos serviços prestados pelos terminais de contêineres. Tal fato pode ser constatado pela inexistência de número relevante de reclamações em décadas que o processo em pauta traz uma única sugestão realizada pela Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) . 50. Considerando o volume de carga transportada por exportadores e importadores que negociam com esses terminais todos os anos e a variedade de setores atendidos, a existência de uma única reclamação por proposta de regulação significa que os agentes envolvidos no mercado estão extremamente satisfeitos com a forma de organização dos serviços portuários prestados. Assim, se não estivessem, poderiam migrar para outro terminal, cuja tabela de preços fosse mais “simples”. Comprova-se, mais uma vez, a desnecessidade de regulação protocolada pela ABPA , trata-se de reclamação acerca do número de rubricas passíveis de cobranças. Sugere-se a manutenção de cobranças padrão e extras, bem

	<p>dos valores atuais. Alega-se ainda que as mudanças buscam racionalizar os processos, evitar subjetividade e melhorar a transparência nas cobranças. 52. Ora, o I de cobrança por si só não significa um prejuízo, afinal, os terminais de contêineres atendem diversos tipos de cargas, que requerem serviços distintos. Outrossim cobrados de forma individualizada de cada contratante, de acordo com os serviços efetivamente contratados e prestados. O importante é saber que o racional d a quem se aproveita determinado serviço: o terminal não cobrará do importador os serviços de cais prestados ao navio, porquanto esses aproveitam apenas o terminal não cobrará os serviços prestados à carga do navio, visto esse não ser o beneficiário. 53. Quanto à objetividade e transparência das cobranças, conform preços são públicas e de fácil acesso para todo e qualquer interessado. E, caso haja qualquer necessidade de esclarecimentos adicionais sobre as rubricas, é pos: terminais por meio dos meios de comunicação ofertados. 54. Ou seja, entende-se que a criação de uma regulação em decorrência de única reclamação sobre o I altamente competitivo não é a medida mais adequada. Afinal, será dispendido tempo e esforço de servidores para “solucionar” questão que não traz conquêr Na realidade, a própria regulação ocasionará em prejuízos ao setor, como ainda será demonstrado. III.4. Compatibilidade com regras e costumes do comércio int Relatório Consolidado sobre o assunto – já mencionado – traz informações sobre o benchmarking internacional. Importante destacar que o mercado portuário c internacionalmente consolidadas (por exemplo, Bill of Lading), além de que a atual forma de organização do setor no Brasil é compatível com as práticas, regras internacional. Inclusive, o ambiente de mercado dos terminais de contêineres no país é similar a outros mercados globais como Estados Unidos, Ásia e Europa, q liberdade de preços. 56. A fim de se demonstrar isso, foi empreendido um comparativo das participações de mercado dos portos e terminais entre os clusters de contêineres na Europa e no Brasil: (i.) Market share: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". (ii.) Market share dos terminais dentro dos maiores portos: "imag 0147/2021". (iii.) Market share dos portos da Alemanha e de Santa Catarina: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". (iv.) Market share de Antuérpia e Rio de . ABRATEC - 0147/2021". (v.) Market share dos maiores operados dos respectivos clusters: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". 57. A partir dos gráficos com perceptível que o mercado brasileiro se assemelha ao mercado Europeu, um dos mais rentáveis e competitivos mercados mundiais. Muitas vezes, inclusive, dem competitivo, com menor concentração de market share. Além disso, percebe-se mais uma vez que considerando as diretrizes apontadas pela OCDE, as quais já fi detalhadas, o mercado de terminais de contêineres do Brasil é altamente competitivo. Ou seja, não há falhas que justifiquem tamanho excesso regulatório, com AUSÊNCIA DE GANHO TANGÍVEL E EFETIVO 58. A ABRATEC entende que, apesar do destacado na exposição de motivos acostada aos autos do processo nº 50300 não trará ganhos efetivos ao mercado. Ademais, a livre concorrência no Setor Portuário ocasiona em significativos benefícios aos usuários. Essas questões serão Inexistência dos ganhos arrolados 59. Como mencionado, a exposição de motivos trouxe alguns efeitos e/ou motivações da nova regulação, os quais não entend suficiente para justificar a norma em questão. Todos os pontos já foram – ou serão – tratados por essa manifestação, de modo que faremos breve resumo sobre Brasil e contribuição para a geração de riquezas e para o desenvolvimento nacional: o Custo Brasil envolve uma série de fatores e variáveis que certamente não i terminais de contêineres brasileiros, reconhecidamente muito competitivos em termos mundiais. O comércio internacional brasileiro de cargas embarcadas em robusto nos últimos dez anos, comprovando a competitividade de nossos produtos e sua cadeia logística. Não existe qualquer comprovação no processo de regu padronização de rubricas vai reduzir o custo Brasil, devendo ser desconsiderada de plano. Inclusive, a OCDE aponta que, em geral, os usuários dos terminais por sensibilidade à alteração nos valores praticados. Quanto à geração de riquezas e o desenvolvimento nacional, com a devida vênia, entendemos que, na verdade, negativamente pela nova regulação, na medida que esta poderá gerar a diminuição dos investimentos em tecnologia e, consequentemente, redução na qualidad como ainda será melhor demonstrado; (ii.) Tutela dos direitos do pequeno importador/exportador: Considerando a baixíssima porcentagem de carga que movir demonstrado), existem outras medidas de menor impacto ao setor e mais eficientes que podem ser adotadas com vistas a incentivar o aumento de sua particip Mitigação dos efeitos das falhas de mercado apontadas na Análise de Impacto Regulatório construída pela Antaq: como foi demonstrado, não existem falhas de concorrenciais concretos que requeiram tamanha intervenção; (iv.) Atendimento à demanda dos usuários: conforme tratado, não há reclamações quanto à form portuários, o que demonstra a satisfação dos tomadores de serviços. Em verdade, há apenas uma reclamação por parte de uma associação, de maneira que é de inteiro sofra algum tipo de engessamento por conta desse fato. Outrossim, os tomadores de serviço têm controle de todos os elos da cadeia, de modo que, caso plena autonomia para renegociarem os termos de seus contratos ou até mesmo mudarem de terminal, Também não existe nenhuma métrica da Agência que de reclamações que venham suportar a proposta regulatória;</p>
Análise Técnica	Parcialmente acatada
Justificativa da Análise	<p>A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres - ABRATEC apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306113, cujo conteúdo foi tamb em 12 contribuições (IDs 1, 17, 22, 24, 27, 31, 37, 41, 45, 47, 49 e 51). A entidade defende no referido documento que a proposta normativa não seja aprovada, seguintes pontos: (i.) A nova regulação proposta não se coaduna com as determinações do TCU nos acórdãos arrolados na exposição de motivos, uma vez que o: (ii.) A regulação é desnecessária e desarrazoada visto que: (a) não há posição dominante ou Essential Facility por parte dos terminais; (b) inexistência de merca demanda dos usuários para a padronização das rubricas, que estão satisfeitos com os serviços; e (d) a prestação de serviços e os preços cobrados estão de acord do comércio internacional; (iii.) Não foi demonstrada a existência de ganho efetivo e tangível com adoção de padronização das rubricas, ao contrário, essa medic sustentabilidade do negócio; (b) impossibilita a inovação e a modernização dos terminais; (c) esvazia a liberdade de negociação dos terminais; (d) acarreta um ri: outras medidas tão invasivas quanto; (e) pode gerar reserva de mercado, e (f) trata-se, em verdade, de um excesso regulatório que pode prejudicar todo o merc: Há diversas incoerências no modelo proposto, o qual: (a) está em desconformidade com a experiência internacional; (b) contraria a Lei nº 13.874/2019; (c) é inci Governo; (d) não se alinha às deliberações da Agência; e (d) é evadido de falhas processuais, visto que o AIR não cumpriu todas as exigências. (v.) A proposta norm consequências apresentadas nos parágrafos anteriores são contrários, ou atingem de alguma forma, diversos institutos legais: a) Lei nº 12.815/2013, art. 3º, inci drasticamente a liberdade de atuação dos operadores portuários, em especial, no que tange à liberdade de preços, criando embaraços à livre concorrência; b) Lei de Direitos de Liberdade Econômica, art. 2º, uma vez que não há necessidade de atuação do Estado, considerando que inexistem falhas de mercado. Igualmente, trata de um excesso regulatório, capaz de criar reserva de mercado, bem como de impedir a inovação e a adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de encontro ao disposto no art. 5º, haja vista as falhas formais na elaboração do AIR. c) Lei nº 13.848/2019, art. 4º e 5º, visto que, conforme já ressaltado, cuida-se desnecessária. Igualmente, fere o art. 6º, pois o AIR, como já demonstrado, padece de irregularidades formais. Com base nas contribuições encaminhadas durar feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a instalação portuária observe a desenvolve e divulga ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. I a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serv no entanto, que a entidade utiliza uma premissa equivocada para inferir o nível de concorrência no setor portuário, uma vez que utiliza os dados de movimentaç contêineres do país, isto é, sem considerar a definição do mercado relevante. A ampliação injustificada do mercado relevante na dimensão geográfica gera concl nível de concentração no mercado. Como já extensamente observado nas análises da ANTAQ e do CADE, a distância e os custos de transporte terrestre são elem na escolha do terminal portuário, sendo inviável uma comparação entre todos os terminais portuários do país. Em outras palavras, o mercado relevante é mais r utilizado de forma superficial pela ABRATEC, o que gera resultados distintos a respeito do nível de concentração portuária. Por fim, cumpre esclarecer que o proc na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa, considerando a complexidade e abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agente: afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o apoio de consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência p atividades. Cabe destacar ainda que a consolidação da Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audi alterações legislativas com impacto na matéria, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construi processo normativo e com ampla participação social.</p>
Dispositivo Ajustado	
ID 25	Redação Original Art. 2º, Parágrafo único, I serviço ou fornecimento obrigatório: aquele necessário ou indispensável para a concretização da atividade portuária; e
Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)
Redação Proposta	<p>(Parte 4 - ABTP) 10. Paradoxalmente, o capítulo IV, intitulado “Da Liberdade Comercial”, é aquele que apresenta o conteúdo mais intervencionista da proposta de que “a instalação portuária poderá livremente segmentar o seu mercado” (art. 11), estabelece, logo na sequência, restrições severas à liberdade econômica mai competitivos em que se praticam preços. 11. Note-se que a estratégia comercial de empresas em mercados competitivos demanda flexibilidade suficiente para s conjunturais de mercado e demanda, não havendo que se estabelecer vedações taxativas e amplas como aquelas contidas nos parágrafos desse dispositivo, em transcritos: §1º É vedada a discriminação de preços baseada em critérios subjetivos e não isonômicos, por meio da estratégia de preços ou sua distinta fixação, q ajustados em balcão, entre usuários ou requisitantes que se apresentem na mesma situação ou tenham as mesmas condições ou qualificações. §2º A segmentaç ocorrer por meio da pormenorização, respeitado o nível de segmentação estabelecido nas rubricas padronizadas nos ANEXOS I e II desta Resolução. 12. Note-se estabelecem amarras excessivas à liberdade econômica de forma apriorística, mesmo sem que haja qualquer indício de conduta abusiva e/ou anticoncorrencial.</p>

		conduta deveria ocasionar atuação da Agência, desde que em uma fiscalização ex post devidamente fundamentada em indícios concretos, sob pena de onerarem de casos excepcionais e esporádicos de desvios.
	Justificativa para Alteração	Reitera "Redação proposta"
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	A Associação Brasileira dos Terminais Portuários apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306109, cujo conteúdo foi também inserido no s contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, e 65). Dessa forma, passa-se a responder em bloco à cont base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padroi desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, represe operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternati da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fr setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Citam-se as seguintes alterações: - Alteração do art. 4º, que determinava a oferta de serviços bá anexo I. Pela nova redação, as diretrizes dos anexos I e II tornam-se referencial para a Agência e o ajuste das tabelas de preço vigentes ao modelo de estrutura d ANTAQ passa a ser opcional. - Exclusão do § 1º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que tratava sobre a discriminação de preços; - Altera pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que flexibiliza ainda mais a possibilidade de segmentação do mercado, inclusive em decorrência da opção normativa p para a disponibilização de calculadora por parte das instalações portuárias conforme diretrizes previstas na norma. - Alteração do art. 12, com a exclusão do trec pacote serviços à somatória dos preços individuais dos serviços que o compõem. Observa-se, portanto, que os principais dispositivos contestados pela ABTP fora objetivo de aumentar a flexibilidade da intervenção regulatória sugerida. Em relação ao argumento de que a proposta é embasada em documentos datados, é ir observação da entidade evidencia que o processo regulatório que resultou na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa e prudente, considerando abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes direta e indiretamente afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência públicas, entre outras atividades. É natural e esperado que no curso de um processo com t desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retratam a construção da análise de impacto da intervenção regulatória. Cabe destacar a i Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Públicas como também as alterações legislativas a como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída por meio de rigoroso processo normativo e con
	Dispositivo Ajustado	
ID 26	Redação Original	Art. 2º, Parágrafo único, I serviço ou fornecimento obrigatório: aquele necessário ou indispensável para a concretização da atividade portuária; e
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (7829949000107)
	Redação Proposta	I - serviço ou fornecimento obrigatório: aquele necessário ou indispensável para a concretização da atividade portuária, sob demanda ou não, que só pode ser re
	Justificativa para Alteração	A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usuport apoiar a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas pelos im Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a l a criação de rubricas por serviços inocorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembarço sobre águas, que comprometem a competitivid no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia l infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, incisc re reajustes abusivos, preços imódicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços publicas pelos terminais. Tr aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio d prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o a o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efe usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve esta e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explicar a justificativa para o ponto de melhoram alteração. Se um serviço só pode ser prestado pelo terminal que fará a movimentação, trata-se de um “serviço ou fornecimento obrigatório”, mesmo que depen (unilateralmente imposta ou não) do usuário, posto que é próprio e intrínseco à atividade portuária. É preciso ter cautela para que a menção à “requisição sob d de atividades inclusas na definição de serviço ou fornecimento exclusivo, não funcione, na prática, como um instrumento para legitimar a existência de uma séri mas que estão contidas na cesta de serviços obrigatórios e, portanto, remuneradas pela THC ou em outro serviço acessório.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Não se observam ganhos com a alteração da redação sugerida pela entidade, uma vez que o dispositivo original já deixa claro que o serviço é obrigatório e aque para a concretização da atividade portuária. Isto é, não cabe discussão sobre o serviço ser ou não demandado. Além disso, a característica de ser prestado dentr associada à definição de serviço exclusivo
	Dispositivo Ajustado	
ID 27	Redação Original	Art. 2º, Parágrafo único, II serviço ou fornecimento exclusivo: aquele requisitado sob demanda, só podendo ser realizado dentro do terminal.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (5869999000157)
	Redação Proposta	Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antaq.gov.br.
	Justificativa para Alteração	(v.) Facilitação das análises e o monitoramento da Antaq, em termos de modicidade de preços e condutas abusivas: considerando que as tabelas de preços são p regulação referente à tabela de preços, por exemplo, a Resolução nº 3.274/2014 e RN nº 34/2019, entendemos não haver grandes efeitos práticos neste ponto; suboferta de serviços essenciais à cadeia produtiva, eliminando a possibilidade de exclusão pelo mecanismo da discriminação: não há prática discriminatória no mercado altamente competitivo, com publicidade de preços, liberdade negocial, e possibilidade de entrada de novos agentes. 60. Destarte, ao nosso ver, a medi carece de ganho tangível e efetivo, vez que os problemas que busca solucionar não correspondem à realidade do setor. Além disso, não é a forma mais eficiente arrolados, ou sequer prática empregada pelo comércio internacional. IV.2. Vantagens da livre concorrência ao usuário 61. A tutela do Setor Portuário está previst artigo 21, XII, “f”, e de maneira alguma se pretende afastar a regulação adequada dessa Agência. Da mesma forma, a livre concorrência está tipificada no art. 17l Nesse cenário, vê-se que nenhum dos princípios constitucionais deve ser esquecido, mas aplicados com o objetivo de melhor atender aos usuários. Por meio de: demonstrar que a livre concorrência, conforme prevista na legislação federal, traz benefícios para os usuários finais do serviço, que merecem ser considerados. É como agência reguladora – tem como diretrizes “proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte e dos consumidores l fretes nos preços dos produtos transportados” e “ampliar a competitividade do País no mercado internacional”, conforme apresentado no art. 11, III e XI da Lei r sempre buscará a melhor situação para os usuários, seguindo as diretrizes trazidas. 63. Sabe-se que já existe regulação no setor portuário com o objetivo de det: pelos terminais, vide art. 34 da Resolução nº 3279/2014, e estimular a eficiência das movimentações, por meio de “melhoria contínua da qualidade, produtivida movimentação de carga pela busca da expansão, atualidade, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura”, como descreve o art. 34 do mes Antaq já age com o objeto de proteger o usuário de eventuais assimetrias de informação quanto às cobranças portuárias. 64. No que tange à competição, o seu ser seguida pela Antaq) pode proteger de forma ainda mais significativa o usuário final. Isso ocorre, pois, a livre concorrência “além de garantir os menores preç leque de escolha de produtos, também estimula a criatividade e a inovação”. Então, permitir que os terminais organizem a sua tabela da forma que considerare

		<p>incentiva a buscar aumentar a qualidade dos seus serviços e satisfação de seus clientes, devido à possibilidade de perdê-los se não for feito dessa forma. Com isso beneficiados. 65. De modo diverso, a padronização pode estagnar a busca por melhores tabelas de preço, uma vez que o ente regulador já determinaria como ele forma, não se comprova que a padronização de rubricas é, de fato, a melhor solução para o usuário, questão que será melhor discutida em tópico referente ao A Associação reitera que a livre competência tem como objetivo primordial melhor a eficiência do serviço prestado, de modo a não perder os clientes para os conc beneficaria, pois os terminais portuários buscarão suprir as necessidades dos clientes de forma mais satisfatória. V. PREJUÍZOS ÀS ATIVIDADES DOS TERMINAIS POI proposta de regulação além de, como já descrito, prescindir de ganho tangível, ocasiona uma série de prejuízos ao setor, e aos regulados. São eles: (i.) perda de : (ii.) impossibilidade de inovação, (iii.) esvaziamento da liberdade de negociação, (iv.) risco de incrementalismo, (v.) excesso regulatório e (vi.) possibilidade de res serão melhor definidos a seguir. V.1. Perda de sustentabilidade do negócio 68. A padronização das rubricas proposta ocasionará perda de sustentabilidade do n não poderão mais gerir suas próprias cobranças, conforme disposto nos arts. 4º, 6º, 7º, 8º e 13, da minuta de Resolução aplicada: CAPÍTULO III - DOS GRUPOS D instalações portuárias, os serviços básicos só poderão ser ofertados na forma dos grupos que constam no Anexo I desta Resolução. Parágrafo único. As instalaçõ serviços diferenciados do disposto no caput, com distintas composições e valor agregado a serem pactuados mediante contratos ou acordos bilaterais entre as p Gerais de Aplicação - Art. 6º As tabelas de preços conterão normas gerais de aplicação, informando, para cada grupo de serviço: I - a abrangência, escopo ou am grupos e rubricas; II - as regras de manuseio. Parágrafo único: As regras de manuseio informarão, no mínimo: I - O adicional em percentual a ser aplicado quando em dias não úteis ou em horário noturno; b) envolver cargas perigosas, variando conforme a classificação da International Maritime Organization (IMO) ou da re portuária; c) incidir sobre contêineres com sobrepeso; d) implicar segregação em áreas com tanque de contenção; e) exigir recepção antecipada de contêineres ; f) exigir recepção de contêineres após o vencimento do dead-line (late arrival), na exportação; e g) incluir, a pedido, a guarda como fiel depositário; II - a métrica a) apresentando diversos Bill of Lading, no caso de LCL, desde que a soma das cobranças individuais não resulte em valor excessivamente superior ao correspond contêineres refrigerados, incluindo a indicação de quem será o responsável pela manutenção dos equipamentos auxiliares; e c) com contêineres do tipo flat rack ventilado e bulk; III - a possibilidade de cobrança pro rata ao período efetivamente utilizado na armazenagem; IV - a distinção de preços, quando couber, entre: a embarque ou desembarque; b) as modalidades de navegação, cabotagem e longo curso; e c) a origem da carga, importada ou nacional; V - as hipóteses e os crit a quitação de pagamentos; VI - as penalidades ou taxas eventualmente aplicáveis para o: a) desatendimento voluntário ao agendamento de retirada de carga, p b) reagendamento de retirada de contêiner, por contêiner; VII - o horário regular de funcionamento do terminal, para cada dia da semana. Seção III Das Franqui anuência prévia da ANTAQ o estabelecimento de franquias. § 1º Quando estabelecidas, as franquias relacionadas aos grupos de serviços básicos padronizados se usuários, indiscriminadamente, ou conforme condições estipuladas em contrato. § 2º As franquias deverão ainda: I - constar das normas de aplicação da respect ser comunicadas previamente aos usuários assim que estabelecidas, mediante publicação no sítio eletrônico da instalação portuária; III - informar o respectivo p</p>
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	<p>A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres - ABRATEC apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306113, cujo conteúdo foi tamb em 12 contribuições (IDs 1, 17, 22, 24, 27, 31, 37, 41, 45, 47, 49 e 51). A entidade defende no referido documento que a proposta normativa não seja aprovada, seguintes pontos: (i.) A nova regulação proposta não se coaduna com as determinações do TCU nos acórdãos arrolados na exposição de motivos, uma vez que o: (ii.) A regulação é desnecessária e desarrazoada visto que: (a) não há posição dominante ou Essential Facility por parte dos terminais; (b) inexistente falha de merca demanda dos usuários para a padronização das rubricas, que estão satisfeitos com os serviços; e (d) a prestação de serviços e os preços cobrados estão de acord do comércio internacional; (iii.) Não foi demonstrada a existência de ganho efetivo e tangível com adoção de padronização das rubricas, ao contrário, essa medic sustentabilidade do negócio; (b) impossibilita a inovação e a modernização dos terminais; (c) esvazia a liberdade de negociação dos terminais; (d) acarreta um ri: outras medidas tão invasivas quanto; (e) pode gerar reserva de mercado, e (f) trata-se, em verdade, de um excesso regulatório que pode prejudicar todo o merc: Há diversas incoerências no modelo proposto, o qual: (a) está em desconformidade com a experiência internacional; (b) contraria a Lei nº 13.874/2019; (c) é inci Governo; (d) não se alinha às deliberações da Agência; e (d) é evadido de falhas processuais, visto que o AIR não cumpriu todas as exigências. (v.) A proposta norm consequências apresentadas nos parágrafos anteriores são contrários, ou atingem de alguma forma, diversos institutos legais: a) Lei nº 12.815/2013, art. 3º, inci drasticamente a liberdade de atuação dos operadores portuários, em especial, no que tange à liberdade de preços, criando embarços à livre concorrência; b) Lei de Direitos de Liberdade Econômica, art. 2, uma vez que não há necessidade de atuação do Estado, considerando que existem falhas de mercado. Igualmente, trata de um excesso regulatório, capaz de criar reserva de mercado, bem como de impedir a inovação e a adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de encontro ao disposto no art. 5º, haja vista as falhas formais na elaboração do AIR. c) Lei nº 13.848/2019, art. 4º e 5º, visto que, conforme já ressaltado, cuida-se desnecessária. Igualmente, fere o art. 6º, pois o AIR, como já demonstrado, padece de irregularidades formais. Com base nas contribuições encaminhadas durar feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a instalação portuária observe a desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. I a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serv no entanto, que a entidade utiliza uma premissa equivocada para inferir o nível de concorrência no setor portuário, uma vez que utiliza os dados de movimentaç contêineres do país, isto é, sem considerar a definição do mercado relevante. A ampliação injustificada do mercado relevante na dimensão geográfica gera concl nível de concentração no mercado. Como já extensamente observado nas análises da ANTAQ e do CADE, a distância e os custos de transporte terrestre são elem na escolha do terminal portuário, sendo inviável uma comparação entre todos os terminais portuários do país. Em outras palavras, o mercado relevante é mais r utilizado de forma superficial pela ABRATEC, o que gera resultados distintos a respeito do nível de concentração portuária. Por fim, cumpre esclarecer que o proc na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa, considerando a complexidade e abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agente: afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o apoio de consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência p atividades. Cabe destacar ainda que a consolidação da Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audi as alterações legislativas com impacto na matéria, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construi processo normativo e com ampla participação social.</p>
	Dispositivo Ajustado	
ID 28	Redação Original	Art. 2º, Parágrafo único, II serviço ou fornecimento exclusivo: aquele requisitado sob demanda, só podendo ser realizado dentro do terminal.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)
	Redação Proposta	<p>(Parte 5 - ABTP) 13. Ainda mais grave e interventivo é o limite absolutamente desarrazoado à prática de pacotes de serviços, que integram a estratégia comercial empresa atuante no setor. A possibilidade de diferentes composições dos pacotes de serviços é, inclusive, prevista normativamente. Vejamos: Art. 12 Cada insta compor diferentes pacotes de serviços habitualmente oferecidos à venda em conjunto, desde que os ofere na tabela de preços, agrupem ou agreguem as rubric somatória dos preços individuais indicados na tabela de preços seja menor ou no máximo igual ao preço máximo atribuído ao pacote. 14. A norma também abai conceituações técnicas que buscam efetivar esse propósito padronizador de fatos geradores (art. 3º) e de normas gerais de tabelas de preços (art. 6º). Também i ANTAQ (art. 13), prazos para padronização (art. 14), bem como sanções para descumprimento das novas regras (art. 16).</p>
	Justificativa para Alteração	Reitera "Redação Proposta"
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	<p>A Associação Brasileira dos Terminais Portuários apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306109, cujo conteúdo foi também inserido no ' contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, e 65). Dessa forma, passa-se a responder em bloco à cons base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padroi desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, represe operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternati da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para f setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Citam-se as seguintes alterações: - Alteração do art. 4º, que determinava a oferta de serviços bá anexo I. Pela nova redação, as diretrizes dos anexos I e II tornam-se referencial para a Agência e o ajuste das tabelas de preço vigentes ao modelo de estrutura d ANTAQ passa a ser opcional. - Exclusão do § 1º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que tratava sobre a discriminação de preços; - Altera pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que flexibiliza ainda mais a possibilidade de segmentação do mercado, inclusive em decorrência da opção normativa p</p>

		para a disponibilização de calculadora por parte das instalações portuárias conforme diretrizes previstas na norma. - Alteração do art. 12, com a exclusão do tcc pacote serviços à somatória dos preços individuais dos serviços que o compõem. Observa-se, portanto, que os principais dispositivos contestados pela ABTP fora objetivo de aumentar a flexibilidade da intervenção regulatória sugerida. Em relação ao argumento de que a proposta é embasada em documentos datados, é ir observação da entidade evidência que o processo regulatório que resultou na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa e prudente, considerando abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes direta e indiretamente afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência públicas, entre outras atividades. É natural e esperado que no curso de um processo com t desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retratam a construção da análise de impacto da intervenção regulatória. Cabe destacar air Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Públicas como também as alterações legislativas i como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída por meio de rigoroso processo normativo e con
	Dispositivo Ajustado	
	Redação Original	Art. 2º, Parágrafo único, II serviço ou fornecimento exclusivo: aquele requisitado sob demanda, só podendo ser realizado dentro do terminal.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (7829949000107)
	Redação Proposta	II – serviço ou fornecimento não obrigatório: aquele requisitado sob demanda, que pode ou não ser realizado dentro do terminal.
ID 29	Justificativa para Alteração	A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usupport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas pelos im Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a l a criação de rubricas por serviços inócorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembarço sobre águas, que comprometem a competitivid no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia i infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, incisc que reajustes abusivos, preços inómodicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços publicas pelos terminais. Ti aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio d prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o a o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efe usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve esta e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explicar a justificativa para o ponto de melhoram alteração. Todos os serviços que só podem ser executados pelo terminal devem estar categorizados como obrigatórios e inerentes. A minuta de norma explica q “exclusivo” é aquele realizado sob demanda, porém com prestação restrita aos terminais de contêiner. Essa definição, no entanto, quando analisado o disposto n dá margem para a interpretação de que o serviço de armazenagem – considerado no quadro de serviços complementares e, por sua vez, como obrigatório ou ex prestado pelos terminais de contêiner em detrimento de seus concorrentes na zona secundária. Isso pode gerar insegurança jurídica e acirramento dos conflitos armazenagem alfandegada. É preciso refletir sobre esta categorização, sobretudo em função de novos regimes aduaneiros que vêm sendo implantados pela Rec inclusive por força de acordos de facilitação do comércio internacional dos quais o Brasil é signatário, com o objetivo de conferir maior competitividade às empre outros, da redução de custos aduaneiros. A armazenagem de contêineres, nesse sentido, que já não é um serviço prestado necessária e exclusivamente pelos te tornar não obrigatória. É uma realidade posta, considerando, inclusive, a vigência de regime aduaneiro que possibilita o desembarço de cargas sobre águas, ass imediata ao importador.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	A sugestão da entidade busca alterar a definição de serviço exclusivo, que está atrelada ao fornecimento dentro das fronteiras do terminal, aproximando-o do gr que são aqueles não obrigatórios e não exclusivos. Entende-se, portanto, que a sugestão acarretaria diminuição de clareza e confusão entre conceitos propostos
	Dispositivo Ajustado	
	Redação Original	Art. 3º Para os fins desta Resolução, consideram-se os seguintes fatos geradores:
	Razão Social (CPF/CNPJ)	AEXA-Associação de Exportadores de Açúcar e Álcool (10287710000168)
	Redação Proposta	Inclusão do THC como subitem;
ID 30	Justificativa para Alteração	O THC é o serviço portuário que engloba os movimentos necessários à passagem da carga ou do contêiner por um terminal portuário. Entendemos que este sen agendamento e abertura de gate, agendamento de entrega de TEU, recebimento e armazenagem de contêiner para o embarque, posicionamento e embarque d movimentação, ova, desova quando há solicitação da Receita Federal, pesagem dos contêineres assim como verificação de numeração dos mesmos e possíveis a exportador contrata o frete diretamente com o armador, todos estes pontos deveriam fazer parte do custo previamente acordado e nenhuma cobrança deveria diretamente ao exportador, uma vez que este não tem vínculo contratual com o terminal de embarque. Ocorrência como por exemplo atraso na chegada do nav armazenagem, o que deveria estar incluso dentro do valor de THC e não ser cobrado do exportador, que não tem nenhum gerenciamento nesta questão. Outro quando o armador concede ao exportador uma extensão de prazo para entrega dos contêineres sem nenhum custo adicional, mas o terminal de embarque cobr prestação de serviço. A falta de janelas assim como filas gigantescas no terminal de embarque para entrega dos contêineres dentro do horário agendado, geram logísticos, e consequentemente, o terminal gera fatura contra o exportador de um problema ocasionado por ele próprio. Na tabela, do Anexo II o THC foi dividido dos serviços inerentes em nos subitens a) 1.1.3 Serviços de carga e descarga do navio (embarque ou desembarque), por contêiner; b) 1.2.9 Colocação/remoção 1.2.10 Engate ou desengate em terra, por contêiner; d) 1.2.11 Transporte interno, por contêiner (entre dois pontos do terminal), incluindo do costado para a pill Recebimento ou entrega de/para (vagões, caminhões, outros); f) Guarda transitória, por contêiner; g) 1.2.14 Entrega em regime de trânsito aduaneiro mediante contêiner, incluindo o despacho de trânsito aduaneiro (SSE). Além de dificultar a compreensão e classificação dos serviços, o fracionamento do THC abre marger discussões, e um leque de oportunidades para reajuste de preços e abusividades. Para que o Brasil adote posturas transparentes faz-se necessário estipular regr adotados na maior parte dos portos mundiais. Por isso, quanto mais houver coadunação e simetria com parâmetro nas regulações mundiais, haverá certamente setor e mais olhares interessados em investimentos em nosso país. Além da ausência de transparência referente as tarifas cobradas na prestação de serviços, é c disparidade nos preços praticados entre os terminais para o mesmo tipo de serviço, gerando ao exportador/importador uma insegurança jurídica e financeira ao conhecimento geral nas práticas, usos e costumes tanto na exportação como na importação, que a contratação do terminal de embarque é feita diretamente em os diversos terminais, mas na prática há uma relação operacional com obrigações, custos e riscos para o exportador/importador, sem que haja qualquer vínculo terminal portuário.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	A proposta normativa aumenta a transparência para os usuários na medida em que padroniza a nomenclatura dos grupos e dos serviços prestados pelas instalaç adoção de ferramenta para simulação de preços com o detalhamento dos serviços previstos.
	Dispositivo Ajustado	
ID 31	Redação Original	Art. 3º Para os fins desta Resolução, consideram-se os seguintes fatos geradores:
	Razão Social	ABRATTEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (5869999000157)

Social (CPF/CNPJ)	
Redação Proposta	Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antaq.gov.br.
Justificativa para Alteração	<p>Seção IV Da Publicidade e Vigência da Estrutura de Preços - Art. 8º A instalação portuária deverá publicar em seu sítio eletrônico a tabela de preços vigente. § 1º Os grupos de serviços básicos utilizados, as normas de aplicação, os descontos, as isenções adicionais e as franquias vigentes no período, se houver. § 2º As tabelas de preços dos últimos 5 (cinco) anos contados do início da vigência da estrutura atual devem ser igualmente acessíveis e disponíveis para consulta imediata da ANTAQ. Os serviços prestados pelos terminais estarão sujeitos à definição da ANTAQ de como serão realizados (arts. 4º e 6º). Ainda, a Resolução dispõe que, se estabelecida a tabela de preços, esta será aplicável a todos os usuários indiscriminadamente (art. 7º) e os descontos e franquias serão publicamente disponibilizados. As disposições geram, a priori, quatro situações extremamente problemáticas: (i.) Primeiro, elimina o poder de barganha dos diferentes tomadores dos serviços por meio da negociação e contrariando o art. 3º, VIII, da Lei de Liberdade Econômica, que versa sobre a garantia de livre estipulação em negócios entre privados; (ii.) imposição de divulgação dos descontos limitará a negociação entre os particulares, e aumentará o custo do serviço, pois a impossibilidade de barganha por um lado e a imposição de qualquer desconto ou estabelecimento de free-time, reduzindo a competitividade do terminal; (iii.) Haverá uma redução drástica dos descontos, tendo em vista que os terminais deverão prever esses pontos de forma hipotética. Caso essa previsão for equivocada, haverá possibilidade de inviabilização do negócio, considerando a necessidade de aguardar, ao menos, 30 (trinta) dias para alteração; (iv.) Como consequência, os terminais perderão a sua sustentabilidade, vez que não poderão exercer a livre negociação e franquias e isenções. E, caso o façam, um erro de cálculo da tabela poderá ocasionar quebra do empreendimento. 71. Por todo o exposto, vê-se que a minuta de proposta de alteração em liberdade de preços, uma vez que devem informar o funcionamento de todos os seus serviços e, qualquer mudança deverá ser submetida à aprovação da ANTAQ, ocasiona distúrbios concorrenciais, que podem levar à saída do terminal do mercado, devido à insustentabilidade do negócio. V.2. Impossibilidade de inovação diretamente afetada pela nova regulação é atinente aos investimentos em inovação e tecnologia, que ficarão extremamente prejudicados caso essa iniciativa de inovação e desenvolvimento das atividades dos terminais, resultante da padronização das rubricas reduzirá drasticamente os incentivos ao investimento em tecnologias e inovação e crescimento da lista de efeitos negativos desta regulação o fato de que a padronização das rubricas retardará o avanço de todo o setor, que terá que evoluir na prática sob a nova norma. Aliás, o art. 15 da proposta de Resolução nº 8.097-Antaq estabelece o prazo de até 36 (trinta e seis) meses para revisão das tabelas padronizadas. V.3. Inviável, considerando tratar-se de setor dinâmico, com exigências internacionais de flexibilidade e agilidade, de modo que os prestadores de serviço incapazes de competir no mercado tão competitivo como o portuário estão fadados a perder clientes e contratos. Reitera-se que as inovações dos terminais estarão condicionadas ao cumprimento do normativo. 75. À exemplo disso, a movimentação de eventuais cargas que não são usuais, como grandes bens. Por óbvio, não se mantém previsões quanto a estabilidade de preços. Caso o Terminal contratado para realizar a movimentação não seja dotado de autonomia para negociar as condições de prestação desse serviço e tiver a intervenção da agência reguladora, certamente, o tempo que este processo levaria, o faria perder o contrato. 76. Desse modo, sob pena de retardar todo o setor portuário, a intervenção regulatória é na verdade inexistente, visto que seria inviável que o regulador acompanhasse a velocidade e flexibilidade exigidas pelo mercado. Sendo assim, na prática, a intervenção regulatória levaria à morosidade e ao retardamento de todo o setor, com reflexos por toda a cadeia de infraestrutura nacional. V.3. Esvaziamento da liberdade de negociação em instalações portuárias, em tese, têm liberdade para estipular as rubricas e serviços, assim como os preços praticados, respeitados alguns requisitos legais como as tarifas e preços, vide art. 3º da Lei dos Portos. Disso extrai-se que, a priori, os terminais de contêiner brasileiros detêm o poder de se organizar para atrair e manter os principais mecanismos que todo prestador de serviços utiliza para prospectar novos clientes é a negociação de preços e condições benéficas a ambas as partes. Imediatamente, o poder de negociação dos terminais foi completamente esvaziado, uma vez que a norma veda distinção de preços "baseada em critérios subjetivos e não objetivos", o que obriga que qualquer franquia pactuada seja estendida a todos os usuários (art. 7º § 1º). 79. Ora, a definição de "critérios subjetivos e não isonômicos" é ampla e abrange toda e qualquer distinção de preços pode ser entendida como tal. À vista disso, os terminais perdem a autonomia e a capacidade para negociarem seus preços e condições com a agência reguladora. 80. Sendo assim, é perceptível que a norma padece de ilegalidade, visto que contraria o disposto na lei dos portos, ao restringir o poder de estabelecer os preços, bem como de dar descontos, sem que haja nenhuma falha de mercado que justifique tal limitação. No mais, cuida-se de medida que é desnecessária e onerosa para o setor, haja vista criar impedimentos à livre negociação e restringir a autonomia dos terminais de contêiner. Na prática, como já dito, a norma impõe a intervenção regulatória. V.4. Risco de redução da competitividade no mercado 81. Mostra-se necessário também apontar que o risco de engessamento das negociações, trazido pela proposta, poderá ocasionar também perda de competição entre os terminais. Afinal, os concorrentes estarão privados de informações estratégicas uns dos outros, por meio de descontos e isenções prevista no art. 8º da minuta de Resolução. 82. Entende-se que a padronização das rubricas da tabela de serviços portuários, e a divulgação dos preços, descontos e isenções aplicados têm o potencial de produzir efeitos contrários ao esperado pela entidade, prejudicando a própria concorrência que a minuta já sinalizado, a tendência é gerar homogeneização dos serviços portuários, tornando transparentes informações sensíveis, como preços e condições comerciais e condições de prestação de serviços. 83. Essa homogeneidade deita por terra a concorrência setorial, diretriz tão cara ao ordenamento jurídico. Na realidade, de certa forma, pode até mesmo estimular a concorrência no mercado, conforme amplamente discutido na Lei nº 12.529/11 (Defesa da Concorrência) e no Guia Horizontal do CADE. Sobre isso, estudo que aponta que se os terminais tiverem serviços homogêneos ou basicamente idênticos, há espaço para colusão entre as empresas, o que prejudica a eficiência da prestação dos serviços.</p>
Análise Técnica	Parcialmente acatada
Justificativa da Análise	<p>A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres - ABRATEC apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306113, cujo conteúdo foi também em 12 contribuições (IDs 1, 17, 22, 24, 27, 31, 37, 41, 45, 47, 49 e 51). A entidade defende no referido documento que a proposta normativa não seja aprovada, sob os seguintes pontos: (i.) A nova regulação proposta não se coaduna com as determinações do TCU nos acordos arrolados na exposição de motivos, uma vez que o objetivo da regulação é desnecessária e desarrazoada visto que: (a) não há posição dominante ou Essential Facility por parte dos terminais; (b) inexistência de falha de mercado demandada dos usuários para a padronização das rubricas, que estão satisfeitos com os serviços; e (d) a prestação de serviços e os preços cobrados estão de acordo com o comércio internacional; (iii.) Não foi demonstrada a existência de ganho efetivo e tangível com adoção de padronização das rubricas, ao contrário, essa medida compromete a sustentabilidade do negócio; (b) impossibilita a inovação e a modernização dos terminais; (c) esvazia a liberdade de negociação dos terminais; (d) acarreta uma redução de outras medidas tão invasivas quanto; (e) pode gerar reserva de mercado, e (f) trata-se, em verdade, de um excesso regulatório que pode prejudicar todo o mercado. Há diversas incoerências no modelo proposto, o qual: (a) está em desconformidade com a experiência internacional; (b) contraria a Lei nº 13.874/2019; (c) é incompatível com o Governo; (d) não se alinha às deliberações da Agência; e (e) é afetado por falhas processuais, visto que o AIR não cumpriu todas as exigências. (v.) A proposta normativa apresenta consequências apresentadas nos parágrafos anteriores são contrárias, ou atingem de alguma forma, diversos institutos legais: a) Lei nº 12.815/2013, art. 3º, inciso I, que trata da liberdade de atuação dos operadores portuários, em especial, no que tange à liberdade de preços, criando embaraços à livre concorrência; b) Lei de Direitos de Liberdade Econômica, art. 2º, uma vez que não há necessidade de atuação do Estado, considerando que inexistem falhas de mercado. Igualmente, trata de um excesso regulatório, capaz de criar reserva de mercado, bem como de impedir a inovação e a adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de negócio, em afronta ao disposto no art. 5º, haja vista as falhas formais na elaboração do AIR. c) Lei nº 13.848/2019, art. 4º e 5º, visto que, conforme já ressaltado, cuida-se de medida desnecessária. Igualmente, fere o art. 6º, pois o AIR, como já demonstrado, padece de irregularidades formais. Com base nas contribuições encaminhadas durante os trabalhos realizados na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a instalação portuária observe a metodologia e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. Imediatamente, a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que sejam adequados aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários, o que a entidade utiliza uma premissa equivocada para inferir o nível de concorrência no setor portuário, uma vez que utiliza os dados de movimentação dos contêineres do país, isto é, sem considerar a definição do mercado relevante. A ampliação injustificada do mercado relevante na dimensão geográfica gera conclusão de nível de concentração no mercado. Como já extensamente observado nas análises da ANTAQ e do CADE, a distância e os custos de transporte terrestre são elementos na escolha do terminal portuário, sendo inviável uma comparação entre todos os terminais portuários do país. Em outras palavras, o mercado relevante é mais restrito do que o utilizado de forma superficial pela ABRATEC, o que gera resultados distintos a respeito do nível de concentração portuária. Por fim, cumpre esclarecer que o projeto de proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa, considerando a complexidade e abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o apoio de consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência pública. Cabe destacar ainda que a consolidação da Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Pública, mas também as alterações legislativas com impacto na matéria, como por exemplo a Lei nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída em processo normativo e com ampla participação social.</p>
Dispositivo Ajustado	
ID 32	Art. 3º Para os fins desta Resolução, consideram-se os seguintes fatos geradores:
Razão Social	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)

(CPF/CNPJ)	
Redação Proposta	(Parte 6 - ABTP) 15. Nota-se, por conseguinte, que a proposta de norma vai muito além da anunciada intenção de obter maior transparência ao setor portuário. sinaliza para interferências indevidas e concretas sobre a liberdade de competição que marca a evolução recente do marco legal do setor portuário. 16. A partir (que subsidiou a proposta norma, é possível extrair uma série de premissas equivocadas que redundaram em uma motivação que extrapola esse mero dever de t forma invidiosa a liberdade econômica dos terminais. II. DOCUMENTOS INSTRUTÓRIOS 17. Vale ressaltar, a esse propósito, que é nitidamente equivocada a afirm Motivos que fundamenta a opção pela regulação da matéria pela via normativa ao afirmar que “a liberdade comercial das empresas não é afetada, como se dep realizado em três terminais do Porto de Santos, sendo viável a adaptação proposta”. 18. Igualmente equivocada é a afirmação de que a proposta de norma “não eficiente, isto é, não distorce o processo decisório dos agentes e não obsta o princípio da expulsão, onde o agente menos eficiente é derrotado pelo mais eficien por conseguinte, que os termos da norma ignoram o fato de que as tabelas de cada agente econômico exprimem suas particularidades, sua necessária flexibilit relação com seus clientes. Uma intervenção estatal unificadora ocasiona custos sobre a atividade econômica desses agentes privados de caráter difuso, reconfigi comerciais e desnecessariamente engessando sua liberdade econômica.
Justificativa para Alteração	Reitera "Redação Proposta".
Análise Técnica	Parcialmente acatada
Justificativa da Análise	A Associação Brasileira dos Terminais Portuários apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306109, cujo conteúdo foi também inserido no s contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, e 65). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às cont base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padro desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, represe operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternati da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para f setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Citam-se as seguintes alterações: - Alteração do art. 4º, que determinava a oferta de serviços bá anexo I. Pela nova redação, as diretrizes dos anexos I e II tornam-se referencial para a Agência e o ajuste das tabelas de preço vigentes ao modelo de estrutura d ANTAQ passa a ser opcional. - Exclusão do § 1º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que tratava sobre a discriminação de preços; - Altera pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que flexibiliza ainda mais a possibilidade de segmentação do mercado, inclusive em decorrência da opção normativa p para a disponibilização de calculadora por parte das instalações portuárias conforme diretrizes previstas na norma. - Alteração do art. 12, com a exclusão do trec pacote serviços à somatória dos preços individuais dos serviços que o compõem. Observa-se, portanto, que os principais dispositivos contestados pela ABTP forz objetivo de aumentar a flexibilidade da intervenção regulatória sugerida. Em relação ao argumento de que a proposta é embasada em documentos datados, é ir observação da entidade evidencia que o processo regulatório que resultou na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa e prudente, considerand abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes direta e indiretamente afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência públicas, entre outras atividades. É natural e esperado que no curso de um processo com tr desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retratam a construção da análise de impacto da intervenção regulatória. Cabe destacar air Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Públicas como também as alterações legislativas i como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída por meio de rigoroso processo normativo e con
Dispositivo Ajustado	
ID 33	<p>Redação Original: Art. 3º Para os fins desta Resolução, consideram-se os seguintes fatos geradores:</p> <p>Razão Social (CPF/CNPJ): MARIMEX DESPACHOS, TRANSPORTES E SERVIÇOS LTDA. (45506663000159)</p> <p>Redação Proposta: N/A</p> <p>Justificativa para Alteração: I – INTRODUÇÃO A proposta de criação artificial de “fatos geradores” relativos à movimentação e entrega de contêineres é abusiva e ilegal, pois representa, na p conceito legal de THC/Capatazia, e tem por efeito conferir roupagem jurídica à cobrança anticompetitiva de THC2, violando diversos dispositivos legais. II – VIOLU termos da Lei 12.815/2013 (“Lei dos Portos”), a Capatazia refere-se ao serviço de: “[m]ovimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreenc conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga d efetuados por aparelhamento portuário” (Art. 40, § 1º, inciso I). À revelia do conceito legal, a minuta de resolução pretende fracionar a THC/Capatazia em uma s Vide alguns exemplos: “V - Colocação na pilha ou empilhamento: movimento realizado do costado da embarcação até local reservado no pátio para a armazenag Remoção: movimentação de cargas dentro da mesma embarcação e atracação, pela terra/cais ou pelo convés/porão;” “XXVI - Remoção da pilha: movimento rea local fora da pilha;” Tais fatos geradores, por seu turno, autorizariam cobranças a título das mais diversas rubricas. Nesse sentido, note-se que uma das rubricas (padronizar refere-se à taxa do “serviço de segregação e entrega”, isto é, à própria SSE/THC2. Vide a redação da rubrica constante do item 1.2.14 do Anexo 2 da p regime de trânsito aduaneiro mediante segregação em pátio, por contêiner, incluindo o despacho de trânsito aduaneiro (SSE)”. Caso aprovada, o efeito prático d aparência de legitimidade às cobranças anticompetitivas realizadas pelos terminais de contêineres em face dos recintos alfandegados. Afinal, o regulador terá de THC2. Ao buscar legitimar cobranças adicionais à THC/Capatazia, a minuta de resolução incorre nos mesmos vícios que a Res. 34/2019 e, antes dela, a Res. 2.385 proposta se juntará ao acervo de normas anticompetitivas que a ANTAQ tem editado há quase 10 anos. III – VIOLAÇÃO À LEI DA CONCORRÊNCIA É entendimento concorrential que a cobrança de THC2 possui caráter anticompetitivo. O CADE tem consistentemente rechaçado tal prática há mais de uma década, e tal entend reiterado no última dia 03/02/2021, quando o CADE condenou o operador portuário Tecon Suape S/A/ (PA nº 08700.005499/2015-51) pela cobrança de THC2. D sem qualquer lastro contratual, criado pelos operadores portuários a título de pretensa remuneração por custos de movimentação lateral de contêineres, já cob THC/Capatazia. A cobrança se faz possível unicamente porque os operadores portuários se aproveitam da posse temporária dos contêineres de propriedade dos infungível lhes confere um monopólio temporário – para extrair valores indevidos dos próximos elos da cadeia. A cobrança resulta potencialmente na exclusão d armazenagem, redução de serviços ofertados aos importadores, desestímulo ao processo de modernização do porto, redução do fluxo de cargas e aumento de ç Portanto, verifica-se que a ANTAQ busca, na esteira da Res. 2.389-2012 e da Res. 34/2019, consolidar a regulação do setor com base em premissas diametralmer adotado pela autoridade concorrential quanto ao caráter anticompetitivo da cobrança de THC2 IV – OFENSA À LEI DAS AGÊNCIAS REGULADORAS A Lei 13.848/21 as agências reguladoras e os órgãos de defesa da concorrência (Arts. 25 a 28), e estabelece os limites de atuação das agências, deixando claro que incumbe únic da legislação de defesa da concorrência nos setores regulados”, inclusive “a instauração e a instrução de processos administrativos para apuração de infrações à modo, para que uma cobrança no setor portuário seja legítima, é necessário que ela seja permitida pela perspectiva concorrential. Considerando-se que a THC2 anticompetitiva pela perspectiva antitruste, ela é ilegal e a ANTAQ não pode, sob pena de ilegalidade, editar regulação que negue essa premissa. V – VIOLAÇÃO À ECONOMICA Editar regulação contrária ao princípio da livre concorrência, aliás, constitui abuso de poder regulatório, violando assim o Art. 4º da Lei nº 13.874 (“ Econômica”). Visando combater o abuso ao poder regulatório, a Secretaria de Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (“SEAE”) editou a Inst (“Instrução Normativa”), estabelecendo a Frente Intensiva de Avaliação Regulatória e Concorrential. A Instrução Normativa detalha o rol contido no Art. 4º da Le especificando as hipóteses de abuso previstas na lei. Em seu Art. 5º, inciso VII, a Instrução Normativa preceitua que poderá haver abuso na edição de normas qu caracterizadas como infração à ordem econômica pelo Plenário do CADE em sede de processo administrativo, na medida em que tais regulamentos possam imp agentes do mercado, em desconformidade com o art. 4º, inciso II da Lei da Liberdade Econômica. Já o Art. 8º, inciso VII, da Instrução Normativa dispõe que taml permissão de conduta que o CADE já tenha entendido, em sede de processo administrativo, causar um aumento nos custos de transação de concorrentes sem d (efeito vedado pelo Art. 4º, inciso V da Lei da Liberdade Econômica. Trata-se exatamente da situação em apreço. Em suas decisões o Tribunal do CADE tem decid cobrança da THC2 é o aumento injustificado dos custos de rivais no mercado a jusante de armazenagem alfandegada (quais sejam, os recintos alfandegados), de dificuldades impostas à entrada de concorrentes por meio dessa conduta. VI – INEXISTÊNCIA DE RELAÇÃO JURÍDICA Não há relação jurídica entre terminal portu que dê causa a qualquer “fato gerador”. A relação jurídica é estabelecida entre o terminal portuário e o armador (e entre este diretamente com o importador ou terminal portuário um mero subcontratado do armador, o terminal já cobra do armador por todos os serviços eventualmente realizados para a descarga e movir próprio corpo técnico da ANTAQ reconhece a inexistência de relação jurídica no Relatório de AIR referente à regulamentação do preço-teto de THC2: “notamos c econômica vertical entre os mercados de movimentação e de armazenagem, porém, com a peculiaridade de que não há uma relação jurídica, um negócio ou co de um mercado com o do outro.” Portanto, não há qualquer causa jurídica que justifique a existência de um “fato gerador” para cobranças como THC2. VII – VÍC REDAÇÃO DO ART. 3º Além de ilegal, a técnica de redação do Art. 3º é errática e inconsistente, chamando de “fatos geradores” conceitos como Full Container Lo</p>

		Load (inciso XX) e "Tanque de contenção de resíduos" (inciso XXVIII). A expressão "fato gerador" refere-se a fatos verificados no mundo (que dão origem a certo: objetos (e.g. tanque de contenção de resíduos). Nesse sentido, nota-se que a proposta de resolução apresentada pelo consultor utilizava o termo "definições" (e referir aos incisos do Art. 3º ora comentado. Há, portanto, uma indicação de que existe um
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Com base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a p referencial, desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máxin conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e ofer os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necc competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Além disso, a regulamentação da Box Rate, da THC e do SSE está pacificada i ANTAQ nº 34. Dessa forma, a discussão sobre a matéria está fora do escopo da presente proposta normativa.
	Dispositivo Ajustado	
ID 34	Redação Original	Art. 3º Para os fins desta Resolução, consideram-se os seguintes fatos geradores:
	Razão Social (CPF/CNPJ)	FEDERAÇÃO NACIONAL DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS – FENOP (460021000110)
	Redação Proposta	Não aplicável, pois se entende que não é possível haver a padronização
	Justificativa para Alteração	Busca-se padronizar cada item de serviço portuário, como se fossem os únicos e como se não houvesse surgimento de novos serviços ao longo do tempo. São lis serviços padronizáveis. Isso significaria rever uma norma a cada nova realidade necessária. Se há previsão de cada terminal agregar serviços, esse dispositivo ser a realidade
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Não foi apresentada proposta. A propósito do comentário, cabe destacar que a proposta normativa prevê mecanismos que permitem a flexibilização e o dinamis desempenhadas pelas instalações portuárias, como a possibilidade de pactuação de condições específicas por meio de contratos, de inclusão de novos serviços a revisão da padronização a partir de solicitação das instalações portuárias. Além disso, a revisão da proposta normativa após a audiência pública passou a consi opcional, bastando que a instalação portuária disponibilize calculadora que apresente ao usuário de forma transparente e comparável os serviços e respectivos \
	Dispositivo Ajustado	
ID 35	Redação Original	Art. 3º Para os fins desta Resolução, consideram-se os seguintes fatos geradores:
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (7829949000107)
	Redação Proposta	Inclusão de subitem referente à THC.
	Justificativa para Alteração	A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usupport apoiar a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas pelos im Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a l a criação de rubricas por serviços incorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembaraço sobre águas, que comprometem a competitivid no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia i infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, incisc que reajustes abusivos, preços imódicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços publicas pelos terminais. Ti aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio d prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o a o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efe usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve esta e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explanar a justificativa para o ponto de melhora alteração. O THC é o principal serviço portuário por abranger todos os movimentos previsíveis durante a passagem da carga ou do contêiner por um terminal po distribuição em diferentes rubricas ao longo da tabela de padronização do anexo II torna sua cobrança menos precisa, dando margem para sua cobrança de forr ser extraído da referida tabela, o THC foi fragmentado nos subgrupos 1.1 (Cais) e 1.2 (Pátio) dos serviços inerentes em: a) 1.1.3 Serviços de carga e descarga do r desembarque), por contêiner; b) 1.2.9 Colocação/remoção da pilha, por contêiner; c) 1.2.10 Engate ou desengate em terra, por contêiner; d) 1.2.11 Transporte ii dois pontos do terminal), incluindo do costado para a pilha, ou vice-versa; e) 1.2.12 Recebimento ou entrega de/para (vagões, caminhões, outros); f) Guarda trar 1.2.14 Entrega em regime de trânsito aduaneiro mediante segregação em pátio, por contêiner, incluindo o despacho de trânsito aduaneiro (SSE). A fragmentaçã ainda que para justificar os preços embutidos na cobrança do serviço previsível, possibilitará que os terminais de contêiner apliquem reajustes contínuos nos set autônomas fossem. Considerando o exposto na futura tabela, os armadores tratarão de repassar valores cada vez maiores de THC legitimados pelo preço das tal aumentos frequentes nos valores das tarifas portuárias. A Antaq precisa reverter a possibilidade de materialização desse risco urgentemente, com a exclusão do única rubrica de THC. Em que pese a legitimação de prática anticompetencial com a cobrança da THC2 sob a rubrica de Serviços de Segregação e Entrega (SSE), e nº 34/2019, em seu art. 3º, traz que o THC só poderá ser cobrado pelo transportador marítimo a título de ressarcimento das despesas relacionadas à moviment instalações portuárias ou ao operador portuário. O exportador, importador ou consignatário não pode se certificar se os valores que estão sendo pagos ao arma as despesas ou constituindo lucros extraordinários para aquele agente, se não constar o valor do THC praticado pelo terminal na tabela divulgada. O THC é o priir deve possuir a mesma abrangência da maioria dos portos mundiais. A movimentação do contêiner é do portão ao navio e vice-versa, diferentemente da norma i portão ao costado do navio e vice-versa. A Agência reguladora deve impedir o fatiamento da THC, sob quaisquer argumentos, por ser a maior referência do servi
	Análise Técnica	Não acatada
Justificativa da Análise	Entende-se que a proposta normativa contribui para maior transparência e comparabilidade dos serviços e valores praticados pelas instalações portuárias. Não f regulamentação da THC, já pacificada na Resolução Normativa nº 34	
Dispositivo Ajustado		
ID 36	Redação Original	Art. 3º Para os fins desta Resolução, consideram-se os seguintes fatos geradores:
	Razão Social (CPF/CNPJ)	LOCALFRIO S.A. ARMAZENS GERAIS FRIGORIFICOS (58317751000116)
	Redação Proposta	N/A
	Justificativa para	Definir "fatos geradores" para movimentação e entrega de contêineres é prática abusiva e ilegal. Trata-se de pretensão que fraciona indevidamente o conceito le confere nova roupagem jurídica à cobrança anticompetitiva da THC2. Explica-se. A Lei 12.815/2013 ("Lei dos Portos") define a Capatazia como serviço de: "[m]ov

Alteração	<p>nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário" (art. 40, § 1º, inciso I). Ignorando-se o conceito legal, a reso fracionar ilegalmente a THC/Capatazia em uma série de pequenos serviços. Confira-se: "V - Colocação na pilha ou empilhamento: movimento realizado do costa reservado no pátio para a armazenagem do contêiner;" "XXV - Remoção: movimentação de cargas dentro da mesma embarcação e atracação, pela terra/cais ou Remoção da pilha: movimento realizado da pilha para outro local fora da pilha;" Esses chamados "fatos geradores", por sua vez, permitiriam cobranças a título d Uma delas é a taxa do "serviço de segregação e entrega", ou seja, a THC2/SSE. Confira-se a redação do item 1.2.14 do Anexo 2 da minuta de resolução: "Entrega aduaneiro mediante segregação em pátio, por contêiner, incluindo o despacho de trânsito aduaneiro (SSE)". Na hipótese de sua aprovação, a resolução terá entã aparência de legitimidade às cobranças anticompetitivas realizadas pelos terminais de contêineres contra os recintos alfandegados (como a Localfrio). Afinal, o r (inexistente) fato gerador da THC2. Aliás, isso ocorreria mesmo com o parecer do corpo técnico da ANTAQ reconhecendo a ilegalidade desse fracionamento da T autos do processo nº 50300.000381/2008-86 (processo de revisão da Resolução nº 2.389/2012), ao aprovar a nova minuta de resolução encaminhada pelo corp proíbia expressamente a cobrança de THC2/SSE, a Procuradoria-Federal juntou a ANTAQ apresentou o Parecer nº 107/2015 em que reconhece que as atividades mercadorias estão inseridas na cesta de serviço da box rate, sendo injustificável a cisão das atividades apta a gerar cobranças adicionais: "Neste ponto, deve-se f 8.630/93 conceituava o serviço de capatazia - o qual entende-se que passou a ser remunerado pelo THC. Eis o que consta do Relatório do Grupo de Trabalho insl GT/ANTAQ ratificou o entendimento já expresso pela SPO acerca da abrangência da THC, propondo que conste da minuta da Norma que os serviços remuneradc antiga tarifa de capatazia cobrada pelas Administrações Portuárias, devem cobrir a movimentação das cargas entre o costado do navio e o portão do terminal pc exportação, o recebimento e o depósito transitório ou guarda até o momento do embarque e, na importação, a segregação ou separação, o depósito transitório entrega, a liberação e a respectiva entrega ao importador ou consignatário, ou ao recinto armazenador indicado no Bill of Lading ou conhecimento de embarqu 8.630/93 assim dispunha: Art. 57 (...) § 3º Considera-se: I - Capatazia: a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreender conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga d efetuados por aparelhamento portuário; Percebe-se que todas as atividades arroladas no dispositivo citada fazem parte do mesmo procedimento de movime Assim, não se justificava a cisão de atividades aptas a originar a cobrança diferenciada dos serviços de segregação e entrega por meio de tarifas adicionais." A Proc reforçou que a minuta de norma encaminhada pela NT 48/2015 objetivava "dar mais transparência aos custos de operação, fortalecer o poder normativo da Agé adicionais, punindo as empresas em caso de descumprimento da norma, e definir que atividades fazem parte e são remuneradas pela cesta de serviços". Assim, fracionamento da THC/Capatazia, além de violar da Lei dos Portos, a presente minuta de resolução incorre em vícios insanáveis, conforme demonstrado abaixo. LIBERDADE ECONÔMICA Editor regulção que ofende o princípio da livre concorrência constitui abuso de poder regulatório que afronta o art. 4º da Lei nº 13.87ª Econômica"). Frise-se que, justamente para combater o abuso de poder regulatório, a Secretaria de Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia Normativa nº 97/2020, cujo objetivo, sobretudo, é o de detalhar o rol contido no art. 4º da Lei de Liberdade Econômica, especificando as hipóteses de abuso de VII da referida Instrução Normativa estabelece que a edição de normas que autorizem condutas já reconhecidas como anticompetitivas pelo Plenário do CADE p abusivas, uma vez que tais regulamentos podem ter o efeito prático de obstar a entrada de novos players no mercado, em afronta ao art. 4º, II da Lei da Liberdar mesma Instrução Normativa, por sua vez, dispõe que também pode ser reconhecida como abusiva a autorização de conduta que a autoridade antitruste, no con administrativo, já tenha reconhecido causar majoração nos custos de transação de concorrentes sem demonstração de benefícios (o que é proibido pelo art. 4º, Econômica). Ambas as hipóteses são verificadas no casco concreto. O Tribunal do CADE já reconheceu que o principal efeito prático da cobrança da THC2 é justa injustificado dos custos de concorrentes no mercado a jusante de armazenagem alfandegada, destacando, também, as dificuldades geradas à entrada de concorre conduta. Ademais, o entendimento da autoridade antitruste acerca da natureza anticompetitiva dessa cobrança é pacífico. O CADE tem reiterada e consistenterr nas últimas duas décadas. Aliás, em 03 de fevereiro de 2021, o CADE reiterou novamente seu entendimento e condenou o Tecon Suape S/A pela cobrança ilegal Administrativo nº 08700.005499/2015-51). A THC2 é um preço carente de lastro contratual, criado pelos operadores portuários a pretexto de alegada remunera incidiriam na movimentação lateral de contêineres, mas que já são cobertos pela THC/Capatazia. A possibilidade da cobrança advém tão somente do fato de que aproveitam da posse temporária dos contêineres para impor cobranças indevidas aos recintos alfandegados, que competem com aqueles no mercado de armaz Portanto, a cobrança tem o potencial de (i) excluir os recintos alfandegados retroportuários (como a Localfrio) do mercado de armazenagem; (ii) reduzir os serviç importadores; (iii) desestimular o processo de modernização do porto; (iv) reduzir do fluxo de cargas; e, ainda, (iv) majorar os preços ao consumidor final. Desta próprio corpo técnico da ANTAQ já reconheceu a abusividade dessa cobrança.</p>
Análise Técnica	Não acatada
Justificativa da Análise	<p>Com base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a p referencial, desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máxim conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e ofer os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e neco competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Além disso, a regulamentação da Box Rate, da THC e do SSE está pacificada i ANTAQ nº 34. Dessa forma, a discussão sobre a matéria está fora do escopo da presente proposta normativa.</p>
Dispositivo Ajustado	
ID 37	<p>Redação Original Art. 3º, I Amarração: ato ou efeito de passar as espias no cabeço do cais ou convés de outro navio, no caso de atracação de uma embarcação a outra;</p>
Razão Social (CPF/CNPJ)	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (5869999000157)
Redação Proposta	Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antaq.gov.br.
Justificativa para Alteração	<p>84. Ao impor o acesso de informações sensíveis (como preços, isenções e descontos) entre os concorrentes do mercado sobre serviços homogêneos, a proposta impede qualquer diferenciação competitiva nas negociações privadas e abre ao público condições comerciais estratégicas dos terminais. 85. Essa previsão está n práticas de compliance e antitruste. Atualmente, a divulgação de dados de mercado conta com uma fiscalização mais rígida e é até proibida devido aos graves ef conduta coordenada pode causar no mercado e na sociedade. 86. Esta Associação, então, entende que a divulgação explícita de informações sensíveis imposta p concorrenciaismente preocupante, pois mitiga diferenciação competitiva dos serviços e impõe a publicação de informações de cunho sigiloso e estratégico. Ou se prejuízos claros e tangíveis da proposta de norma em discussão. V.5. Risco de Incrementalismo 87. Considerando o viés excessivo da regulação proposta, conforr Associação entende que sua aprovação incorrerá em risco de incrementalismo regulatório. Ou seja, há razoável preocupação de que essa norma seja um primeir regulamentações cada vez mais interventivas. Na realidade, o intuito é prevenir que a padronização de rubricas contribuía para intervenções cada vez mais profi opera de maneira saudável. 88. Além dos efeitos negativos na perda da liberdade de negociação dos terminais portuários e a possibilidade de excesso de regulat criação de barreiras para atração de investimentos. Ora, os possíveis novos players estão em busca de um mercado que gere "estímulo à concorrência, por meio setor privado e dá garantia de amplo acesso aos portos organizados, às instalações e às atividades portuárias", conforme prevê a Lei de Portos, no art. 3º, V. 89. I a atuação regulatória que visa limitar o poder de negociação dos terminais portuários. E, frisa-se, sem falhas no mercado que os justifiquem. Vê-se como reflexo prejuízo do sucesso dos leilões de arrendamento que se espera realizar nos próximos anos. 90. Ou seja, entende-se que a atuação da Agência de forma a estabre rubricas, desincentiva a atração de investimentos privados. Isso porque gera a insegurança quanto às próximas intervenções regulatória, por exemplo, o tabelam a criação de um ambiente com maior atratividade, a ABRATEC entende que o caminho de intervenção mais incisiva que a Antaq parece buscar é prejudicial ao m motivos para um funcionamento limitado por padronização dos serviços prestados e diminuição do poder de negociação. V.6. Excesso Regulatório 92. Com a dev estarmos diante de uma norma excessiva que, na prática, acaba por estipular o que cobrar, como cobrar e de quem cobrar. Justifica-se uma regulação interventiv mercado, quando esse não se encontra em condições de bom funcionamento. Quando isso ocorre, a regulação busca elevar o seu nível de eficiência. Assim, trac ocorre quando há falhas de mercado, pois a "livre precificação dos serviços pelas firmas concorrentes entre si leva a equilíbrios sociais mais eficientes desde que falhas ou distorções de mercados", o que não é o caso do Setor Portuário. 93. O mercado de contêineres atua com (i.) práticas internacionalmente consolidadas estipulação dos serviços e rubricas entre os terminais; (iii.) obrigação de ampla e contínua divulgação de tabelas de preços, previamente validadas pela Agência; (importadores/exportadores) com amplo poder de barganha, efetivos decisores sobre a forma de contratação/remuneração das etapas que compõem o fluxo de carga; e (v.) mercado extremamente diverso e dinâmico no que se refere ao surgimento de novas tecnologias e formas de contratação. Tais características não ju regulação tão intensa como a apresentada. 94. À vista disso, cuida-se de intervenção excessiva sem a presença de falha de mercado que a justifique. Isso torna a inovação e adoção de novas tecnologias no setor e limitar a atuação de empresas na definição de preços e descontos, como prevê o art. 4º da Lei de Liberdade E SEAE nº 97/2020: Art. 4º Lei nº 13/848/2019: A agência reguladora deverá observar, em suas atividades, a devida adequação entre meios e fins, vedada a impos e sanções em medida superior àquela necessária ao atendimento do interesse público Art. 7º IN SEAE Nº 97, de 2020: Pode constituir enunciado que impeça ou</p>

	de novas tecnologias, processos ou modelos de negócios, prejudicando o ambiente de concorrência, inclusive potencialmente na forma do inciso IV do caput do Econômica, o ato normativo que: IV - interferir em situação concreta e específica de um ou poucos agentes econômicos na ausência de elementos concretos de relacionados; (...) VII - limitar a capacidade das empresas de definirem os preços de bens ou serviços; 95. Pontua-se ainda que, como já mencionado, essa intervenção desincentiva a investimentos privados. No entanto, o país passa por um momento de crise, que demanda a atração de investimentos, e o Ministério da Infraestrutura realizar rodadas de privatização. Esses pontos demonstram que o excesso regulatório poderá trazer efeito maior drástico mais momento em que medida, o setor portuário brasileiro já possui linguagem clara e padronizada para a prestação de serviços de movimentação e armazenagem de contêineres e vo portuárias. Tem-se em vista que a Resolução Normativa nº 34/2019-Antaq, em seu art. 2º, que estabelece definições de diversos serviços a serem prestados. 97. valores máximos já devem conter rubricas como: (i.) cesta de serviços (box rate); (ii.) terminal handling charge. E, há controle a priori das tabelas de preços dos t submetidas previamente à Antaq, nos termos do art. 34, I e II, da Resolução nº 3.274/2014. Sendo assim, a adoção de qualquer medida mais extrema se mostra desarrazoada, pois não se veem quaisquer justificativas para tanto. 98. Cabe trazer, ainda, outros prejuízos advindos da overregulation. Por exemplo, a possibilidade os massivos investimentos que vêm sendo realizados nos terminais portuários, o que, por sua vez, teria severas consequências na qualidade dos serviços prestados mercado. Surge, então, um ciclo vicioso que tende a prejudicar não só os terminais portuários, mas o interesse público, à medida em que não se realizam as dire setor. 99. Pelo exposto, esta Associação entende que, apesar do bom intuito com a Resolução, a padronização de rubricas aparenta ser medida excessiva. Afinal, maneira saudável há anos e já possui mecanismos de controle a priori e a posteriori das tabelas dos serviços prestados pelos terminais. Ou seja, não se vê justific regulção que pode acarretar desincentivos ao setor. V.7. Criação de Reserva de Mercado 100. Ademais, a padronização das rubricas também tem por consequê mercado. Ou seja, o favorecimento de players em detrimento dos demais usuários por meio de mecanismos regulatórios que, a priori, não seriam necessários. I: livre concorrência, pois estabelece regulção exacerbada em relação às necessidades do mercado.
Análise Técnica	Parcialmente acatada
Justificativa da Análise	A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres - ABRATEC apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306113, cujo conteúdo foi também em 12 contribuições (IDs 1, 17, 22, 24, 27, 31, 37, 41, 45, 47, 49 e 51). A entidade defende no referido documento que a proposta normativa não seja aprovada, seguintes pontos: (i.) A nova regulção proposta não se coaduna com as determinações do TCU nos acórdãos arrolados na exposição de motivos, uma vez que o: (ii.) A regulção é desnecessária e desarrazoada visto que: (a) não há posição dominante ou Essential Facility por parte dos terminais; (b) inexistente falha de merca demanda dos usuários para a padronização das rubricas, que estão satisfeitos com os serviços; e (d) a prestação de serviços e os preços cobrados estão de acordo do comércio internacional; (iii.) Não foi demonstrada a existência de ganho efetivo e tangível com adoção de padronização das rubricas, ao contrário, essa medida sustentabilidade do negócio; (b) impossibilita a inovação e a modernização dos terminais; (c) esvazia a liberdade de negociação dos terminais; (d) acarreta um risco: outras medidas tão invasivas quanto; (e) pode gerar reserva de mercado, e (f) trata-se, em verdade, de um excesso regulatório que pode prejudicar todo o mercado. Há diversas incoerências no modelo proposto, o qual: (a) está em desconformidade com a experiência internacional; (b) contraria a Lei nº 13.874/2019; (c) é inconstitucional; (d) não se alinha às deliberações da Agência; e (d) é evitado de falhas processuais, visto que o AIR não cumpriu todas as exigências. (v.) A proposta normativa não apresenta consequências apresentadas nos parágrafos anteriores são contrários, ou atingem de alguma forma, diversos institutos legais: a) Lei nº 12.815/2013, art. 3º, inciso drasticamente a liberdade de atuação dos operadores portuários, em especial, no que tange à liberdade de preços, criando embaraços à livre concorrência; b) Lei de Direitos de Liberdade Econômica, art. 2, uma vez que não há necessidade de atuação do Estado, considerando que existem falhas de mercado. Igualmente, trata de um excesso regulatório, capaz de criar reserva de mercado, bem como de impedir a inovação e a adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de negócio encontro ao disposto no art. 5º, haja vista as falhas formais na elaboração do AIR. c) Lei nº 13.848/2019, art. 4º e 5º, visto que, conforme já ressaltado, cuida-se de desnecessária. Igualmente, fere o art. 6º, pois o AIR, como já demonstrado, padece de irregularidades formais. Com base nas contribuições encaminhadas durante os feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a instalação portuária observe a desenvolvimento e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. I a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços, enquanto, que a entidade utiliza uma premissa equivocada para inferir o nível de concorrência no setor portuário, uma vez que utiliza os dados de movimentação contêineres do país, isto é, sem considerar a definição do mercado relevante. A ampliação injustificada do mercado relevante na dimensão geográfica gera conclusão nível de concentração no mercado. Como já extensamente observado nas análises da ANTAQ e do CADE, a distância e os custos de transporte terrestre são elementos na escolha do terminal portuário, sendo inviável uma comparação entre todos os terminais portuários do país. Em outras palavras, o mercado relevante é mais restrito utilizado de forma superficial pela ABRATEC, o que gera resultados distintos a respeito do nível de concentração portuária. Por fim, cumpre esclarecer que o processo na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa, considerando a complexidade e abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o apoio de consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência pública atividades. Cabe destacar ainda que a consolidação da Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Pública as alterações legislativas com impacto na matéria, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construído processo normativo e com ampla participação social.
Dispositivo Ajustado	
ID 38	Redação Original Art. 3º, I Amarração: ato ou efeito de passar as espias no cabeço do cais ou convés de outro navio, no caso de atracação de uma embarcação a outra;
	Razão Social (CPF/CNPJ) Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)
	Redação Proposta (Parte 7 - ABTP) 20. Há uma percepção distorcida da Agência no sentido de que a proposta de norma "aumenta a possibilidade de concorrência dentro desse mercado, possibilitando o terminal portuário continuar competindo". Não há nenhuma evidência de que o modelo proposto aumenta a concorrência. Pelo contrário, ao reduzir o espaço de flexibilidade comercial necessária para ativar competição inovadora e dinâmica de um mercado em que vigora liberdade de preços. 21. Isso tudo incorretas da Agência ao tratar dos impactos da norma sobre a liberdade econômica. Segundo a Exposição de Motivos, a proposta de norma partiria "da presunção de empresas, sem criar qualquer impedimento à inovação ou à adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de negócios. Ao contrário, a proposta reduz agentes econômicos presentes no setor portuário, favorecendo a competição e as avanços particulares". 22. Exprime esse equívoco de compreensão do papel do mercado contida logo no primeiro parágrafo do Relatório de AIR que afirma que a forma pela qual se praticam os preços no setor "embarraça a Agência em avaliar qual seria e que reflita um mercado competitivo, com o objetivo de coibir abusividades ou favorecer a modicidade".
	Justificativa para Alteração Reitera "Redação Proposta".
	Análise Técnica Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise A Associação Brasileira dos Terminais Portuários apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306109, cujo conteúdo foi também inserido no relatório de contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, e 65). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às contribuições base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, represente operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar o setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Citam-se as seguintes alterações: - Alteração do art. 4º, que determinava a oferta de estruturas de preço anexo I. Pela nova redação, as diretrizes dos anexos I e II tornam-se referencial para a Agência e o ajuste das tabelas de preço vigentes ao modelo de estrutura de preço ANTAQ passa a ser opcional. - Exclusão do § 1º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que tratava sobre a discriminação de preços; - Alteração pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que flexibiliza ainda mais a possibilidade de segmentação do mercado, inclusive em decorrência da opção normativa para a disponibilização de calculadora por parte das instalações portuárias conforme diretrizes previstas na norma. - Alteração do art. 12, com a exclusão do trecho sobre o pacote serviços à somatória dos preços individuais dos serviços que o compõem. Observa-se, portanto, que os principais dispositivos contestados pela ABTP foram objeto de aumentar a flexibilidade da intervenção regulatória sugerida. Em relação ao argumento de que a proposta é embasada em documentos datados, é irrelevante a observação da entidade evidenciando que o processo regulatório que resultou na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa e prudente, considerando a abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes diretamente e indiretamente afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o apoio de consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência pública, entre outras atividades. É natural e esperado que no curso de um processo com t

		desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retratam a construção da análise de impacto da intervenção regulatória. Cabe destacar a análise de impacto regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Públicas como também as alterações legislativas, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída por meio de rigoroso processo normativo e com
	Dispositivo Ajustado	
ID 39	Redação Original	Art. 3º, I Amarração: ato ou efeito de passar as espias no cabeço do cais ou convés de outro navio, no caso de atracação de uma embarcação a outra;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	LOCALFRIO S.A. ARMAZENS GERAIS FRIGORIFICOS (58317751000116)
	Redação Proposta	N/A
	Justificativa para Alteração	Em 2015, a Gerência de Regulação da ANTAQ elaborou a Nota Técnica nº 48/2015 ("NT 48/2015"), nos autos do PA nº 50300.000381/2008-86 (processo de revisão 2.389/2012), com rigorosa análise de 78 páginas em que encaminhou proposta de minuta de norma proibindo expressamente a cobrança da THC2/SSE. Deste modo, as conclusões são relevantes acerca da abusividade das cobranças direcionadas às Instalações Portuárias Alfandegadas. Inicialmente, a NT 48/2015 reconhece que apenas efetuam as cobranças das Instalações Portuárias Alfandegadas como forma de baratear os serviços prestados aos Armadores (seus clientes) e encarecer seus concorrentes no mercado de armazenagem (as próprias Instalações Portuárias). Nesse cenário, as Instalações Portuárias Alfandegadas apenas suportariam a posição vantajosa dos Operadores Portuários para acessar os contêineres destinados aos seus clientes. Veja-se: "Observa-se que, em decorrência de estratégias de adoção de preços e condições diferenciadas adotadas pelos operadores portuários, visando tornar os preços da Box Rate mais atraentes às empresas de navegação, terminais portuários tenderam a aproveitar-se da falta de regulação quanto à abrangência material da THC2 e à forma de seu cálculo e termo de negociação, para exportadores/importadores cobranças adicionais aos valores efetivamente negociados com os armadores a título de movimentação do terminal, sob a justificativa que legitimariam a cobrança por alegada prestação de serviços, tidos por não previstos. Nessa medida, os operadores portuários e terminais portuários buscaria um lado, o barateamento do pacote logístico cobrado dos armadores, mediante o deslocamento de cobranças que seriam, em tese, por eles devidas para que os barganha e com necessidade de acessar as mercadorias, suportassem o custeio. De outro lado, os operadores e terminais portuários, justamente ao proceder a receberem que concorrem consigo no mercado de armazenagem de mercadorias, culminariam por encarecer o pacote logístico desses rivais. Dessa forma, os terminais portuários tanto reforçam sua posição no mercado de operação portuária quanto desestimulam a armazenagem em outros locais." A NT 48/15 também reiterado do CADE e conclui que a mera cobrança da THC2/SSE já é abusiva por si só, vez que detém o potencial de controlar o preço final dos serviços prestados Alfandegadas: "Em termos singelos, ainda que não haja desvio efetivo de demanda, a possibilidade de controle do preço final - com aumento artificial de custos concorrente no mercado a jusante reveste a cobrança de lógica exclusionária, seja por seu efeito direto seja por sua possibilidade, conforme se demonstra, com Superintendência-Geral do CADE e, antes até, na manifestação da extinta Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça, exarada no Processo Administrativo 08012.007443/1999-17 (página 47), a qual já havia apontado a necessidade de efetiva regulação". Portanto, percebe-se que a resolução ora proposta pretende atuar no setor com base em premissas diametralmente opostas ao entendimento adotado pela autoridade concorrential quanto à natureza anticompetitiva da cobrança inclusive, já reconhecida e reafirmando pelo corpo técnico da ANTAQ na ocasião da revisão da Resolução nº 2.389/2012, por meio da NT 48/2015. II. OFENSA À LEI REGULADORAS A Lei 13.848/2019, em seus arts. 25 a 28, ao regular a interação entre agências reguladoras e órgãos de defesa da concorrência, esclarece que in "a aplicação da legislação de defesa da concorrência nos setores regulados", inclusive "a instauração e a instrução de processos administrativos para apuração de econômica". Com isso, para que uma cobrança seja autorizada pela perspectiva regulatória, faz-se imprescindível que ela seja também autorizada sob a perspectiva THC2 é reconhecida como anticompetitiva pela autoridade antitruste (e ela é, conforme entendimento reiterado nas últimas duas décadas), ela é ilegal e a ANTAQ que pretenda afastar esse reconhecimento, sob pena de manifesta ilegalidade e violação às atribuições do CADE. III. INCOMPETÊNCIA DA ANTAQ PARA CRIAR DII relação jurídica entre terminal portuário e recinto alfandegado que justifique qualquer "fato gerador". Afinal, em uma típica operação de importação de mercadorias verificadas são entre o importador e o exportador (contrato de compra e venda); importador e armador (contrato de transporte); armador e operador portuário movimentação de contêiner para viabilizar a entrega da carga); e entre importador e recinto alfandegado (que pode ser uma instalação portuária alfandegada ou operador portuário - contrato de armazenagem). O terminal portuário, portanto, é um mero subcontratado do armador. Assim, o armador já remunera o terminal prestados para a descarga, movimentação e eventual entrega dos contêineres no portão do terminal. Frise-se, nesse sentido, que o próprio corpo técnico da ANTAQ de relação jurídica entre operador portuário e instalação portuária alfandegada. Inicialmente, esse reconhecimento se deu no contexto da NT 48/2015, apresentando a Resolução nº 2.389/2012 (processo nº 50300.000381/2008-86), oportunidade em que o corpo técnico da ANTAQ afirmou que: "A atual redação da Resolução nº 3º e 4, permite que a cobrança de valores da cesta de serviços (Box Rate), em especial aqueles referentes à quitação de serviços de movimentação em terra (Tax Terminal - Terminal Handling Charge), seja feita ao consignatário (art. 3º, caput) e, mais até, aos próprios Recintos Alfandegados (art. 3º, parágrafo único), inclusive a possibilidade de retenção das cargas em caso de não-pagamento ao operador/terminal. Entretanto, não há relação contratual entre esses agentes (mas tão somente consignatário ou Recinto Alfandegado exigir dos terminais/operadores portuários a entrega das cargas a si destinadas para trânsito aduaneiro e/ou armazenagem cumprimento dos contratos de transporte marítimo e de operação portuária pelos quais o armador já pagou ou deveria ter pago)." Na mesma NT 48/15, o corpo técnico concluiu que, mesmo que houvesse qualquer serviço adicional na etapa de movimentação horizontal de mercadorias, tais cobranças deveriam ser dirimidas entre a relação jurídica: os operadores portuários e os armadores. A cobrança jamais poderia recair sobre as instalações portuárias alfandegadas. Observe-se: "A definição minuciosa da cesta de serviço, se não impede, ao menos diminui contundentemente a possibilidade de que conflitos dessa natureza (e expedientes abusivos do setor e da concorrência) ocorram novamente, até porque qualquer cobrança a título de movimentação horizontal deverá ser dirimida entre os efetivos contratantes de navegação (representante do armador) e terminal/operador portuário, excluindo-se, desse modo, a possibilidade de imputação de cobrança imotivada ao destino exportador, embarcador ou consignatário.".
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Com base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a proposta referencial, desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e não comprometam a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Além disso, a regulamentação da Box Rate, da THC e do SSE está pacificada na Resolução ANTAQ nº 34. Dessa forma, a discussão sobre a matéria está fora do escopo da presente proposta normativa.
	Dispositivo Ajustado	
ID 40	Redação Original	Art. 3º, II Aplicação de lacre de segurança: colocação de dispositivo de segurança no contêiner, de forma a demonstrar que o mesmo não foi violado;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	AEXA-Associação de Exportadores de Açúcar e Alcool (10287710000168)
	Redação Proposta	II - Aplicação de lacre de segurança: colocação de dispositivo de segurança no contêiner, de forma a demonstrar que o mesmo foi devidamente fechado após est
	Justificativa para Alteração	Partindo do pressuposto que a colocação do lacre é parte integrante da prestação de serviço de estufagem efetuada pelos terminais portuários, com vistas a garantir a estufada está atestada com o devido fechamento do contêiner após serviço de estufagem ou inspeção física, esta última usualmente efetuada pela Receita Federal no sentido a cobrança do lacre de segurança tendo como fato gerador a inspeção física citada, e neste caso esta prestação de serviço será cabível no item 3 como se
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	As condições a respeito da cobrança do serviço de fornecimento de lacre devem ser detalhadas na tabela de preços da instalação portuária. Eventuais irregularidades são passíveis de sanção administrativa.
	Dispositivo Ajustado	
ID	Redação	Art. 3º, II Aplicação de lacre de segurança: colocação de dispositivo de segurança no contêiner, de forma a demonstrar que o mesmo não foi violado;

41	Original	
	Razão Social (CPF/CNPJ)	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (5869999000157)
	Redação Proposta	Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antaq.gov.br.
Justificativa para Alteração		<p>101. Nesse sentido, a própria Lei nº 13.874, de 2019, estabelece que deve ser evitado o abuso de poder regulatório, “como criar reserva de mercado ao favorecimento econômico, ou profissional, em prejuízo dos demais concorrentes, exigir especificação técnica que não seja necessária para atingir o fim desejado, aumentar os custos de demonstração de benefícios e introduzir limites à formação de atividades econômicas”. 102. Ademais, em conformidade com o dispositivo apresentado acima, o art. 97/2020, que atesta expressamente essa possibilidade e o seu aspecto anticoncorrencial: Reserva de mercado - Art. 4º Pode constituir criação de reserva de mercado em ambiente de concorrência, inclusive potencialmente na forma do inciso I do caput do art. 4º da Lei de Liberdade Econômica, o ato normativo que: I - impuser a a forma, método, modo, equipamento, máquina, indicador, profissional, entre outros: a) que devam ser adquiridos, consumidos, observados ou prestados onerosamente; b) tenham produção ou disponibilidade limitada ou regulada no mercado; e c) em detrimento de outras modalidades, inclusive espontâneas, capazes de produzir competição. Como foi demonstrado, o mercado portuário é extremamente competitivo, amplo e funciona de maneira saudável há décadas. Dessa forma, não se mostram em adoção de medidas de padronização de rubricas e limitação à atuação econômica dos agentes. Por isso, essa Associação se preocupa com uma atuação da Agência de Mercado e se tornar apta a configurar excesso regulatório, conforme Lei nº 13.874 e IN SEAE nº 97/2020. VI. INCOERÊNCIAS DO MODELO VI.1. Desconformidade Internacional 104. Já foi pontuado que o ambiente de mercado dos terminais de contêineres no Brasil é similar a outros mercados globais como Estados Unidos, é imperioso demonstrar que a medida proposta não se coaduna com o atual modelo de apresentação das tabelas de preços no setor portuário. Veja, a diversidade de portuárias não foi considerada um entrave nos maiores terminais portuários. 105. Nesse sentido, empreendeu-se uma pesquisa nos principais portos do mundo padronização de rubricas e medida estranha às boas práticas internacionais. O levantamento de tabelas de preços Portos de Bremerhaven e Hamburgo na Alemanha; Porto de Rotterdam na Holanda (HPH, APM Terminais e World Gateway), Portos de Antuérpia e Zeebrugge na Bélgica (PSA, DPW, APMT e SEA-INVTEST), Porto de Estados Unidos (caso APMT em Los Angeles, Mobile, Nova York e Miami) revela que os terminais não possuem a obrigação de tabelas de preços padronizadas e, países, sequer há publicação dessas tabelas nas páginas da internet dos terminais. 106. Nos casos de tabelas públicas, tem-se que a simples comparação de estruturas de portos de um mesmo país demonstra a inexistência de padronização de rubricas: (i.) Alemanha: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". (ii.) Holanda: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". (iii.) Bélgica: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". (iv.) Estados Unidos: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". 107. Pelo exposto, a padronização básica prestados pelos terminais de contêineres não é uma prática consolidada no mercado internacional. Ao contrário, ainda que guardem algumas semelhanças, os avaliados possuem diferentes métodos para precificação dos serviços. Ainda, não se vislumbra detalhamento de descontos generalizados nas tabelas encontradas. Entende-se que as práticas brasileiras estão de acordo com as internacionais, as quais não tratam as rubricas de forma unívoca ou nem contêm franquias e descontos. 108. No que tange à análise do impacto regulatório (AIR), entende-se que o (i.) AIR está inadequado em relação às diretrizes, bem como (ii.) o processo administrativo em etapas necessárias. 109. De início, ressalta-se que a apresentação de AIR é parte integrante da motivação da norma, traduzindo-se como um meio de atestar a eficiência, interesse público, em atenção aos imperativos que regem a Administração Pública (Lei nº 9.784 de 1999, art. 2º). É vedado qualquer posicionamento explícito das consequências práticas, visto que essas imposições que evidenciam a necessidade e a adequação da medida, impedindo a caracterização de erro (Decreto-Lei 4.657 de 1942 – LINDB). 110. Inclusive, o TCU, nos autos do processo TC.021.418/2019-0, aponta que a existência de AIR deficiente tem potencial com impactos negativos aos cofres públicos, conforme item 144, às pg 18 do Relatório Seinfra de 11.10.2019: “144. Cabe ponderar que a ausência de AIR ou a existência de AIR deficiente para fundamentar as discussões sobre o estabelecimento de novos conceitos como franquias para a cobrança de THC-2 e de preço-teto poderá resultar em impactos administrativos e judiciais, com potencial de gerar insegurança jurídica e pedidos de reequilíbrio que possam ter impactos negativos tanto para os cofres públicos quanto para o cidadão”. 111. Assim, foram estabelecidas Diretrizes Gerais e Guia Orientativo para Elaboração de Análise de Impacto Regulatório – AIR. Essa Associação, no entanto, não diretrizes não foram totalmente seguidas durante o processo em questão. Com as devidas vênia, há vícios em diversas etapas do processo: (a.) Identificação do problema. Segundo as diretrizes, “deve-se iniciar a identificação do problema com uma perspectiva ampla, considerando-o sob vários pontos de vista”. Entretanto, o AIR apresenta uma única perspectiva (ABPA), com visita técnica em três terminais portuários (o que não representa sequer 10% do total). b. Segundo as diretrizes, “quando o mercado por si só não é capaz de atingir resultados econômicos eficientes”. O AIR entendeu pela existência de assimetria de informação e competição no mercado. No entanto, não trouxe dados que comprovassem o informado ou que demonstrassem a ausência de resultados eficientes. Como apontado em tópico anterior, não existem no mercado, que funciona de forma saudável. c. A justificativa legal em suporte à padronização de rubricas é equivocada, uma vez que se trata de uma medida de exceção prevista no art. IV e XIV (Relatório da Consultoria Katalysis, pg. 6) da Lei nº 12.815/13, no entanto, esses itens se referem às tarifas cobradas pelo Poder Concedente dos serviços de arrendamento de contêineres por seus serviços) e prestação de informações à Antaq, o que já é regularmente feito. Portanto, não há suporte legal para a intervenção regulatória. d. Os contratos estipulam inequivocamente o regime de liberdade de preços e forma de precificação dos serviços, que não podem ser rescindidos unilateralmente. Consultoria Katalysis, pg. 7). Desse modo, não prospera a alegação de que “não foram detectados impedimentos para a regulação ora proposta”, item 6.4. do Relatório de Análise de Impacto Regulatório.</p>
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
Justificativa da Análise		<p>A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres - ABRATEC apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306113, cujo conteúdo foi transcrito em 12 contribuições (IDs 1, 17, 22, 24, 27, 31, 37, 41, 45, 47, 49 e 51). A entidade defende no referido documento que a proposta normativa não seja aprovada, sob os seguintes pontos: (i.) A nova regulação proposta não se coaduna com as determinações do TCU nos acórdãos arrolados na exposição de motivos, uma vez que o TCU entende que a regulação proposta é desnecessária e desarrazoada visto que: (a) não há posição dominante ou Essential Facility por parte dos terminais; (b) inexistente falha de mercado demandada dos usuários para a padronização das rubricas, que estão satisfeitos com os serviços; e (d) a prestação de serviços e os preços cobrados estão de acordo com o comércio internacional; (iii.) Não foi demonstrada a existência de ganho efetivo e tangível com adoção de padronização das rubricas, ao contrário, essa medida comprometeria a sustentabilidade do negócio; (b) impossibilita a inovação e a modernização dos terminais; (c) esvazia a liberdade de negociação dos terminais; (d) acarreta um impacto negativo em outras medidas tão invasivas quanto; (e) pode gerar reserva de mercado, e (f) trata-se, em verdade, de um excesso regulatório que pode prejudicar todo o mercado. Há diversas incoerências no modelo proposto, o qual: (a) está em desconformidade com a experiência internacional; (b) contraria a Lei nº 13.874/2019; (c) é inconstitucional; (d) não se alinha às deliberações da Agência; e (d) é evitado de falhas processuais, visto que o AIR não cumpriu todas as exigências. (v.) A proposta normativa apresenta consequências apresentadas nos parágrafos anteriores são contrárias, ou atingem de alguma forma, diversos institutos legais: a) Lei nº 12.815/2013, art. 3º, inciso I, que trata da liberdade de atuação dos operadores portuários, em especial, no que tange à liberdade de preços, criando embarços à livre concorrência; b) Lei de Direitos de Liberdade Econômica, art. 2º, uma vez que não há necessidade de atuação do Estado, considerando que inexistem falhas de mercado. Igualmente, trata de um excesso regulatório, capaz de criar reserva de mercado, bem como de impedir a inovação e a adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de negócio, em encontro ao disposto no art. 5º, haja vista as falhas formais na elaboração do AIR. c) Lei nº 13.848/2019, art. 4º e 5º, visto que, conforme já ressaltado, cuida-se de medida desnecessária. Igualmente, fere o art. 6º, pois o AIR, como já demonstrado, padece de irregularidades formais. Com base nas contribuições encaminhadas durante o processo, a entidade utiliza uma premissa equivocada para inferir o nível de concorrência no setor portuário, uma vez que utiliza os dados de movimentação de contêineres do país, isto é, sem considerar a definição do mercado relevante. A ampliação injustificada do mercado relevante na dimensão geográfica gera conclusão de concentração no mercado. Como já extensamente observado nas análises da ANTAQ e do CADE, a distância e os custos de transporte terrestre são elementos de escolha do terminal portuário, sendo inviável uma comparação entre todos os terminais portuários do país. Em outras palavras, o mercado relevante é mais restrito do que o utilizado de forma superficial pela ABRATEC, o que gera resultados distintos a respeito do nível de concentração portuária. Por fim, cumpre esclarecer que o processo de elaboração da proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa, considerando a complexidade e abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o apoio de consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência pública em atividades. Cabe destacar ainda que a consolidação da Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Pública, mas também as alterações legislativas com impacto na matéria, como por exemplo a Lei nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída em processo normativo e com ampla participação social. As diretrizes de AIR foram observadas como orientações, e não imposições legais inexistente à época do seu aprofundamento.</p>
	Dispositivo Ajustado	
42	Redação Original	Art. 3º, II Aplicação de lacre de segurança: colocação de dispositivo de segurança no contêiner, de forma a demonstrar que o mesmo não foi violado;
	Razão	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)

	Social (CPF/CNPJ)	
	Redação Proposta	(Parte 8 - ABTP) 23. O relatório também anuncia haver "impossibilidade de intervenção tempestiva e seletiva da Agência em cada negócio em particular", quando disponíveis todos os elementos para que o regulador atue mediante uma fiscalização ex post efetiva em casos nos quais restem presentes indícios de infração. F. existência de elevadas barreiras de entrada no setor. A afirmativa não poderia ser mais equivocada em um setor aberto à entrada de novos agentes e que elimine remanescentes pelo menos desde 2013 – como resta evidenciado pelo crescimento no número de terminais localizados fora de portos organizados –, com uma 24. Há de se destacar a apressada e não fundamentada afirmação de que haveria "posição dominante dos terminais portuários perante a carga". A um, porque c por usuários que integram grandes grupos econômicos, soando desarrazoada a atribuição de qualquer tipo de tratamento equiparável a usuários hipossuficiente competitiva apresenta, de forma incontestada, opções diferentes a usuários, que podem optar por outro prestador caso encontre óbices comerciais em um termin posição dominante não pode ser presumida, devendo sempre ser comprovada sobejamente diante de evidências de cada caso concreto.
	Justificativa para Alteração	Reitera "Redação Proposta"
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	A Associação Brasileira dos Terminais Portuários apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306109, cujo conteúdo foi também inserido no s contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, e 65). Dessa forma, passa-se a responder em bloco à cont base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padro desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, represe operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternati da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para f setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Citam-se as seguintes alterações: - Alteração do art. 4º, que determinava a oferta de serviços bá anexo I. Pela nova redação, as diretrizes dos anexos I e II tornam-se referencial para a Agência e o ajuste das tabelas de preço vigentes ao modelo de estrutura d ANTAQ passa a ser opcional. - Exclusão do § 1º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que tratava sobre a discriminação de preços; - Altera pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que flexibiliza ainda mais a possibilidade de segmentação do mercado, inclusive em decorrência da opção normativa p para a disponibilização de calculadora por parte das instalações portuárias conforme diretrizes previstas na norma. - Alteração do art. 12, com a exclusão do trec pacote serviços à somatória dos preços individuais dos serviços que o compõem. Observa-se, portanto, que os principais dispositivos contestados pela ABTP fora objetivo de aumentar a flexibilidade da intervenção regulatória sugerida. Em relação ao argumento de que a proposta é embasada em documentos datados, é ir observação da entidade evidencia que o processo regulatório que resultou na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa e prudente, considerando abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes direta e indiretamente afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência públicas, entre outras atividades. É natural e esperado que no curso de um processo com t desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retratam a construção da análise de impacto da intervenção regulatória. Cabe destacar air Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Públicas como também as alterações legislativas i como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída por meio de rigoroso processo normativo e con
	Dispositivo Ajustado	
	Redação Original	Art. 3º, II Aplicação de lacre de segurança: colocação de dispositivo de segurança no contêiner, de forma a demonstrar que o mesmo não foi violado;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (7829949000107)
	Redação Proposta	II - Aplicação de lacre de segurança: colocação de dispositivo de segurança no contêiner, de forma a demonstrar que o mesmo foi devidamente fechado após est
ID 43	Justificativa para Alteração	A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usupport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas pelos im Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a l a criação de rubricas por serviços inócorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembarque sobre águas, que comprometem a competitivid no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia i infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, incisc que reajustes abusivos, preços inócorrentes e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços publicas pelos terminais. Ti aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio d prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o a o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efe usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve esta e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explicar a justificativa para o ponto de melhoram alteração. O fato gerador da aplicação do lacre de segurança pode advir de parcela inerente ao processo de prestação de serviço de estufagem que também é re portuários, uma vez que não faz sentido colocar a carga no contêiner sem assegurar que o equipamento foi devidamente fechado, assim como etapa posterior à Apenas neste caso é que se justifica uma cobrança autônoma. Importa tecer essas considerações na definição do fato gerador para que essa conformidade estej aplicação do grupo de rubricas a que a aplicação do lacre de segurança faz parte – serviços acessórios.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	As condições a respeito da cobrança do serviço de fornecimento de lacre devem ser detalhadas na tabela de preços da instalação portuária. Eventuais irregulari são passíveis de sanção administrativa.
	Dispositivo Ajustado	
ID 44	Redação Original	Art. 3º, II Aplicação de lacre de segurança: colocação de dispositivo de segurança no contêiner, de forma a demonstrar que o mesmo não foi violado;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	LOCALFRIO S.A. ARMAZENS GERAIS FRIGORIFICOS (58317751000116)
	Redação Proposta	N/A
	Justificativa para Alteração	Mas não é só isso. Durante a elaboração da NT 48/15, o corpo técnico da ANTAQ realizou verificações in loco nos Portos de Santos e Salvador para levantar os cu despendidos para a liberação de contêineres. Na ocasião, o corpo técnico da ANTAQ constatou que os custos para a liberação de mercadorias destinadas às Instê Alfandegadas são, inclusive, menores que os custos verificados na movimentação para armazenagem de carga nos próprios terminais: "As verificações feitas in l Agência Reguladora nos terminais de contêineres do Porto de Santos, bem como a análise das rotinas operacionais em outros portos, como o de Salvador, analis do Processo Administrativo - ANTAQ nº 50300.000022/2000, nos quais se verificou que os custos associados à liberação de contêineres para regimes aduaneiros regime DTA, apresentam custos de movimentação inclusive menores que aqueles destinados a armazenamento nos próprios terminais." Por fim, o reconhece jurídica pelo corpo técnico da ANTAQ se deu também no Relatório de AIR referente à regulamentação do preço-teto de THC2. Veja-se: "[N]otamos que há uma r entre os mercados de movimentação e de armazenagem, porém, com a peculiaridade de que não há uma relação jurídica, um negócio ou contrato, entre os par com o do outro." Portanto, não há qualquer causa jurídica tampouco fática que justifique a existência de um "fato gerador" para cobranças como THC2. E, como

		criar direitos ou obrigações. Constatada a ausência de relação jurídica ou de lei autorizando essa cobrança, a ANTAQ, que não tem competência para legislar dire em resolução, uma nova obrigação não prevista em lei, sob pena de violar o art. 5º, II da CF.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Trata-se mais de um comentário do que uma efetiva contribuição. Com base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes n sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a prc peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adeque transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Além disso, a regu THC e do SSE está pacificada na Resolução Normativa ANTAQ nº 34. Dessa forma, a discussão sobre a matéria está fora do escopo da presente proposta normati
	Dispositivo Ajustado	
ID 45	Redação Original	Art. 3º, III Armazenagem: disponibilização de áreas para acomodação e fiel guarda de mercadorias, podendo ocorrer em áreas descobertas ou cobertas, incluínd contêineres depositados;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (5869999000157)
	Redação Proposta	Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antaq.gov.br.
	Justificativa para Alteração	(b.) Identificação dos atores ou grupos afetados pelo problema regulatório: a. O Guia Orientativo para elaboração de AIR também menciona que “conhecer a visi problema regulatório em questão é um importante”. Ocorre que o diálogo não ocorreu quando da elaboração do AIR, conforme mencionado; b. Com essa ausêr respondidas às perguntas trazidas pelo próprio documento-guia, por exemplo: “Como o problema afeta direta ou indiretamente cada um dos atores?”, “Qual a r observados para cada ator?”, “Os atores afetados contribuem para a permanência ou agravamento do problema? Há alguma mudança de comportamento ou m atores poderiam tomar para evitar ou minimizar seus efeitos?”; (c.) Definição dos objetivos que se pretende alcançar: Segundo as diretrizes do AIR, é necessário alinhados às políticas públicas definidas para o setor e ao planejamento estratégico da agência, órgão ou entidade”. Ocorre que esse formato de regulação é incc públicas governamentais e o entendimento dos diretores dessa Agência também não se alinham ao proposto por essa norma; (d.) Descrição das possíveis altern pelo Guia que, “dentre as alternativas consideradas, deve-se sempre incluir a alternativa de não ação, isto é, de nada fazer, alternativas normativas e, sempre qu normativas”. Ocorre que a Antaq não trouxe detalhadamente a opção de não ação, pois apenas afirmou a sua ausência de sustentabilidade, devido ao art. 9º da do afirmado pela Antaq, esse dispositivo diz respeito à regulação de cobrança específica em caso de verossimilhança de abuso. Isso significa que a opção de não de serviços básicos do setor foi prontamente afastada pela unidade técnica, com base em dispositivo legal que versa sobre serviço e matéria distintos, a ser anal Ainda, é necessário trazer clareza, ao “apresentar as alternativas separadamente, uma a uma, iniciando pela alternativa de não ação”. Mais uma vez, o AIR não si demais formas possíveis, por exemplo a autorregulação. i. Segundo essa Agência, isso não seria cabível “pela impossibilidade de se esperar uma resposta compr nem uma autoregulação por meio de suas associações, pois são comportamentos atípicos nos mercados de infraestrutura pública”. Reitera-se que, no entender falhas de mercado. Além disso, não foram consideradas alternativas que buscassem a maior comunicação entre os agentes e os usuários, no lugar de uma ampla Análise dos possíveis impactos e comparação das alternativas de ação: Por fim, o guia traz que se deve “analisar se as alternativas identificadas são capazes de g superiores aos seus custos e desvantagens, considerando todos os atores impactados”. No entanto, não são detalhados os impactos positivos de nenhuma ação, a. O AIR apenas afirma que “a severa modificação, extensão ou restrição dos atuais conceitos e conteúdos dos serviços portuários traria como impactos negativ imediata, de efeitos desconhecidos no setor, inclusive do ponto de vista jurídico e dos contratos bilaterais, de difícil mensuração e avaliação de efeitos, até mesm marítimo, dado que os terminais têm com essas relações comerciais eminentemente privadas”. Ademais, o item 6.4 do AIR aponta apenas que “Não foram dete regulação proposta”. Ocorre que a proposta vai provocar alteração unilateral dos Contratos de Arrendamentos e Contratos de Adesão firmados pelo Poder Conci pedidos de reequilíbrio e demandas administrativas e judiciais, com possíveis impactos negativos para os cofres públicos e para os próprios serviços prestados, h ordem legal e contratual para a referida intervenção, como já amplamente demonstrado. (f.) Experiência Internacional: O AIR nível II deve necessariamente cont experiência internacional no tratamento regulatório do problema”, o que não se verifica no caso. São mencionados dois exemplos que não suportam a ação regu Handling Charges During and After the Liner Conference Era” (União Europeia): O escopo do trabalho se limita em verificar a evolução da estrutura e do preço de conferenciado (até 2008) e o períodos de competição livre (após 2008), um estudo que não impôs qualquer sorte de padronização e não incluiu os terminais de Frete tiveram imunidade antitruste para fixar preços de frete e seus complementos, como o THC. O regime de Conferências reduzia a competição, pois todos tra membros tinham o compromisso de praticar os fretes ditados pelas Conferências. Após análise, o estudo não propôs padronizar a cesta de serviço do THC, ou co seguem um ambiente não regulado desde então. Desse modo, entendemos que esse exemplo não justifica ou cumpre o requisito de “mapeamento internacioni incompatível com a ação regulatória proposta pela Agência. Este exemplo é particularmente inaplicável como benchmarking internacional pois descreve uma sit regulação que se pretende implantar. Este caso trata de uma situação onde existia padronização de rubricas para o preço do THC adotada pelos transportadores em conferências de fretes até o ano de 2008 que, ao perderem imunidade antitruste para tal associação, passaram a adotar tabelas de preços diferenciados entr padronização adotada até o ano de 2008, a partir do qual a associação em conferências de frete se restou proibida pela Comissão Europeia. Ou seja, se traz com uma situação contrária ao que se pretende implantar. a. “FMC Investigation 28 – Conditions and Practices Relating to Detention, Demurrage and Free-Time in Int Commerce”: A investigação busca avaliar se o alinhamento de interesses comerciais, contratuais e de carga influencia na capacidade de a carga se movimentar c americanos, bem como quais são as práticas de cobrança de demurrage e detenção e relacionadas à atrasos. Como conclusão, (i.) não houve a emissão de norm não ocorreu a imposição para que os terminais e operadores marítimos utilizem uma linguagem padrão para as regras de detenção e demurrage. Houve tão sorr linguagem das regras seja transparente com termos padrões da indústria (e não linguagem hermética), com a criação de um Conselho de Embarcadores e o esta de resolução de divergência entre transportadores marítimos, terminais e embarcadores. Ademais, a ação possui um viés de diálogo e conciliação, não possuind suportar/justificar a proposta de regulação da Antaq. 112. Ou seja, não restou comprovado que houve uma análise das alternativas que evidencie: (a) em que m objetivos definidos (legalidade/efetividade); (b) a relação entre benefícios e custos (eficiência); (c) sua coerência com relação aos objetivos estratégicos da agênc ainda com a experiência internacional; e (d) questões distributivas envolvidas (a exemplo, se há custos suportados de modo desproporcional por algum setor ou que se tenha uma real avaliação da adequação da norma, o que gera insegurança jurídica, desequilibra econômica e financeiramente os empreendimentos e enf investimentos.
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres - ABRATEC apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306113, cujo conteúdo foi tambi em 12 contribuições (IDs 1, 17, 22, 24, 27, 31, 37, 41, 45, 47, 49 e 51). A entidade defende no referido documento que a proposta normativa não seja aprovada, seguintes pontos: (i.) A nova regulação proposta não se coaduna com as determinações do TCU nos acórdãos arrolados na exposição de motivos, uma vez que o: (ii.) A regulação é desnecessária e desarrazoada visto que: (a) não há posição dominante ou Essential Facility por parte dos terminais; (b) inexistente falha de merca demanda dos usuários para a padronização das rubricas, que estão satisfeitos com os serviços; e (d) a prestação de serviços e os preços cobrados estão de acord do comércio internacional; (iii.) Não foi demonstrada a existência de ganho efetivo e tangível com adoção de padronização das rubricas, ao contrário, essa medic sustentabilidade do negócio; (b) impossibilita a inovação e a modernização dos terminais; (c) esvazia a liberdade de negociação dos terminais; (d) acarreta um ri: outras medidas tão invasivas quanto; (e) pode gerar reserva de mercado, e (f) trata-se, em verdade, de um excesso regulatório que pode prejudicar todo o merc: Há diversas incoerências no modelo proposto, o qual: (a) está em desconformidade com a experiência internacional; (b) contraria a Lei nº 13.874/2019; (c) é inco Governo; (d) não se alinha às deliberações da Agência; e (d) é eivado de falhas processuais, visto que o AIR não cumpriu todas as exigências. (v.) A proposta norm consequências apresentadas nos parágrafos anteriores são contrários, ou atingem de alguma forma, diversos institutos legais: a) Lei nº 12.815/2013, art. 3º, inc drasticamente a liberdade de atuação dos operadores portuários, em especial, no que tange à liberdade de preços, criando embaraços à livre concorrência; b) Lei de Direitos de Liberdade Econômica, art. 2, uma vez que não há necessidade de atuação do Estado, considerando que inexistem falhas de mercado. Igualmente, trata de um excesso regulatório, capaz de criar reserva de mercado, bem como de impedir a inovação e a adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de encontro ao disposto no art. 5º, haja vista as falhas formais na elaboração do AIR. c) Lei nº 13.848/2019, art. 4º e 5º, visto que, conforme já ressaltado, cuida-se desnecessária. Igualmente, fere o art. 6º, pois o AIR, como já demonstrado, padece de irregularidades formais. Com base nas contribuições encaminhadas durar feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a instalação portuária observe a desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. I a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serv

		<p>artigo 2º, I e III, a lei arrola como princípios, entre outros, a liberdade no exercício das atividades econômicas e a intervenção subsidiária e excepcional. Diante do direito de toda pessoa jurídica "a garantia de que os negócios jurídicos empresariais paritários serão objeto de livre estipulação das partes pactuantes", Quanto à o art. 4º, I, III e IV do normativo estabelece que deve ser evitado o abuso de poder regulatório, "como criar reserva de mercado", assunto já discutido no âmbito "exigir especificação técnica que não seja necessária para atingir o fim desejado", e "redigir enunciados que impeçam ou retardem a inovação e a adoção de nov mencionado, a proposta de padronização de rubricas viola todos os artigos acima mencionados, como será demonstrado de forma mais visual a seguir: "Quadro 0147/2021". 127. Nessa esteira, a proposição de medidas como a padronização de rubricas carece de respaldo legal e afronta ditames constitucionais que institui Ainda, não há falha de mercado ou efeito anticompetitivo comprovado que atraia a competência da Agência e afaste as garantias legais supracitadas. Desse mod efetividade das disposições constitucionais e legais, com vistas a garantir um ambiente concorrencial próspero, entende-se que o afastamento de regulações exc padronização de rubricas, é a medida mais adequada. VI.4. Contrariedade com a Lei nº 13.848/2019 128. Além das contrariedades apresentadas em relação à Le existência de dissonância do projeto com a Lei nº 13.848/2019, como será demonstrado. Apesar disso, o mesmo Parecer Jurídico nº 19/2020 ampara a legalidad mais especificamente, nos arts. 4º, 5º, 6º, 9º, 10º, 12 e 21: "imagem na Carta ABRATEC - 0147/2021". 129. Interessa-nos aqui os arts. 4º e 5º, uma vez que as qu foram tratadas. Sobre isso, cabe trazer a redação dos dispositivos e as incongruências encontradas em relação à proposta normativa apresentada: "quadro na Ca 130. Pelo exposto, entende-se que a Resolução proposta carece de compatibilidade com a legislação atual. Afinal, impõe obrigações não condizentes com a nec consequentemente, do interesse público, além de não trazer fundamentação coerente com a não utilização da opção "não regular" o mercado. VI.5. Incompatib Governo 131. O Governo Federal publica Política Nacional de Transportes – PNT, com as principais diretrizes para o Setor de Transportes, no qual se enquadra o : esses dispositivos, essa Associação entende que a Resolução que visa padronizar as rubricas portuárias não está compatível. 132. Primeiramente, o Governo Fed série de iniciativas com vistas a tornar o setor portuário brasileiro mais dinâmico, eficiente e competitivo. São exemplos a modernização e desestatização de Aut caso da CODESA), além da implementação de políticas que buscam aumentar os volumes de investimentos no setor e aumentar a competitividade entre os terr desenvolvimento do programa BR do Mar, que incentiva a cabotagem, por meio do PL 4.199/2020).</p>
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	<p>A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres - ABRATEC apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306113, cujo conteúdo foi tamb em 12 contribuições (IDs 1, 17, 22, 24, 27, 31, 37, 41, 45, 47, 49 e 51). A entidade defende no referido documento que a proposta normativa não seja aprovada, seguintes pontos: (i.) A nova regulação proposta não se coaduna com as determinações do TCU nos acórdãos arrolados na exposição de motivos, uma vez que o: (ii.) A regulação é desnecessária e desarrazoada visto que: (a) não há posição dominante ou Essential Facility por parte dos terminais; (b) inexistente falha de merca demanda dos usuários para a padronização das rubricas, que estão satisfeitos com os serviços; e (d) a prestação de serviços e os preços cobrados estão de acord do comércio internacional; (iii.) Não foi demonstrada a existência de ganho efetivo e tangível com adoção de padronização das rubricas, ao contrário, essa medic sustentabilidade do negócio; (b) impossibilita a inovação e a modernização dos terminais; (c) esvazia a liberdade de negociação dos terminais; (d) acarreta um ri: outras medidas tão invasivas quanto; (e) pode gerar reserva de mercado, e (f) trata-se, em verdade, de um excesso regulatório que pode prejudicar toda o merc: Há diversas incoerências no modelo proposto, o qual: (a) está em desconformidade com a experiência internacional; (b) contraria a Lei nº 13.874/2019; (c) é inc: Governo; (d) não se alinha às deliberações da Agência; e (d) é eivado de falhas processuais, visto que o AIR não cumpriu todas as exigências. (v.) A proposta norn consequências apresentadas nos parágrafos anteriores são contrários, ou atingem de alguma forma, diversos institutos legais: a) Lei nº 12.815/2013, art. 3º, in: drasticamente a liberdade de atuação dos operadores portuários, em especial, no que tange à liberdade de preços, criando embarços à livre concorrência; b) Lei de Direitos de Liberdade Econômica, art. 2, uma vez que não há necessidade de atuação do Estado, considerando que inexistem falhas de mercado. Igualmente, trata de um excesso regulatório, capaz de criar reserva de mercado, bem como de impedir a inovação e a adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de encontro ao disposto no art. 5º, haja vista as falhas formais na elaboração do AIR. c) Lei nº 13.848/2019, art. 4º e 5º, visto que, conforme já ressaltado, cuida-se desnecessária. Igualmente, fere o art. 6º, pois o AIR, como já demonstrado, padece de irregularidades formais. Com base nas contribuições encaminhadas durar feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a instalação portuária observe a desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. I a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serv no entanto, que a entidade utiliza uma premissa equivocada para inferir o nível de concorrência no setor portuário, uma vez que utiliza os dados de movimentaç contêineres do país, isto é, sem considerar a definição do mercado relevante. A ampliação injustificada do mercado relevante na dimensão geográfica gera concl nível de concentração no mercado. Como já extensamente observado nas análises da ANTAQ e do CADE, a distância e os custos de transporte terrestre são elem na escolha do terminal portuário, sendo inviável uma comparação entre todos os terminais portuários do país. Em outras palavras, o mercado relevante é mais r utilizado de forma superficial pela ABRATEC, o que gera resultados distintos a respeito do nível de concentração portuária. Por fim, cumpre esclarecer que o proc na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa, considerando a complexidade e abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agente: afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o apoio de consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência p atividades. Cabe destacar ainda que a consolidação da Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audi as alterações legislativas com impacto na matéria, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construi processo normativo e com ampla participação social.</p>
	Dispositivo Ajustado	
ID 48	Redação Original	Art. 3º, IV Atracação: ato ou efeito de uma embarcação encostar em outra embarcação, em um molhe ou em um cais de uma instalação portuária a fim de realiz carregamento e descarregamento de mercadorias, fixando a embarcação por meio de cabos ou espias, para não jogar com o balanço provocado pelas ondas;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)
	Redação Proposta	(Parte 10 - ABTP) 28. A própria Agência, em seu relatório de AIR, reconhece que cada um dos 34 terminais de contêineres cuja existência foi levantada à época p diferentes entre si. Essa característica, por si só, não deveria surpreender ou ser condenada, mas antes do reconhecimento de que reflete a liberdade econômica mediante o incentivo a serviços cada vez mais diferenciados e competitivos por parte dos agentes econômicos. Os casos excepcionais de cobranças abusivas rev equivocadas sinalizam para uma hipóteses evidentemente excepcionais, que merecem a ação pontual da Agência. 29. Intervenções estatais para padronização d facilitarem o trabalho interno de comparação quando das fiscalizações regulatórias, geram efeitos perversos, com custos de dimensões incomensuráveis, e que : no processo decisório da Agência que redundou na proposta de norma. 30. Alega-se que existiria no mercado "competição imperfeita, poder de mercado e exte produção". Nenhuma dessas condições reflete o marco jurídico do setor – muito pelo contrário – e sua configuração não poderia ser presumida, como faz o re mercado competitivo pode ser acometido, pontualmente, de problemas de concorrência atribuíveis a infrações à ordem econômica. Tais hipóteses, no entanto, . pressupostas. Devem ser objeto de investigação, a partir do trabalho de fiscalização a posteriori, a ser exercido pela Agência diante da presença de indícios conc
	Justificativa para Alteração	Reitera "Redação Proposta"
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	<p>A ABTP disse que a ANTAQ estaria pressupondo que existe "competição imperfeita" no setor, como se isso não estivesse evidenciado dentro do processo e dentr investigações da Agência. Está em jogo aqui o abuso da liberdade, não a liberdade em si. A Associação Brasileira dos Terminais Portuários apresentou contribuiç documento SEI 1306109, cujo conteúdo foi também inserido no SIPAS dividido em 24 contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56 65). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às contribuições da entidade. Com base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram fei normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparênc ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça- considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuár de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Citam-s: Alteração do art. 4º, que determinava a oferta de serviços básicos na forma dos grupos do anexo I. Pela nova redação, as diretrizes dos anexos I e II tornam-se r ajuste das tabelas de preço vigentes ao modelo de estrutura de preços normalizada pela ANTAQ passa a ser opcional. - Exclusão do § 1º do art. 11, citado pela A documento, que tratava sobre a discriminação de preços; - Alteração do § 2º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que flexibiliza ainda m: segmentação do mercado, inclusive em decorrência da opção normativa principal ter sido modificada para a disponibilização de calculadora por parte das instalk diretrizes previstas na norma. - Alteração do art. 12, com a exclusão do trecho que limitava o preço do pacote serviços à somatória dos preços individuais dos sei</p>

		<p>Observa-se, portanto, que os principais dispositivos contestados pela ABTP foram modificados com o objetivo de aumentar a flexibilidade da intervenção regulatória. O argumento de que a proposta é embasada em documentos datados, é importante destacar que a observação da entidade evidencia que o processo regulatório e a normativa foi desenvolvido de forma criteriosa e prudente, considerando a complexidade e abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o apoio de consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência pública. É natural e esperado que no curso de um processo com tantas etapas de desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retratam o impacto da intervenção regulatória. Cabe destacar ainda que a consolidação da Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas das partes interessadas, mas também as alterações legislativas com impacto na matéria, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de um processo de rigoroso processo normativo e com ampla participação social.</p>
	Dispositivo Ajustado	
ID 49	Redação Original	Art. 3º, V Colocação na pilha ou empilhamento: movimento realizado do costado da embarcação até local reservado no pátio para a armazenagem do contêiner;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (586999000157)
	Redação Proposta	Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antaq.gov.br.
	Justificativa para Alteração	<p>133. As atitudes acima mencionadas estão alinhadas com a Política Nacional de Transportes – PNT, no que se refere a “incentivar o uso da navegação de cabotagem e a adoção de medidas institucionais, legais e regulatórias com vistas ao aumento da participação da iniciativa privada nos projetos de infraestrutura”. 134. No entanto, conforme o art. 133, há pontos que prejudicam a competitividade do setor. Nesse cenário, há desincentivo para os investimentos privados. Vê-se aí a primeira dissonância com as diretrizes da Política Nacional de Transportes, a saber, a promoção da livre concorrência e a melhoria da governança do setor, (ii.) Estratégia 11 - melhorar a produtividade do sistema portuário na movimentação de cargas, (iii.) Estratégia 12 – reduzir o tempo de espera dos navios nos portos, (iv.) Estratégia 13 - melhorar a eficiência dos serviços anuentes, (v.) Estratégia 14 - melhorar a eficiência dos serviços de acesso aos portos. 136. Veja, a padronização das rubricas enrijece a dinâmica do setor e reduz substancialmente a autonomia dos terminais, ao passo que aumenta a burocracia, implodindo a flexibilidade e a agilidade necessárias à atividade. Sem, contudo, proporcionar nenhum ganho efetivo em produtividade, eficiência ou governança ao setor portuário. 137. Ainda, como já discutido, a medida também tem o condão de reduzir os investimentos em tecnologia e procedimentos, de forma que a produtividade do sistema portuário tende a permanecer estagnada. Desse modo, inexistindo incentivos ao desenvolvimento tecnológico e de qualidade do serviço, a produtividade tende a permanecer estagnada. 138. Resta evidente a intenção do Governo Federal de aproximar o poder público e iniciativa privada por meio de concessões, parcerias e desestatizações, a fim de garantir a modernização do sistema portuário e a competitividade do mercado mundial. Desse modo, a padronização de rubricas, intervenção extremamente invasiva, é incompatível com as diretrizes de governo, além de ter a aptidão jurídica e afastar os investimentos da iniciativa privada. VI.6. Dissonância com as deliberações da Agência 139. Por fim, assevera-se que a nova regulação vai de encontro às deliberações desta agência. Isso porque o colegiado tende a buscar a maior liberdade de negociação entre os agentes e se preocupa com o excesso regulatório. Arrolamos trechos dos votos prolatados no presente processo, qual seja nº 50300.014335/2019-17 e processo nº 50300.000381/2008-86, referente à Revisão de Voto do Diretor Francisval Mendes no processo em questão: "imagens na Carta ABRATEC - 0147/2021". (ii.) Voto do Diretor Mário Povia no processo nº 50300.000381/2008-86: "imagens na Carta ABRATEC - 0147/2021". (iii.) Voto do Diretor Francisval Mendes no processo nº 50300.000381/2008-86: "imagens na Carta ABRATEC - 0147/2021". 141. A justificativa para a alteração é a seguinte: (i.) Pelo respeito à liberdade econômica e às melhores práticas de mercado; (ii.) Pelo entendimento que o setor portuário é um mercado caracterizado pela livre negociação; (iii.) Pela intervenção regulatória residual, mínima e excepcional, isto é, que só é justificada no caso concreto e quando constatada falha de mercado ou efeito concorrencial negativo que a justifique; e (iv.) Pela necessidade de estudos sólidos para a consideração de abusos a serem coibidos. 142. Desse modo, a estipulação de padronização das rubricas é medida excessiva, desnecessária e vai de encontro aos preceitos que devem orientar as deliberações desta Agência, visto que: (i.) viola a garantia de liberdade econômica; (ii.) ignora as melhores práticas de mercado; (iii.) trata-se de intervenção que não é justificada; e (iv.) carece de estudos sólidos que tragam os efeitos concretos no setor. Outrossim, também abre campo para que outras medidas de intervenção sejam trazidas à baila, criando insegurança jurídica, afastando investimentos e aumentando o Custo Brasil. Dessa forma, entende-se que a norma em questão não é adequada à luz do entendimento prioritário da Agência. VII. CONCLUSÃO 143. Conforme se demonstrou exaustivamente, a norma em apreço padece de uma série de defeitos que a tornam inadequada. Em suma, os principais pontos abordados foram: (i.) A nova regulação proposta não se coaduna com as determinações estabelecidas na exposição de motivos, uma vez que os seus objetos são distintos; (ii.) A regulação é desnecessária e desarrazoada visto que: (a) não há posição dominante por parte dos terminais; (b) inexistem falhas de mercado que a justifique; (c) não há demanda dos usuários para a padronização das rubricas, que estão satisfeitos com a prestação de serviços e os preços cobrados estão de acordo com as regras e costumes do comércio internacional; (iii.) Não foi demonstrada a existência de ganhos efetivos com a adoção de padronização das rubricas, ao contrário, essa medida: (a) gera perda de sustentabilidade do negócio; (b) impossibilita a inovação e a modernização do setor; (c) acarreta um risco de incrementalismo de outras medidas tão invasivas quanto; (d) pode gerar reserva de mercado, e (e) cria um excesso regulatório que pode prejudicar todo o mercado portuário nacional. (iv.) Há diversas incoerências no modelo proposto, o qual: (a) está em desconformidade com o comércio internacional; (b) contraria a Lei nº 13.874/2019; (c) é incompatível com as Diretrizes do Governo; (d) não se alinha às deliberações da Agência; e (e) é evadido de o AIR não cumprir todas as exigências. (v.) A proposta normativa e suas possíveis consequências apresentadas nos parágrafos anteriores são contrárias, ou atingem institutos legais: a) Lei nº 12.815/2013, art. 3º, incisos V e VI, visto que restringe drasticamente a liberdade de atuação dos operadores portuários, em especial, criando barreiras à livre concorrência; b) Lei nº 13.874/2019, Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, art. 2, uma vez que não há necessidade de intervenção considerando que inexistem falhas de mercado. Igualmente, viola o art. 4º, vez que se trata de um excesso regulatório, capaz de criar reserva de mercado, bem como de adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de negócios. Por fim, vai de encontro ao disposto no art. 5º, haja vista as falhas formais na elaboração do AIR. art. 4º e 5º, visto que, conforme já ressaltado, cuida-se de medida excessiva e desnecessária. Igualmente, fere o art. 6º, pois o AIR, como já demonstrado, padece de irregularidades formais.</p>
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	<p>Argumentos A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres - ABRATEC apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306113, cujo conteúdo foi dividido em 12 contribuições (IDs 1, 17, 22, 24, 27, 31, 37, 41, 45, 47, 49 e 51). A entidade defende no referido documento que a proposta normativa não é justificada pelos seguintes pontos: (i.) A nova regulação proposta não se coaduna com as determinações do TCU nos acórdãos arrolados na exposição de motivos, uma vez que os seus objetos são distintos; (ii.) A regulação é desnecessária e desarrazoada visto que: (a) não há posição dominante ou Essential Facility por parte dos terminais; (b) inexistem falhas de mercado que a justifique; (c) não há demanda dos usuários para a padronização das rubricas, que estão satisfeitos com os serviços; e (d) a prestação de serviços e os preços cobrados estão de acordo com as regras e costumes do comércio internacional; (iii.) Não foi demonstrada a existência de ganhos efetivos e tangíveis com a adoção de padronização das rubricas, ao contrário, essa medida: (a) gera perda de sustentabilidade do negócio; (b) impossibilita a inovação e a modernização dos terminais; (c) esvazia a liberdade de negociação dos terminais; (d) acarreta um risco de incrementalismo de outras medidas tão invasivas quanto; (e) pode gerar reserva de mercado, e (f) trata-se, em verdade, de um excesso regulatório que pode prejudicar todo o mercado portuário nacional. (iv.) Há diversas incoerências no modelo proposto, o qual: (a) está em desconformidade com a experiência internacional; (b) contraria a Lei nº 13.874/2019; (c) é incompatível com as Diretrizes do Governo; (d) não se alinha às deliberações da Agência; e (e) é evadido de falhas processuais, visto que o AIR não cumpriu todas as exigências. (v.) A proposta normativa e suas possíveis consequências apresentadas nos parágrafos anteriores são contrárias, ou atingem de alguma forma, diversos institutos legais: a) Lei nº 12.815/2013, art. 3º, inciso V, visto que restringe drasticamente a liberdade de atuação dos operadores portuários, em especial, criando barreiras à livre concorrência; b) Lei nº 13.874/2019, Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, art. 2, uma vez que não há necessidade de intervenção considerando que inexistem falhas de mercado. Igualmente, viola o art. 4º, vez que se trata de um excesso regulatório, capaz de criar reserva de mercado, bem como de adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de negócios. Por fim, vai de encontro ao disposto no art. 5º, haja vista as falhas formais na elaboração do AIR. c) Lei nº 13.848/2019, art. 4º e 5º, visto que, conforme já ressaltado, cuida-se de medida desnecessária. Igualmente, fere o art. 6º, pois o AIR, como já demonstrado, padece de irregularidades formais. Com base nas contribuições encaminhadas durante o processo de elaboração da proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a instalação portuária observe a metodologia de desenvolvimento e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. A proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que sejam atendidos os requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários, isto é, sem considerar a definição do mercado relevante. A ampliação injustificada do mercado relevante na dimensão geográfica gera consequências negativas em termos de concentração no mercado. Como já extensamente observado nas análises da ANTAQ e do CADE, a distância e os custos de transporte terrestre são elementos que influenciam a escolha do terminal portuário, sendo inviável uma comparação entre todos os terminais portuários do país. Em outras palavras, o mercado relevante é mais restrito do que o mercado superficial pela ABRATEC, o que gera resultados distintos a respeito do nível de concentração portuária. Por fim, cumpre esclarecer que o processo de elaboração da proposta normativa foi conduzido de forma transparente e com ampla participação social.</p>

		na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa, considerando a complexidade e abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o apoio de consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência p atividades. Cabe destacar ainda que a consolidação da Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audi as alterações legislativas com impacto na matéria, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construído processo normativo e com ampla participação social.
	Dispositivo Ajustado	
ID 50	Redação Original	Art. 3º, V Colocação na pilha ou empilhamento: movimento realizado do costado da embarcação até local reservado no pátio para a armazenagem do contêiner;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)
	Redação Proposta	(Parte 11 - ABTP) 31. Conclui-se, portanto, que as motivações não refletem apenas um dever de transparência. Até porque, se fosse esse o caso, haveria uma sé que sequer foram exploradas pela Análise de Impacto Regulatório, sem ocasionar qualquer tipo de unificação cogente. O que a motivação externada nos docum equivocado de pressuposições sobre o funcionamento de um mercado em que vigora a liberdade de preços. 32. Cumpre, por fim, explorar uma segunda motiva A própria ANTAQ registra que a proposta de norma guarda ressonância com decisão do Tribunal de Contas da União, por meio do Acórdão nº 923/2019-Plenário determinação em seu item 9.3.3: “9.3.3. em obediência ao princípio da publicidade, regule a atuação de todos os concessionários e arrendatários, de forma a ex aos usuários da composição dos custos da THC e de todos os itens da Cesta de Serviços, incluída nessa regulamentação a descrição, por meio de normativo próp cobertos e informe ao Tribunal acerca do cumprimento desta determinação no prazo de 90 (noventa) dias;” 33. Deve-se observar que o referido processo admin cuidou de denúncia acerca de alegada prática abusiva de “tarifa (sic)” praticada por arrendamento portuário” que se encontra datada e que certamente não refl da própria Corte de Contas. Isso porque, mais recentemente, o próprio TCU reconheceu a necessidade de se fomentar a competitividade em contratos de empre portuárias, sejam elas localizadas dentro ou fora de Portos Organizados. Cuida-se de ponto fundamental para o desenvolvimento setorial, como se decidiu no ân 2.711/2020-Plenário.
	Justificativa para Alteração	Reitera "Redação Proposta"
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	A citada decisão do TCU encontra-se plenamente vigente e não foi revogada, logo, cumpre a ANTAQ sua aplicação. Associação Brasileira dos Terminais Portuário: e-mail, conforme documento SEI 1306109, cujo conteúdo foi também inserido no SIPAS dividido em 24 contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 60, 61, 62, 63, e 65). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às contribuições da entidade. Com base nas contribuições encaminhadas durante a audiência proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a instalação portuária observe as diretrizes de tr divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalaç requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuário alterações: - Alteração do art. 4º, que determinava a oferta de serviços básicos na forma dos grupos do anexo I. Pela nova redação, as diretrizes dos anexos I e II Agência e o ajuste das tabelas de preço vigentes ao modelo de estrutura de preços normalizada pela ANTAQ passa a ser opcional. - Exclusão do § 1º do art. 11, c 11 do documento, que tratava sobre a discriminação de preços; - Alteração do § 2º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que flexibiliza a segmentação do mercado, inclusive em decorrência da opção normativa principal ter sido modificada para a disponibilização de calculadora por parte das instalk diretrizes previstas na norma. - Alteração do art. 12, com a exclusão do trecho que limitava o preço do pacote serviços à somatória dos preços individuais dos sei Observa-se, portanto, que os principais dispositivos contestados pela ABTP foram modificados com o objetivo de aumentar a flexibilidade da intervenção regulat argumento de que a proposta é embasada em documentos datados, é importante destacar que a observação da entidade evidencia que o processo regulatório (normativa foi desenvolvido de forma criteriosa e prudente, considerando a complexidade e abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o apoio de consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência p atividades. É natural e esperado que no curso de um processo com tantas etapas de desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retrat impacto da intervenção regulatória. Cabe destacar ainda que a consolidação da Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas d Públicas como também as alterações legislativas com impacto na matéria, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de por meio de rigoroso processo normativo e com ampla participação social.
	Dispositivo Ajustado	
ID 51	Redação Original	Art. 3º, VI Desamarração: ato ou efeito de retirar as espias no cabeço do cais ou convés de outro navio, no caso de desatracação de uma embarcação a outra;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	ABRATEC - Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (5869999000157)
	Redação Proposta	Vide Carta ABRATEC - 0147/2021, de 20 de abril de 2021, encaminhada à ANTAQ através do e-mail anexo_audiencia042021@antaq.gov.br.
	Justificativa para Alteração	144. Ante todo o exposto, esta Associação entende que não se mostram claros os benefícios a serem trazidos pela proposta normativa de padronização de rubrici entende-se que a medida é excessiva, pois não vislumbram falhas no mercado que demandem atuação incisiva da Agência. Ademais, preocupa-se com os efeito: gerados, uma vez que a padronização de rubricas distanciará o setor portuário brasileiro das melhores práticas regulatórias e comerciais internacionais. 145. O A destas Contribuição. ABRATEC – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS DE CONTÊINERES Sérgio Salomão Presidente Executivo
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	Os efeitos negativos não foram quantificados pela contribuições, apenas citados retoricamente. Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres - ABRATEC aq mail, conforme documento SEI 1306113, cujo conteúdo foi também inserido no SIPAS dividido em 12 contribuições (IDs 1, 17, 22, 24, 27, 31, 37, 41, 45, 47, 49 e referido documento que a proposta normativa não seja aprovada, principalmente pelos seguintes pontos: (i.) A nova regulação proposta não se coaduna com as acórdãos arrolados na exposição de motivos, uma vez que os seus objetos são distintos; (ii.) A regulação é desnecessária e desarrazoada visto que: (a) não há po Facility por parte dos terminais; (b) inexistente falha de mercado que a justifique; (c) não há demanda dos usuários para a padronização das rubricas, que estão sati prestação de serviços e os preços cobrados estão de acordo com as regras e costumes do comércio internacional; (iii.) Não foi demonstrada a existência de ganh adoção de padronização das rubricas, ao contrário, essa medida: (a) gera perda de sustentabilidade do negócio; (b) impossibilita a inovação e a modernização dc liberdade de negociação dos terminais; (d) acarreta um risco de incrementalismo de outras medidas tão invasivas quanto; (e) pode gerar reserva de mercado, e l um excesso regulatório que pode prejudicar todo o mercado portuário nacional. (iv.) Há diversas incoerências no modelo proposto, o qual: (a) está em desconfo internacional; (b) contraria a Lei nº 13.874/2019; (c) é incompatível com as Diretrizes do Governo; (d) não se alinha às deliberações da Agência; e (d) é evado de o AIR não cumpriu todas as exigências. (v.) A proposta normativa e suas possíveis consequências apresentadas nos parágrafos anteriores são contrários, ou ating institutos legais: a) Lei nº 12.815/2013, art. 3º, incisos V e VI, visto que restringe drasticamente a liberdade de atuação dos operadores portuários, em especial, r preços, criando embarços à livre concorrência; b) Lei nº 13.874/2019, Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, art. 2, uma vez que não há necessidade c considerando que inexistem falhas de mercado. Igualmente, viola o art. 4º, vez que se trata de um excesso regulatório, capaz de criar reserva de mercado, bem c a adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de negócios. Por fim, vai de encontro ao disposto no art. 5º, haja vista as falhas formais na elaboração do . art. 4º e 5º, visto que, conforme já ressaltado, cuida-se de medida excessiva e desnecessária. Igualmente, fere o art. 6º, pois o AIR, como já demonstrado, padec Com base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a p referencial, desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máxim conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e ofer os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necc competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Destaca-se, no entanto, que a entidade utiliza uma premissa equivocada par

		concorrência no setor portuário, uma vez que utiliza os dados de movimentação de todos os terminais de contêineres do país, isto é, sem considerar a definição ampliada injustificada do mercado relevante na dimensão geográfica gera conclusões incorretas a respeito do nível de concentração no mercado. Como já existiram análises da ANTAQ e do CADE, a distância e os custos de transporte terrestre são elementos de grande importância na escolha do terminal portuário, sendo inviáveis todos os terminais portuários do país. Em outras palavras, o mercado relevante é mais restrito do que aquele utilizado de forma superficial pela ABRATEC, o que não respeita o nível de concentração portuária. Por fim, cumpre esclarecer que o processo regulatório que resultou na proposta normativa foi desenvolvido de forma complexa e abrangente do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes direta e indiretamente afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência públicas, entre outras atividades. Cabe destacar ainda que a consolidação da ANTAQ absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Públicas como também as alterações legislativas com impacto na matéria, como a Lei nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída por meio de rigoroso processo normativo e com ampla participação social.
	Dispositivo Ajustado	
ID 52	Redação Original	Art. 3º, VI Desamarração: ato ou efeito de retirar as espigas no cabeço do cais ou convés de outro navio, no caso de desatracação de uma embarcação a outra;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)
	Redação Proposta	(Parte 12 - ABTP) 34. Pelas razões já expostas supra, o entendimento contido no já ultrapassado item do Acórdão nº 923/2019-Plenário incidem nas mesmas premissas explicitadas. III. DAS PREMISSAS EQUIVOCADAS UTILIZADAS NO RELATÓRIO KATÁLISYS 35. Na análise de impacto da proposta regulatória, consubstanciada na Resolução de Gerência de Regulação Portuária (GRP) esclarece que o relatório elaborado pela Consultoria Katálysysis foi utilizado para embasar a referida análise. A GRP destacou referências internacionais ("benchmarking") dos maiores portos europeus, citando, especificamente, o porto de Antuérpia, Bélgica e, ainda, os relatórios: Commission, relativos ao procedimento Fact Finding Investigation nº 28, em curso nos EUA. 36. Ao cotejar o conteúdo do relatório de AIR, bem como do relatório "Katálysysis", em especial na seção denominada "Benchmarking – Outros países", com informações colhidas junto às fontes oficiais ou aos documentos de acesso público, as conclusões contidas neste relatório são incorretas e não se sustentam quando confrontadas com os fatos. 37. Nesse sentido, considerando os equívocos tomados no relatório Katálysysis, é necessário apontar que, ao contrário do que pretende afirmar a GRP, o referido relatório é ineficaz para fins de mapeamento da experiência internacional de subsídio à proposta de resolução relativa ao problema regulatório identificado. Ainda, o relatório de AIR preparado pela GRP tampouco contém descrição ou corroboração de "benchmarking" internacional. É importante ressaltar que esse mapeamento é exigido pelo Decreto no 10.411, de 30 de junho de 2020. 38. Relataremos, a seguir, as afirmações acima.
	Justificativa para Alteração	Reitera "Redação Proposta"
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	A contribuição não disse quem ponto esta incorreta a conclusão do estudo de benchmarking. Associação Brasileira dos Terminais Portuários apresentou contribuições em documento SEI 1306109, cujo conteúdo foi também inserido no SIPAS dividido em 24 contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56 e 65). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às contribuições da entidade. Com base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitas alterações normativas, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se a consideração das peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Citam-se as alterações do art. 4º, que determinava a oferta de serviços básicos na forma dos grupos do anexo I. Pela nova redação, as diretrizes dos anexos I e II tornam-se obrigatórias e o ajuste das tabelas de preço vigentes ao modelo de estrutura de preços normalizada pela ANTAQ passa a ser opcional. - Exclusão do § 1º do art. 11, citado pela ANTAQ no documento, que tratava sobre a discriminação de preços; - Alteração do § 2º do art. 11, citado pela ANTAQ no parágrafo 11 do documento, que flexibiliza ainda mais a segmentação do mercado, inclusive em decorrência da opção normativa principal ter sido modificada para a disponibilização de calculadora por parte das instalações portuárias previstas na norma. - Alteração do art. 12, com a exclusão do trecho que limitava o preço do pacote de serviços à somatória dos preços individuais dos serviços. Observa-se, portanto, que os principais dispositivos contestados pela ABTP foram modificados com o objetivo de aumentar a flexibilidade da intervenção regulatória, argumento de que a proposta é embasada em documentos datados, é importante destacar que a observação da entidade evidencia que o processo regulatório desenvolvido de forma criteriosa e prudente, considerando a complexidade e abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes diretamente afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o apoio de consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência públicas, entre outras atividades. É natural e esperado que no curso de um processo com tantas etapas de desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retratam o impacto da intervenção regulatória. Cabe destacar ainda que a consolidação da Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante as Audiências Públicas como também as alterações legislativas com impacto na matéria, como por exemplo a Lei nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída por meio de rigoroso processo normativo e com ampla participação social.
	Dispositivo Ajustado	
ID 53	Redação Original	Art. 3º, VII Desapeação a bordo: ato ou efeito de desafixar as cargas a bordo da embarcação, no seu porão ou no seu convés;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)
	Redação Proposta	(Parte 13 - ABTP) III.A. REFERÊNCIA NOS (MAIORES) PORTOS EUROPEUS. O "CASE" DO PORTO DE ANTUÉRPPIA, NA BÉLGICA, COM ATENÇÃO ESPECIAL PARA O TERMO "FREIGHT STATIONS". Consultoria Katálysysis, na seção "4", intitulado "Benchmarking – Outros países", consta, tão somente, uma breve descrição das conexões logísticas do Porto de Antuérpia, na Bélgica, que não menciona a existência de 15 (quinze) terminais de contêineres e "freight stations", os quais atuam na atividade de movimentação de contêineres e cargas. Ainda, o relatório tampouco aponta que não existe na legislação portuária belga quaisquer obrigações impostas aos terminais portuários em relação a preços, nem mesmo a obrigatoriedade quanto à padronização das rubricas que utilizam para a precificação de seus serviços. De fato, a maioria dos terminais portuários de Antuérpia, bem como os terminais de Antuérpia, não possuem tabelas de preços, basta consultar os websites locais das Empresas PSA Antwerp (https://www.psa-antwerp.be/en/terminals) e da DP World Antwerp (https://www.dpworld.com/antwerp), e constatar a ausência das tabelas de preços. 41. A título de exemplo, para confirmar que os principais terminais de contêineres do Porto de Antuérpia não possuem tabelas de preços, basta consultar os websites locais das Empresas PSA Antwerp (https://www.psa-antwerp.be/en/terminals) e da DP World Antwerp (https://www.dpworld.com/antwerp), e constatar a ausência das tabelas de preços. 42. Em relação às práticas comerciais para a cobrança da THC (Terminal Handling Charge) que se verifica é que a cobrança é realizada contra os embarcadores e consignatários pelas Companhias de Navegação e não pelos terminais. Não há padronização de preços praticada pelas Companhias de Navegação para a cobrança da THC. Para comprovar o fato, basta comparar as informações disponibilizadas na internet por duas das principais Companhias de Navegação que operam no porto de Antuérpia, a respeito da cobrança de THC e de demais valores de serviços portuários.
	Justificativa para Alteração	Reitera "Redação Proposta".
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	A contribuição visa contrariar o princípio da publicidade e transparência que consta na Lei dos Portos. Associação Brasileira dos Terminais Portuários apresentou contribuições em documento SEI 1306109, cujo conteúdo foi também inserido no SIPAS dividido em 24 contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 52, 53, 56, 62, 63, e 65). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às contribuições da entidade. Com base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitas alterações normativas, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se a consideração das peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Citam-se as alterações do art. 4º, que determinava a oferta de serviços básicos na forma dos grupos do anexo I. Pela nova redação, as diretrizes dos anexos I e II tornam-se obrigatórias e o ajuste das tabelas de preço vigentes ao modelo de estrutura de preços normalizada pela ANTAQ passa a ser opcional. - Exclusão do § 1º do art. 11, c
	Dispositivo Ajustado	

		11 do documento, que tratava sobre a discriminação de preços; - Alteração do § 2º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que flexibiliza a segmentação do mercado, inclusive em decorrência da opção normativa principal ter sido modificada para a disponibilização de calculadora por parte das instâncias diretrizes previstas na norma. - Alteração do art. 12, com a exclusão do trecho que limitava o preço do pacote serviços à somatória dos preços individuais dos serviços. Observa-se, portanto, que os principais dispositivos contestados pela ABTP foram modificados com o objetivo de aumentar a flexibilidade da intervenção regulatória. O argumento de que a proposta é embasada em documentos datados, é importante destacar que a observação da entidade evidencia que o processo regulatório normativo foi desenvolvido de forma criteriosa e prudente, considerando a complexidade e abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o apoio de consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência públicas. É natural e esperado que no curso de um processo com tantas etapas de desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retratam o impacto da intervenção regulatória. Cabe destacar ainda que a consolidação da Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Públicas como também as alterações legislativas com impacto na matéria, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de um processo de rigoroso processo normativo e com ampla participação social.
	Dispositivo Ajustado	
ID 54	Redação Original	Art. 3º, VIII Desatracação: ato ou efeito afastar a embarcação do cais ou de qualquer local em que ela esteja atracada;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)
	Redação Proposta	(Parte 14 - ABTP) 43. Ainda, a OOCL disponibiliza sua lista de preços complementares ao frete (incluindo THC), para o Porto de Antuérpia, no seguinte endereço: https://www.oocl.com/belgium/eng/localinformation/localsurcharges/Pages/Local%20Port%20Surcharges.aspx 44. A Hamburg Sud, por sua vez, disponibiliza sua lista de preços complementares ao frete (incluindo THC), para o Porto de Antuérpia, no seguinte endereço da internet: https://www.hamburgsud.com/liner/media/hamburg_sud_liner_shipping/country_information/reu_1/belgium/_local_charges_hs_belgium_as_from_012017/Original_Local_charges_2-2021.pdf 45. Assim, verifica-se que basta uma rápida leitura para constatar que não são padronizadas a estrutura e as rubricas de serviços dessas companhias de navegação. Tabela de preços relativos ao THC, nas operações que realizam em Antuérpia. 46. A conclusão, portanto, é que o Relatório Katálysis não traz nenhuma informação sobre as rubricas de serviços no Porto de Antuérpia, uma vez que tal padronização, de fato, não existe. Além disso, é incorreta a inferência da GRP/ANTAQ, em seu relatório, de que o Porto de Antuérpia um "benchmarking" de iniciativas de padronização de tabelas de preços de terminais, pois, uma breve pesquisa consegue comprovar que tal realidade não existe. III.B. A REFERÊNCIA AOS RELATÓRIOS DA FEDERAL MARITIME COMMISSION, RELATIVOS AO PROCEDIMENTO FACT FINDING INVESTIGATION Nº 28, EM SEU RELATÓRIO DA CONSULTORIA KATALYSIS, QUANTO AO RELATÓRIO DE AIR PREPARADO PELA GRP, MENCIONAM O PROCESSO "FACT FINDING INVESTIGATION Nº 28", EM CURSO NOS EUA, COORDENADO POR UM ÓRGÃO REGULADOR VOLTADA PARA PADRONIZAÇÃO DE REGRAS E SERVIÇOS, A FIM DE JUSTIFICAR A INTERFERÊNCIA PROPOSTA NA PRESENTE CONSULTA PÚBLICA.
	Justificativa para Alteração	Reitera "Redação Proposta"
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	Repetição dos argumentos anteriores. A Associação Brasileira dos Terminais Portuários apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306109, com o conteúdo inserido no SIPAS dividido em 24 contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, e 65). Dessa forma, passa a ser considerada a contribuição da entidade. Com base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a padronização opcional e referencial, desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de operação portuária representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades das alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Citam-se as seguintes alterações: - Alteração do art. 1º da oferta de serviços básicos na forma dos grupos do anexo I. Pela nova redação, as diretrizes dos anexos I e II tornam-se referencial para a Agência e o ajuste das tabelas de preços de acordo com o modelo de estrutura de preços normalizada pela ANTAQ passa a ser opcional. - Exclusão do § 1º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que trata da opção normativa principal ter sido modificada para a disponibilização de calculadora por parte das instalações portuárias conforme diretrizes previstas na norma. Observa-se, portanto, que os principais dispositivos contestados pela ABTP foram modificados com o objetivo de aumentar a flexibilidade da intervenção regulatória sugerida. Em relação ao argumento de que a proposta é embasada em documentos datados, é importante destacar que a observação da entidade evidencia que o processo regulatório que resultou na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa e abrangente do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes diretamente e indiretamente afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o apoio de consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência públicas, entre outras atividades. É natural e esperado que no curso de um processo com tantas etapas de desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retratam a construção da análise de impacto da intervenção regulatória. Cabe destacar ainda que a consolidação da Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Públicas como também as alterações legislativas com impacto na matéria, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída por meio de rigoroso processo normativo e com ampla participação social.
Dispositivo Ajustado		
ID 55	Redação Original	Art. 3º, IX Desembarque: ato ou ação de descarregar a bordo de embarcação;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)
	Redação Proposta	(Parte 15 - ABTP) 48. Ocorre que, a situação na realidade é bem diferente. O "Fact Finding Investigation nº 28" é uma iniciativa da Federal Maritime Commission dos Estados Unidos responsável pela regulação das atividades de navegação naquele país. A referida investigação trata das práticas de cobrança de taxas de "detention" e de transportadores marítimos e/ou terminais portuários. 49. Cabe esclarecer, preliminarmente, que essas taxas não são cobradas com o propósito de remunerar os terminais portuários, mas tem como natureza jurídica característica de indenização, tendo em vista que se trata de um pagamento feito em decorrência do atraso no uso de contêineres ou, ainda, de ressarcimento pelo uso indevido de espaços nos terminais por prazo superior à franquia usualmente concedida. 50. As conclusões da investigação, bem como as recomendações deles derivados. No capítulo final do documento, intitulado "Conclusions and Recommendations", recomenda-se a adoção de linguagem padronizada para as práticas de cobrança de "demurrage" e "detention". 51. No entanto, a recomendação final do relatório, foi a de organizar grupos de especialistas para decidir sobre as práticas comerciais viáveis para a cobrança dessas taxas, conforme se extrai do trecho: "The Commission recommends that the Commission organize FMC Innovation Teams composed of industry leaders who will meet on a limited, short-term basis to refine current and detention approaches in the above areas"
	Justificativa para Alteração	Reitera "Redação Proposta"
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	A Associação Brasileira dos Terminais Portuários apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306109, cujo conteúdo foi também inserido no SIPAS dividido em 24 contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, e 65). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às contribuições da entidade. Com base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização de operação portuária opcional e referencial, desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Citam-se as seguintes alterações: - Alteração do art. 4º, que determinava a oferta de serviços básicos

		anexo I. Pela nova redação, as diretrizes dos anexos I e II tornam-se referencial para a Agência e o ajuste das tabelas de preço vigentes ao modelo de estrutura de ANTAQ passa a ser opcional. - Exclusão do § 1º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que tratava sobre a discriminação de preços; - Altera pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que flexibiliza ainda mais a possibilidade de segmentação do mercado, inclusive em decorrência da opção normativa para a disponibilização de calculadora por parte das instalações portuárias conforme diretrizes previstas na norma. - Alteração do art. 12, com a exclusão do trecho pacote serviços à somatória dos preços individuais dos serviços que o compõem. Observa-se, portanto, que os principais dispositivos contestados pela ABTP foram objetivo de aumentar a flexibilidade da intervenção regulatória sugerida. Em relação ao argumento de que a proposta é embasada em documentos datados, é ir observação da entidade evidencia que o processo regulatório que resultou na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa e prudente, considerando abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes direta e indiretamente afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência públicas, entre outras atividades. É natural e esperado que no curso de um processo com o desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retratam a construção da análise de impacto da intervenção regulatória. Cabe destacar a Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Públicas como também as alterações legislativas, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída por meio de rigoroso processo normativo e con
	Dispositivo Ajustado	
ID 56	Redação Original	Art. 3º, X Desengate em terra: procedimento de desprender, desafixar o contêiner do veículo de transporte em terra;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)
	Redação Proposta	(Parte 16 - ABTP) 52. Ressalte-se, portanto, que a opção regulatória recomendada pela FMC não foi impor a padronização das rubricas de cobranças de serviços, mas, antes, recomendar a auto-regulação do setor. 53. Em paralelo, o relatório de AIR preparado pela GRP simplesmente descarta a mesma possibilidade para o seria um "comportamento atípico", propondo, ao invés de adotar possibilidade prevista em regulações internacionais, a proposta de implementar a solução de e próprios, uma estrutura de padronização compulsória de todos os serviços portuários prestados pelos terminais portuários no Brasil. III.C. OUTRAS REFERÊNCIAS SOBRE O ESTUDO INTITULADO "TERMINAL HANDLING CHARGES DURING AND AFTER LINER CONFERENCE ERA", PATROCINADO PELA COMISSÃO EUROPEIA. 54. T autoria de Ben Hackett, elaborado em 2009 para a Comissão Europeia (European Commission - EC). O autor afirma que o conteúdo do relatório não reflete a opinião não pode ser entendido como declaração da posição oficial da Comissão Europeia, vejamos: "This report does not necessarily reflect the European Commission's regarded as stating an official position of the European Commission"
	Justificativa para Alteração	Reitera "Redação Proposta"
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	A Associação Brasileira dos Terminais Portuários apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306109, cujo conteúdo foi também inserido no relatório em contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, e 65). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às contribuições em base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, repress operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para funcionamento e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Citam-se as seguintes alterações: - Alteração do art. 4º, que determinava a oferta de serviços básicos em anexo I. Pela nova redação, as diretrizes dos anexos I e II tornam-se referencial para a Agência e o ajuste das tabelas de preço vigentes ao modelo de estrutura de ANTAQ passa a ser opcional. - Exclusão do § 1º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que tratava sobre a discriminação de preços; - Altera pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que flexibiliza ainda mais a possibilidade de segmentação do mercado, inclusive em decorrência da opção normativa para a disponibilização de calculadora por parte das instalações portuárias conforme diretrizes previstas na norma. - Alteração do art. 12, com a exclusão do trecho pacote serviços à somatória dos preços individuais dos serviços que o compõem. Observa-se, portanto, que os principais dispositivos contestados pela ABTP foram objetivo de aumentar a flexibilidade da intervenção regulatória sugerida. Em relação ao argumento de que a proposta é embasada em documentos datados, é ir observação da entidade evidencia que o processo regulatório que resultou na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa e prudente, considerando abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes direta e indiretamente afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência públicas, entre outras atividades. É natural e esperado que no curso de um processo com o desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retratam a construção da análise de impacto da intervenção regulatória. Cabe destacar a Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Públicas como também as alterações legislativas, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída por meio de rigoroso processo normativo e con
	Dispositivo Ajustado	
ID 57	Redação Original	Art. 3º, XI Desestufagem: procedimento de retirada, descarregamento de produtos, máquinas ou equipamentos da parte interna de um contêiner. Também cont
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)
	Redação Proposta	(Parte 17 - ABTP) 55. O documento apresenta fatos acerca das práticas de precificação adotadas por Companhias de Navegação para a cobrança de fretes marítimos denominadas "THC" ("Terminal handling charges (THC) are effectively charges collected by shipping lines). Apesar do nome favorecer uma interpretação equivocada entre outros fatos: a) que a cobrança de "THC" pelos Armadores não guarda relação direta com os serviços prestados pelos terminais de contêineres; b) que as práticas de precificação são definidas individualmente por cada armador (inexistindo, portanto, padronização) e, em decorrência disso, c) existe significativa diferença nas cobranças desses valores, segundo os portos, países e armadores envolvidos. 56. O documento trata, portanto, de tema relacionado ao eixo da navegação e, portanto, boa prática que possa ser aproveitada para embasar a iniciativa de padronização das rubricas dos serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres no Brasil. B CONTIDAS NO RELATÓRIO DA KATÁLYSIS - RELATIVAS ÀS NORMAS EUROPEIAS "UE - COMISSÃO - 4056-1986 - EXCEPCIONALIZAÇÃO", "UE - COMISSÃO - 1419-2006-1986", "E - COMISSÃO - 1084-2017 - FOMENTO", "UE - COMISSÃO - 352-2017 - TRANSPARÊNCIA", E AS NORMAS AMERICANAS "US - ECFR - CODE OF FEDERAL REGULATIONS 530" 57. As normas "Council Regulation (EEC) nº 4056/86" e "Council Regulation (EC) nº 1419/2006" de 25 de setembro de 2006, aplicação de regras de Tratado para a Navegação Marítima. Já a norma "Comission Regulation (EU) 2017/1084", dispõe sobre as condições para o subsídio de desenvolvimento de infraestruturas aeroportuária e portuária por Estados Membros da União Europeia.
	Justificativa para Alteração	Reitera "Redação Proposta".
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	Essa matéria da RN 34, não está na norma em discussão. Associação Brasileira dos Terminais Portuários apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306109, cujo conteúdo foi também inserido no SIPAS dividido em 24 contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, e 65). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às contribuições da entidade. Com base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendendo a padronização opcional e referencial, desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Citam-se as seguintes alterações: - Alteração do art. 4º, que determinava a oferta de serviços básicos na forma dos grupos do anexo I. Pela nova redação, as diretrizes dos anexos I e II tornam-se referencial para a Agência e o ajuste das tabelas de preço vigentes ao modelo de estrutura de preços normalizada pela ANTAQ passa a ser opcional. - Exclusão do § 1º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que tratava sobre a discriminação de preços; - Alteração do § 2º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que flexibiliza ainda mais a possibilidade de segmentação do mercado
	Dispositivo Ajustado	

		opção normativa principal ter sido modificada para a disponibilização de calculadora por parte das instalações portuárias conforme diretrizes previstas na norma exclusão do trecho que limitava o preço do pacote serviços à somatória dos preços individuais dos serviços que o compõem. Observa-se, portanto, que os princi pela ABTP foram modificados com o objetivo de aumentar a flexibilidade da intervenção regulatória sugerida. Em relação ao argumento de que a proposta é em dados, é importante destacar que a observação da entidade evidencia que o processo regulatório que resultou na proposta normativa foi desenvolvido de forr considerando a complexidade e abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes direta e indiretamente afetados por meio de reuniões, visit o apoio de consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência públicas, entre outras atividades. É natural e esperado que no curso etapas de desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retratam a construção da análise de impacto da intervenção regulatória. Cabe d consolidação da Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Públicas como também as altera na matéria, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída por meio de rigoroso processo norr participação social.
	Dispositivo Ajustado	
ID 58	Redação Original	Art. 3º, XII Embarque: ato ou ação de carregar a bordo de embarcação;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)
	Redação Proposta	(Parte 18 - ABTP) 58. Finalmente, a norma "Regulation (EU) 2017/3052 of the European Parliament and of The Council", trata de recomendar procedimentos nãc observados por Autoridades Portuárias para a cobrança de taxas relativas ao uso da infraestrutura aquaviária, bem como para o fornecimento de serviços de pra portanto, que nenhum desses documentos tratam dos temas sob análise de impacto regulatório da proposta de padronização das rubricas dos serviços básicos p contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares. É incompreensível, portanto, por quais razões foram abordada 60. As normas americanas contidas no "US Code of Federal Regulations – Title 46 ? Chapter IV ? Subchapter B ? Parts 520 e 530", tratam da obrigação imposta à: de registrarem suas Tabelas de Fretes ("Tariffs"), Acordos Comerciais e acordos coletivos de trabalho junto à Federal Maritime Commission. 61. A bem da verdade deixou de mencionar o teor da norma americana "US Code of Federal Regulations Title 46 ? Chapter IV ? Subchapter B ? Part 525", que estabelece ser opcional a portuário nos Estados Unidos (MTO – Maritime terminal operator), a iniciativa de publicar tabelas de preços para conhecimento público, vejamos: A MTO may r rates, regulations, and practices to the public at its discretion. 62. Portanto, não existe na norma - a qual trata especificamente das obrigações quanto à tabelas c portuários -, qualquer determinação de padronizar as rubricas de serviços portuários.
	Justificativa para Alteração	Reitera "Redação Proposta"
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	A lei nº 10.233/2001 prescreve que a ANTAQ tem o poder normativo sobre as operações portuária, visando combater os efeitos da competição imperfeito. A pa são instrumentos clássicos da redução de assimetria de informação, falha de mercado que caracteriza a competição imperfeita. Associação Brasileira dos Termin contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306109, cujo conteúdo foi também inserido no SIPAS dividido em 24 contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, : 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, e 65). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às contribuições da entidade. Com base nas contribuições encaminhadas d foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a instalação portuária ob: transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabili portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usu Citam-se as seguintes alterações: - Alteração do art. 4º, que determinava a oferta de serviços básicos na forma dos grupos do anexo I. Pela nova redação, as dire: se referencial para a Agência e o ajuste das tabelas de preço vigentes ao modelo de estrutura de preços normalizada pela ANTAQ passa a ser opcional. - Excluscã pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que tratava sobre a discriminação de preços; - Alteração do § 2º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do docu mais a possibilidade de segmentação do mercado, inclusive em decorrência da opção normativa principal ter sido modificada para a disponibilização de calculad portuárias conforme diretrizes previstas na norma. - Alteração do art. 12, com a exclusão do trecho que limitava o preço do pacote serviços à somatória dos preç que o compõem. Observa-se, portanto, que os principais dispositivos contestados pela ABTP foram modificados com o objetivo de aumentar a flexibilidade da in sugerida. Em relação ao argumento de que a proposta é embasada em documentos datados, é importante destacar que a observação da entidade evidencia que resultou na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa e prudente, considerando a complexidade e abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se indiretamente afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o apoio de consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consult: outras atividades. É natural e esperado que no curso de um processo com tantas etapas de desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais qu análise de impacto da intervenção regulatória. Cabe destacar ainda que a consolidação da Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições r Audiência Públicas como também as alterações legislativas com impacto na matéria, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, pc construída por meio de rigoroso processo normativo e com ampla participação social.
	Dispositivo Ajustado	
ID 59	Redação Original	Art. 3º, XIII Engate em terra: procedimento de prender, fixar o contêiner do veículo de transporte em terra;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)
	Redação Proposta	(Parte 19 - ABTP) IV. DA POTENCIAL INEFICÁCIA DA PROPOSTA PARA PRODUZIR OS EFEITOS ESPERADOS 64. Segundo descrito na exposição de motivos, elaborad: visa mitigar os efeitos de eventuais falhas de mercado que foram identificados pela Agência no âmbito dos serviços prestados por instalações portuárias que mo cargas conteinerizadas, nas modalidades de arrendamento e de autorização. A Agência aponta que existem, atualmente em operação, um total de 34 (trinta e qu movimentação e armazenagem de contêineres, molhados e secos, incluindo os arrendados e os de uso privado. 65. Ocorre que a Agência não considera, em seu no mesmo mercado de movimentação e armazenagem de contêineres no papel de outros atores, como os CLIAS (Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros), os (Recintos Especiais de Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação). 66. Existe farta jurisprudência administrativa, no âmbito do Sistema Brasileiro i sentido de que os terminais portuários, os CLIAS, os Portos Secos e os REDEX atuam no mesmo mercado relevante de movimentação e armazenagem de cargas i exemplo, das conclusões que constam do julgamento do Ato de Concentração nº 08012.011114/2007-32, que tratou da aquisição pela Nova Logística do control 67. Segundo dados da Receita Federal do Brasil, existem 34 CLIAS e 31 Portos Secos em operação no país . De acordo com a Associação Brasileira dos Terminais F Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC), estão em operação, hoje, 97 REDEX no Brasil.
	Justificativa para Alteração	Reitera "Redação Proposta"
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	Extrapolação de matéria que está na RN 34, não na proposta em tela. A Associação Brasileira dos Terminais Portuários apresentou contribuição por e-mail, confc cujo conteúdo foi também inserido no SIPAS dividido em 24 contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 6: a responder em bloco às contribuições da entidade. Com base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta norr sugestão de tornar a padronização opcional e referencial, desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferrarr de preços máximos, representando o conjunto de operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa consid existentes e oferece alternativas que atendem os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisit exigida por lei e necessária para fomentar a competitividade no setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Citam-se as seguintes alterações: determinava a oferta de serviços básicos na forma dos grupos do anexo I. Pela nova redação, as diretrizes dos anexos I e II tornam-se referencial para a Agência e vigentes ao modelo de estrutura de preços normalizada pela ANTAQ passa a ser opcional. - Exclusão do § 1º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do docu
	Dispositivo Ajustado	

	discriminação de preços; - Alteração do § 2º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que flexibiliza ainda mais a possibilidade de segmentação decorrente da opção normativa principal ter sido modificada para a disponibilização de calculadora por parte das instalações portuárias conforme diretrizes pre do art. 12, com a exclusão do trecho que limitava o preço do pacote serviços à somatória dos preços individuais dos serviços que o compõem. Observa-se, porta dispositivos contestados pela ABTP foram modificados com o objetivo de aumentar a flexibilidade da intervenção regulatória sugerida. Em relação ao argumentc embasada em documentos datados, é importante destacar que a observação da entidade evidencia que o processo regulatório que resultou na proposta norma criteriosa e prudente, considerando a complexidade e abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes direta e indiretamente afetados por n técnicas, estudo piloto com o apoio de consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência públicas, entre outras atividades. É natu de um processo com tantas etapas de desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retratam a construção da análise de impacto da inte destacar ainda que a consolidação da Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Públicas co legislativas com impacto na matéria, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída por meio c normativo e com ampla participação social.
Dispositivo Ajustado	
Redação Original	Art. 3º, XIV Estufagem: procedimento de colocação, carregamento de produtos, máquinas ou equipamentos na parte interna de um contêiner;
Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)
Redação Proposta	(Parte 20 - ABTP) 68. Destaque-se, assim, que no mercado relevante que a proposta da norma pretende alcançar, existem 196 instalações que prestam os serviç armazenagem de contêineres. No entanto, a proposta de norma alcança, tão somente, os 34 terminais portuários de movimentação e armazenagem de contêine 17% do total. 69. Assim, considerando os fatos expostos, a norma, se implementada, não será efetivamente aplicada e obedecida pelos CLIAS, Portos Secos e RE 83% dos atores que atuam no mercado, e que não estão sujeitos à regulação da ANTAQ. Portanto, a implementação da proposta de norma irá ocasionar problen de isonomia no mercado, por restringir a atividade de um pequeno número de atores que concorrem, diretamente, com outros agentes não regulados pela Agêr MOTIVAÇÃO PARA A PROPOSTA DE NORMA 70. O ato justificatório da proposta da norma esclarece que seu objetivo é enfrentar falhas regulatórias que impacta dos exportadores e importadores brasileiros e, em especial, dos pequenos empreendedores e agricultores. Porém, é certo que os importadores e exportadores, os serviços descritos no item 1.1. do Anexo II da proposta de norma, os quais são relativos às operações de carga e descarga e amarração de embarcações. 71. O são, na realidade, as Companhias de Navegação, grupos empresariais de grande porte e de atuação global, que não sofrem, sob nenhuma perspectiva, de hiposs seus prestadores de serviços portuários. Pode-se dizer, inclusive, que em muitos casos a hipossuficiência atua em sentido inverso.
Justificativa para Alteração	Reitera "Redação Proposta"
Análise Técnica	Parcialmente acatada
ID 60	Extrapolação de matéria que está na RN 34, não na proposta em tela. A Associação Brasileira dos Terminais Portuários apresentou contribuição por e-mail, confc cujo conteúdo foi também inserido no SIPAS dividido em 24 contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000).
Justificativa da Análise	discriminação de preços; - Alteração do § 2º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que flexibiliza ainda mais a possibilidade de segmentação decorrente da opção normativa principal ter sido modificada para a disponibilização de calculadora por parte das instalações portuárias conforme diretrizes pre do art. 12, com a exclusão do trecho que limitava o preço do pacote serviços à somatória dos preços individuais dos serviços que o compõem. Observa-se, porta dispositivos contestados pela ABTP foram modificados com o objetivo de aumentar a flexibilidade da intervenção regulatória sugerida. Em relação ao argumentc embasada em documentos datados, é importante destacar que a observação da entidade evidencia que o processo regulatório que resultou na proposta norma criteriosa e prudente, considerando a complexidade e abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes direta e indiretamente afetados por n técnicas, estudo piloto com o apoio de consultoria especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência públicas, entre outras atividades. É natu de um processo com tantas etapas de desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retratam a construção da análise de impacto da inte destacar ainda que a consolidação da Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Públicas co legislativas com impacto na matéria, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída por meio c normativo e com ampla participação social.
Dispositivo Ajustado	
ID 61	Redação Original Art. 3º, XV Fornecimento e colocação de rótulos de carga perigosa: fornecimento e aplicação de rótulos em contêiner indicando carga perigosa;
Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)
Redação Proposta	(Parte 21 - ABTP) 72. Para demonstrar a força da carga sobre o terminal, a título de exemplo e por ser fato já consumado, trazemos os anos finais da Libra Termin contrato de arrendamento PRES/32.98. Lá, foi determinado pelo TCU, em procedimento de nº 024.631/2016-7, que a entrega do terminal ocorresse em mai/201 simples escolha da carga e do armador, a última linha/movimentação que operava no terminal aconteceu em mai/2019, ou seja, 1 ano antes da efetiva entrega c Terminal Santos S/A para o Poder Concedente. 73. Assim, ao pretender regular relação na qual não há vício de mercado conhecido, a Agência estará agindo sem justifique a sua intenção regulatória. VI. DOS IMPACTOS PARA A GESTÃO DOS CONTRATOS DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS FIRMADOS ENTRE TERMINAIS PORTUÁRI IMPORTADORES 74. Em seu ato justificatório para a proposta de norma, a Agência aponta que, dada a sua diversidade, em que cada terminal portuário "cobra se maneira", a sua tarefa torna-se "hercúlea" quando é necessário, porventura, avaliar tais contratos. E, para remediar tal situação, a proposta regulatória da Agênc rubricas de serviços portuários, em prol de facilitar o cumprimento de suas tarefas. 75. Ocorre, porém, que a Agência está desconhecendo o fato que os serviç condições para sua prestação, se encontram descritos em dezenas de milhares de contratos individuais, negociados livremente entre os prestadores e os tomad 90% dos serviços contratados por importadores e exportadores junto aos terminais de contêineres são fornecidos com base em contratos individuais, celebrado
Justificativa para Alteração	Reitera "Redação Proposta"
Análise Técnica	Parcialmente acatada
Justificativa da Análise	A Associação Brasileira dos Terminais Portuários apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306109, cujo conteúdo foi também inserido no c contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, e 65). Dessa forma, passa-se a responder em bloco à cont base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padro desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, represe operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternati da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fr setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Citam-se as seguintes alterações: - Alteração do art. 4º, que determinava a oferta de serviços bá anexo I. Pela nova redação, as diretrizes dos anexos I e II tornam-se referencial para a Agência e o ajuste das tabelas de preço vigentes ao modelo de estrutura d ANTAQ passa a ser opcional. - Exclusão do § 1º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que tratava sobre a discriminação de preços; - Altera

		pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que flexibiliza ainda mais a possibilidade de segmentação do mercado, inclusive em decorrência da opção normativa para a disponibilização de calculadora por parte das instalações portuárias conforme diretrizes previstas na norma. - Alteração do art. 12, com a exclusão do trecho serviços à somatória dos preços individuais dos serviços que o compõem. Observa-se, portanto, que os principais dispositivos contestados pela ABTP foram objetivo de aumentar a flexibilidade da intervenção regulatória sugerida. Em relação ao argumento de que a proposta é embasada em documentos datados, é ir observação da entidade evidencia que o processo regulatório que resultou na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa e prudente, considerando abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes direta e indiretamente afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência públicas, entre outras atividades. É natural e esperado que no curso de um processo com desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retratam a construção da análise de impacto da intervenção regulatória. Cabe destacar a Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Públicas como também as alterações legislativas, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída por meio de rigoroso processo normativo e con
	Dispositivo Ajustado	
	Redação Original	Art. 3º, XVI Full Container Load (FCL) ou Contêiner Totalmente Carregado: indica que o dono da carga tem uma carga suficiente para lotar o contêiner sozinho ou suficiente para lotar o contêiner sozinho, quer que sua mercadoria seja carregada e transportada sozinho.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)
	Redação Proposta	(Parte 22 - ABTP) 76. A proposta de norma, ao impor rígida padronização das rubricas de serviços, exigirá a reformulação de todos esses contratos, haja vista que não atendem as obrigações que advirão da eventual implementação da norma. Em decorrência, e em troca de sua própria conveniência, a Agência impactará os importadores e exportadores com intensa carga de trabalho, para a adequação de seus contratos às imposições da norma. Sem mencionar que a norma ofende milhares de negócios jurídicos perfeitos e acabados. VII. A PROPOSTA DE NORMA NÃO LEVA EM CONTA OS IMPACTOS QUE AS MEDIDAS DE FACILITAÇÃO DE COM IMPLEMENTAÇÃO PELO GOVERNO BRASILEIRO, TRARÃO AO MERCADO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM DE CONTÊINERES 7' burocracia e os custos nas exportações e importações brasileiras, o Governo Federal lançou o Programa Portal Único do Comércio Exterior, uma das principais in facilitação do comércio exterior brasileiro. Parte das iniciativas do programa é implementar o Novo Processo de Importação. 78. Segundo consta da proposta de Importação, elaborada pela Comissão Gestora do Sistema Integrado de Comércio Exterior (RFB e SECEX), "a armazenagem de mercadorias importadas não será r processo de importação". O cronograma de implantação do programa prevê a implementação do novo processo de importação em 2021. 79. Sendo assim, resul desnecessária a iniciativa regulatória da ANTAQ, que visa, justamente, regular os serviços de armazenagem nos terminais portuários.
	Justificativa para Alteração	Reitera "Redação Proposta"
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
ID 62	Justificativa da Análise	A Associação Brasileira dos Terminais Portuários apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306109, cujo conteúdo foi também inserido no s contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, e 65). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às cont base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padro desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, represe operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternati da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fc setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Citam-se as seguintes alterações: - Alteração do art. 4º, que determinava a oferta de serviços bá anexo I. Pela nova redação, as diretrizes dos anexos I e II tornam-se referencial para a Agência e o ajuste das tabelas de preço vigentes ao modelo de estrutura d ANTAQ passa a ser opcional. - Exclusão do § 1º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que tratava sobre a discriminação de preços; - Altera pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que flexibiliza ainda mais a possibilidade de segmentação do mercado, inclusive em decorrência da opção normativa para a disponibilização de calculadora por parte das instalações portuárias conforme diretrizes previstas na norma. - Alteração do art. 12, com a exclusão do trecho pacote serviços à somatória dos preços individuais dos serviços que o compõem. Observa-se, portanto, que os principais dispositivos contestados pela ABTP foram objetivo de aumentar a flexibilidade da intervenção regulatória sugerida. Em relação ao argumento de que a proposta é embasada em documentos datados, é ir observação da entidade evidencia que o processo regulatório que resultou na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa e prudente, considerando abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes direta e indiretamente afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência públicas, entre outras atividades. É natural e esperado que no curso de um processo com desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retratam a construção da análise de impacto da intervenção regulatória. Cabe destacar a Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Públicas como também as alterações legislativas, como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída por meio de rigoroso processo normativo e con
	Dispositivo Ajustado	
ID 63	Redação Original	Art. 3º, XVII Fumigação: procedimento de desinfecção por via seca, por meio de compostos químicos ou formulações pesticidas voláteis, para controle de pragas
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)
	Redação Proposta	(Parte 23 - ABTP) VIII. CONCLUSÕES 80. Ante todo o exposto, a ABTP entende que a implementação da padronização de rubricas de contêineres, conforme propo Consulta Pública nº 04/2021, não alcança o objetivo final a que busca essa Agência. O custo regulatório das derivado das novas exigências e obrigações a serem de não alcançar todos os atores que atuam na movimentação e armazenagem de contêineres - pelo contrário, a competência da ANTAQ atuaria em, apenas, 17º interferência na atividade econômica dos terminais, ultrapassa os benefícios vislumbrados. 81. Soma-se a isso a inexistência, no âmbito internacional, de experié de padronização das rubricas dos serviços prestados pelos terminais portuários. Ao contrário, na maior parte dos países, conforme se verifica em análise de ben sequer é necessária a publicação da tabela de preços executada. 82. O papel da Agência Reguladora, perante os terminais portuários, é de incentivar o estímulo observar a liberdade dos preços praticada no setor, reprimindo eventuais práticas de abuso de poder econômico, conforme expressamente dispõe a Lei nº 12.81 formulação de preços, seja no valor final (desde que não abusivo), seja na forma da cobrança (o que inclui a escolha das rubricas), denota intervenção regulatóri que a Associação não se opõe à publicidade dos preços, conforme atualmente praticada, tampouco à regulação ex post em caso de eventuais abusos. Entretanto específicos de denúncias, que não alcançam sequer patamar quantitativo razoável, se consideradas em face do volume de operações realizada diuturnamente, n intervenção regulatória em todo o setor, sob pena de regular excessivamente a atividade em razão de poucos casos de exceção.
	Justificativa para Alteração	Reitera "Redação Proposta"
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	A Associação Brasileira dos Terminais Portuários apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306109, cujo conteúdo foi também inserido no s contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, e 65). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às cont base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padro desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, represe operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternati da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fc setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Citam-se as seguintes alterações: - Alteração do art. 4º, que determinava a oferta de serviços bá anexo I. Pela nova redação, as diretrizes dos anexos I e II tornam-se referencial para a Agência e o ajuste das tabelas de preço vigentes ao modelo de estrutura d ANTAQ passa a ser opcional. - Exclusão do § 1º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que tratava sobre a discriminação de preços; - Altera pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que flexibiliza ainda mais a possibilidade de segmentação do mercado, inclusive em decorrência da opção normativa para

		para a disponibilização de calculadora por parte das instalações portuárias conforme diretrizes previstas na norma. - Alteração do art. 12, com a exclusão do trec pacote serviços à somatória dos preços individuais dos serviços que o compõem. Observa-se, portanto, que os principais dispositivos contestados pela ABTP fora objetivo de aumentar a flexibilidade da intervenção regulatória sugerida. Em relação ao argumento de que a proposta é embasada em documentos datados, é ir observação da entidade evidencia que o processo regulatório que resultou na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa e prudente, considerando abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes direta e indiretamente afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência públicas, entre outras atividades. É natural e esperado que no curso de um processo com t desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retratam a construção da análise de impacto da intervenção regulatória. Cabe destacar air Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Públicas como também as alterações legislativas como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída por meio de rigoroso processo normativo e con
	Dispositivo Ajustado	
ID 64	Redação Original	Art. 3º, XVIII Inspeção não invasiva: verificação do conteúdo do contêiner por equipamento de escâner, sem que seja necessária a abertura das suas portas;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	AEXA-Associação de Exportadores de Açúcar e Álcool (10287710000168)
	Redação Proposta	Exclusão do item 1.2.1
	Justificativa para Alteração	A inspeção não invasiva surgiu por exigência da Receita Federal do Brasil (RFB – Portaria ALF/STS nº 27 – 06.04.2016). Entretanto em que pese a Resolução menc eventual custo pela atividade não poderá ser repassado ao exportador, não é isso que está acontecendo atualmente. Art. 2º Haja vista que a solicitação feita por Comissão Estadual de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis no Estados de São Paulo - CESPRTOS/ SP tem o viés da segurança pública port escaneamento realizado com base nesta Portaria, não poderá ser repassado ao exportador. A inspeção não invasiva de contêineres não constitui serviço prestad obrigatoriedade e transferência de um ônus decorrente da implantação do escâner exigida pela Receita Federal do Brasil, a qual deverá ser efetivada pelo conce sejam, os Terminais Portuários. Entretanto, uma vez que é comum a adoção de práticas abusivas pelos Terminais, houve ingresso na Justiça para que tais custos l pelos exportadores, os quais sequer tem vínculo contratual com referidos terminais. Logo é imperioso que a Antaq intervenha para garantir a isonomia no acessi infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, incisc principalmente nestes casos causados pelos Terminais Portuários, já que é comum a prática de cobranças sem fato gerador e principalmente preços aleatórios, s tarifação oficial, que vincule os Terminais, permitindo uma atuação prejudicial a todo o mercado.
	Análise Técnica	Não acatada
Justificativa da Análise	Conforme Resolução nº 7321-ANTAQ, a Diretoria Colegiada da ANTAQ reconheceu a legalidade e conformidade regulatória da cobrança estratificada da rubrica ' Contêineres" por parte das instalações portuárias que operam em regime de arrendamento (nos portos organizados) ou em regime autorizativo (Terminais de U resolução determinou à Superintendência de Regulação - SRG análise em relação à aderência regulatória da cobrança aos termos da Resolução Normativa nº 34 técnica não vislumbrou necessidade de nova revisão normativa para que adequa-se o entendimento regulatório dada à cobrança da INI à RN nº 34/2019 - ANTA legalidade da cobrança já estaria amparado pelo referido normativo. Para fins de analisar possíveis falhas de mercado e de custos regulatórios que condigam cor price-cap para a INI, conforme orientação do voto-relator SEI nº 0866818, foi elaborado plano de trabalho para análise mais aprofundada para essa alternativa r tema foi submetido à deliberação da Diretoria Colegiada que decidiu nos termos da RESOLUÇÃO Nº 7811-ANTAQ, em que: (i) foi declarada a aderência e conforr serviço de inspeção não invasiva de contêineres aos termos e ditames contidos na Resolução Normativa nº 34/2019-ANTAQ; e (ii) foi aprovado o Plano de Trabal Parecer Técnico nº 127/2019/GRP/SRG (SEI nº 0918033) para realização de Análise de Impacto Regulatório sobre o problema regulatório identificado.	
	Dispositivo Ajustado	
ID 65	Redação Original	Art. 3º, XVIII Inspeção não invasiva: verificação do conteúdo do contêiner por equipamento de escâner, sem que seja necessária a abertura das suas portas;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira dos Terminais Portuários (32231149000106)
	Redação Proposta	(Parte 24 - ABTP) 84. Finalmente, frisa-se o recente entendimento exarado pelo Tribunal de Contas da União, no âmbito da auditoria operacional sobre limitação de comparação com os terminais de uso privado (TUPs). O Acórdão nº 2.711-TCU-Plenário reconheceu a necessidade de se fomentar a competitividade em contratu instalações portuárias, sejam elas localizadas dentro ou fora de Portos Organizados, bem como de melhorar a flexibilidade dos contratos do setor, para que os ag dinamicidade esperada no cenário de comércio internacional. 85. No ensejo, a ABTP, em sua condição de representante do segmento empresarial, reforça sua el realizado por essa Agência, no esforço constante de aperfeiçoamento da atuação regulatória no setor portuário, além de oferecer constantes esforços para o cre Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP Jesualdo Silva Diretor-Presidente
	Justificativa para Alteração	Reitera "Redação Proposta"
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
Justificativa da Análise	A Associação Brasileira dos Terminais Portuários apresentou contribuição por e-mail, conforme documento SEI 1306109, cujo conteúdo foi também inserido no ' contribuições (IDs 2, 18, 23, 25, 28, 32, 38, 42, 46, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, e 65). Dessa forma, passa-se a responder em bloco às cont base nas contribuições encaminhadas durante a audiência pública foram feitos ajustes na proposta normativa, tendo sido acolhida a sugestão de tornar a padroi desde que a instalação portuária observe as diretrizes de transparência e desenvolva e divulgue ferramenta eletrônica de simulação de preços máximos, represe operação portuária a ser futuramente requisitada. Nesse sentido, reforça-se que a proposta normativa considera as peculiaridades existentes e oferece alternati da proporcionalidade e da razoabilidade para que as instalações portuárias se adequem aos requisitos de maior transparência exigida por lei e necessária para fr setor e garantir os direitos dos usuários dos serviços portuários. Citam-se as seguintes alterações: - Alteração do art. 4º, que determinava a oferta de serviços bá anexo I. Pela nova redação, as diretrizes dos anexos I e II tornam-se referencial para a Agência e o ajuste das tabelas de preço vigentes ao modelo de estrutura d ANTAQ passa a ser opcional. - Exclusão do § 1º do art. 11, citado pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que tratava sobre a discriminação de preços; - Altera pela ABTP no parágrafo 11 do documento, que flexibiliza ainda mais a possibilidade de segmentação do mercado, inclusive em decorrência da opção normativa j para a disponibilização de calculadora por parte das instalações portuárias conforme diretrizes previstas na norma. - Alteração do art. 12, com a exclusão do trec pacote serviços à somatória dos preços individuais dos serviços que o compõem. Observa-se, portanto, que os principais dispositivos contestados pela ABTP fora objetivo de aumentar a flexibilidade da intervenção regulatória sugerida. Em relação ao argumento de que a proposta é embasada em documentos datados, é ir observação da entidade evidencia que o processo regulatório que resultou na proposta normativa foi desenvolvido de forma criteriosa e prudente, considerando abrangência do tema. Nesse sentido, buscou-se envolver os agentes direta e indiretamente afetados por meio de reuniões, visitas técnicas, estudo piloto com o especializada, entrevistas, tomada de subsídios, consulta e audiência públicas, entre outras atividades. É natural e esperado que no curso de um processo com t desenvolvimento sejam produzidos documentos técnicos parciais que retratam a construção da análise de impacto da intervenção regulatória. Cabe destacar air Análise de Impacto Regulatório absorve não apenas as contribuições recebidas durante a Consulta e Audiência Públicas como também as alterações legislativas como por exemplo a LEI Nº 14.047, DE 24 DE AGOSTO DE 2020. Trata-se, portanto, de proposta atual, construída por meio de rigoroso processo normativo e con	
	Dispositivo Ajustado	
ID 66	Redação Original	Art. 3º, XVIII Inspeção não invasiva: verificação do conteúdo do contêiner por equipamento de escâner, sem que seja necessária a abertura das suas portas;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT (7829949000107)

	Redação Proposta	Exclusão. Função de Estado.
	Justificativa para Alteração	Função de Estado. A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usupport apoiar a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito e exportadores. Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos reajustes abusivos e a criação de rubricas por serviços incorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembarço sobre águas, que compron empresas brasileiras no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antac acesso aos serviços e à infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder e Lei nº 12.815/2013), já que reajustes abusivos, preços imódicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços put são necessários aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos c de preços não pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos tarifária na prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo competitividade e o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado dos direitos dos usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada p compreensiva possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A tabela deve ser tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a t com as mais usuais e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explicar a justificativa para o p proposto com a alteração. A atividade de inspeção não invasiva não é um fato gerador de serviço. Trata-se de uma obrigação dos terminais de contêineres inerer de escâneres, requisito técnico e operacional essencial e definido pela Secretaria da Receita Federal, para o alfundegamento do local e recinto onde ocorrem, so movimentação e armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior ou a ele enviados, como disposto art. 34, §1º, inciso IV, da Lei 12. Secretaria da Receita Federal do Brasil definir os requisitos técnicos e operacionais para o alfundegamento dos locais e recintos onde ocorram, sob controle adu armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinados, inclusive sob regime aduaneiro especial, bagagem de viajante a ele destinados, e remessas postais internacionais. § 1º Na definição dos requisitos técnicos e operacionais de que trata o caput, a Secretaria da Receita Federa IV – a disponibilização e manutenção de instrumentos e aparelhos de inspeção não invasiva de cargas e veículos, como os aparelhos de raios X ou gama; Ademai nº 680/2006, em art. 70 e parágrafos, traz que o equipamento de inspeção não invasiva deve ser disponibilizado gratuitamente à atividade de fiscalização da Sec que sua utilização, em qualquer hipótese, não será cobrada dos importadores: Art. 70. Os equipamentos referidos no § 2º do art. 27 poderão ser disponibilizado portuária ou administrador do recinto. § 1º Na hipótese de que trata o caput, o equipamento deverá ser disponibilizado para a SRF gratuitamente. § 2º A utilizaç equipamentos de que trata este artigo não será, em qualquer hipótese, cobrada dos importadores. O próprio marco regulatório do setor portuário, a Lei nº 12.8 inteira (Seção II) à questão da administração aduaneira nos portos organizados e nas instalações portuárias alfandegadas. Estes, de acordo com o art. 23 daquela após cumprimentos dos requisitos previstos na legislação específica. Ademais, a Lei dos Portos reconhece que a competência para estes assuntos é do Ministério equivalente ao atual Ministério da Economia, por intermédio das repartições aduaneiras, inclusive no que tange à fiscalização de unidades de cargas e mercador arrecadação de tributos, etc., como cristalizado no art. 24 e incisos. A inclusão da rubrica para a cobrança autônoma da atividade de inspeção não invasiva, ativ contínua de qualificação alfandegária, na tabela de padronização dos serviços portuários representa flagrante invasão de competência da Receita Federal por est
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Conforme Resolução nº 7321-ANTAQ, a Diretoria Colegiada da ANTAQ reconheceu a legalidade e conformidade regulatória da cobrança estratificada da rubrica ' Contêineres" por parte das instalações portuárias que operam em regime de arrendamento (nos portos organizados) ou em regime autorizativo (Terminais de U resolução determinou à Superintendência de Regulação - SRG análise em relação à aderência regulatória da cobrança aos termos da Resolução Normativa nº 34- técnica não vislumbrou necessidade de nova revisão normativa para que adeque-se o entendimento regulatório dada à cobrança da INI à RN nº 34/2019 - ANTA legalidade da cobrança já estaria amparado pelo referido normativo. Para fins de analisar possíveis falhas de mercado e de custos regulatórios que condigam cor price-cap para a INI, conforme orientação do voto-relator SEI nº 0866818, foi elaborado plano de trabalho para análise mais aprofundada para essa alternativa r tema foi submetida à deliberação da Diretoria Colegiada que decidiu nos termos da RESOLUÇÃO Nº 7811-ANTAQ, em que: (i) foi declarada a aderência e conforr serviço de inspeção não invasiva de contêineres aos termos e ditames contidos na Resolução Normativa nº 34/2019-ANTAQ; e (ii) foi aprovado o Plano de Trabal Parecer Técnico nº 127/2019/GRP/SRG (SEI nº 0918033) para realização de Análise de Impacto Regulatório sobre o problema regulatório identificado.
	Dispositivo Ajustado	
ID 67	Redação Original	Art. 3º, XXI Monitoramento de temperatura: inspeções periódicas para verificação e ajuste da temperatura dos contêineres refrigerados;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT (7829949000107)
	Redação Proposta	Alteração de inciso. Art. 3º, inciso XXI – Fornecimento de energia: disponibilização de tomada especial para consumo de energia elétrica por contêineres refriger
	Justificativa para Alteração	A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usupport apoiar a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas pelos im Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a l a criação de rubricas por serviços incorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembarço sobre águas, que comprometem a competitivid no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia l infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, incisc que reajustes abusivos, preços imódicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços publicas pelos terminais. Ti aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio d prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o a o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efe usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve esta e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explicar a justificativa para o ponto de melhoram alteração. O fato gerador de serviço é a demanda por fornecimento de energia. Não faz sentido que o monitoramento seja cobrado em apartado. Disponibilizaç reefer pressupõe que o terminal esteja atento à evolução da prestação desse serviço, sobretudo porque a integridade da carga está sob sua responsabilidade, nê por terceiros dentro do Terminal. Inclusive, o monitoramento previne que qualquer problema técnico nas instalações elétricas do terminal venha a causar danos containerizado.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	O serviço de monitoramento de temperatura consiste em prática do mercado portuário considerada regular, serviço específico e divisível.
Dispositivo Ajustado		
ID 68	Redação Original	Art. 3º, Parágrafo único Aplicam-se subsidiariamente as definições que constam na resolução da ANTAQ que padroniza a estrutura tarifária das administrações p ANTAQ que estabelece parâmetros regulatórios a serem observados na prestação dos serviços de movimentação e armazenagem de contêineres e volumes nas
	Razão Social (CPF/CNPJ)	FEDERAÇÃO NACIONAL DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS – FENOP (460021000110)
	Redação Proposta	Excluir item

	Justificativa para Alteração	A proposta pretende aplicar para os preços de empresas privadas, regramentos aplicáveis às tarifas portuárias, que são geradas por entidades públicas ou conce serviços públicos. Nada mais irregular.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	A contribuição não deve ser acatada, pois na norma supracitada constam definições que devem ser equalizados, tais como o conceito de desconto, franquia, rea
	Dispositivo Ajustado	
ID 69	Redação Original	Art. 4º, Parágrafo único As instalações portuárias poderão ofertar serviços diferenciados do disposto no caput, com distintas composições e valor agregado a ser contratos ou acordos bilaterais entre as partes.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Agripino & Ferreira Advogados (22398930000188)
	Redação Proposta	Parágrafo Único As instalações portuárias poderão ofertar serviços diferenciados do disposto no caput, com distintas composições e valor agregado a serem pact acordos bilaterais entre as partes, desde que fique comprovado o fato gerador ao usuário e que haja a justificação do serviço e o contrato ou acordo seja registr
	Justificativa para Alteração	Art. 4º - É importante observar se os contratos ou acordos bilaterais poderão impor serviços sem fatos geradores e comprovantes de despesas, diante das assimi serviço e usuário. A inexistência de fato gerador poderá fazer com que o acordo seja uma porta aberta para abusos. Dessa forma, sugere-se a inclusão do texto a
	Análise Técnica	Não acatado
	Justificativa da Análise	A sugestão de registro de contratos na ANTAQ promove burocracia e aumenta o custo regulatório para a Agência, tendo em vista o volume potencialmente eleva Além disso, a medida poderia restringir a liberdade econômica. De todo modo, os usuários podem, a qualquer momento, apresentar denúncia à ANTAQ caso det portuária adote conduta abusiva em desacordo com o normativo.
	Dispositivo Ajustado	Foi excluído, por outra contribuição.
ID 70	Redação Original	Art. 4º, Parágrafo único As instalações portuárias poderão ofertar serviços diferenciados do disposto no caput, com distintas composições e valor agregado a ser contratos ou acordos bilaterais entre as partes.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (3492280000108)
	Redação Proposta	Parágrafo Único As instalações portuárias poderão ofertar serviços diferenciados do disposto no caput, com distintas composições e valor agregado a serem pact acordos bilaterais entre as partes, desde que fique comprovado o fato gerador ao usuário e que haja a justificação do serviço e o contrato ou acordo seja registr
	Justificativa para Alteração	Art. 4º - É importante observar se os contratos ou acordos bilaterais poderão impor serviços sem fatos geradores e comprovantes de despesas, diante das assimi serviço e usuário. A inexistência de fato gerador poderá fazer com que o acordo seja uma porta aberta para abusos diante da assimetria de informação, concei existentes. Dessa forma, sugere-se a inclusão do texto ao lado "...".
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	A sugestão de registro de contratos na ANTAQ promove burocracia e aumenta o custo regulatório para a Agência, tendo em vista o volume potencialmente eleva Além disso, a medida poderia restringir a liberdade econômica. De todo modo, os usuários podem a qualquer momento apresentar denúncia à ANTAQ caso det adote conduta abusiva em desacordo com o normativo.
	Dispositivo Ajustado	Foi excluído, por outra contribuição.
ID 71	Redação Original	Art. 4º, Parágrafo único As instalações portuárias poderão ofertar serviços diferenciados do disposto no caput, com distintas composições e valor agregado a ser contratos ou acordos bilaterais entre as partes.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	MARIMEX DESPACHOS, TRANSPORTES E SERVIÇOS LTDA. (45506663000159)
	Redação Proposta	N/A
	Justificativa para Alteração	O dispositivo em comento destaca o caráter inócuo da resolução proposta com relação aos fins pretendidos de garantir transparência e comparabilidade de tarif possibilidade de "distintas composições e valor agregado serem pactuados mediante contratos ou acordos bilaterais entre as partes", a minuta torna inútil a obri portuárias publicarem tabelas de serviços, pois tais tabelas não precisam ser observadas nesses contratos. O consultor responsável pelo estudo encomendado p parecer, inúmeras vezes, que as tabelas de serviços básicos "na prática, teriam baixa utilização", uma vez que a "maior parcela das receitas/faturamentos das em TUPs, origina-se de contratos, de médio/longo prazo, firmados com seus clientes (armadores ou embarcadores)" (página 4 do Relatório Consolidado preparado p instituição de uma tabela de preços em nada afetaria as formas de cobrança realizadas no contexto de tais contratos.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Não foi apresentada proposta.
	Dispositivo Ajustado	Foi excluído, por outra contribuição
ID 72	Redação Original	Art. 4º, Parágrafo único As instalações portuárias poderão ofertar serviços diferenciados do disposto no caput, com distintas composições e valor agregado a ser contratos ou acordos bilaterais entre as partes.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	FEDERAÇÃO NACIONAL DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS – FENOP (460021000110)
	Redação Proposta	Excluir item
	Justificativa para Alteração	A norma pretendida tem conflito em seu próprio texto pois determina a padronização e em sequência informa que poderá haver negociação diversa; Não existe de padronização e na mesma norma prever que as empresas terão liberdade para praticar situações diferenciadas, notadamente porque por serem pessoas jurí empresas já contam com o direito de praticar livremente os seus serviços.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	O dispositivo busca justamente garantir que as instalações portuárias possam pactuar com os usuários dos serviços portuários na forma de contratos ou acordos prevalência desses ajustes no setor bem como a necessidade de customização conforme o tipo de usuário, não havendo contradição em relação à proposta de p mecanismo de aumento da transparência para os usuários.
	Dispositivo Ajustado	Foi excluído, por outra contribuição
ID	Redação	Art. 4º, Parágrafo único As instalações portuárias poderão ofertar serviços diferenciados do disposto no caput, com distintas composições e valor agregado a ser

73	Original	contratos ou acordos bilaterais entre as partes.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	LOCALFRIO S.A. ARMAZENS GERAIS FRIGORIFICOS (58317751000116)
	Redação Proposta	N/A
	Justificativa para Alteração	Esse dispositivo confirma a inutilidade e incapacidade da resolução proposta para atingir o objetivo por ela pretendido, ou seja, o de conferir transparência e cor setor portuário. Isso porque, ao autorizar a possibilidade de "distintas composições e valor agregado serem pactuados mediante contratos ou acordos bilaterais tem o efeito prático de tornar inútil a obrigatoriedade de as instalações portuárias publicarem tabelas de serviços, já que essas tabelas não precisariam ser obse inclusive reconhecido no parecer apresentado pelo consultor responsável pelo estudo encomendado pela ANTAQ (Katálysis Consultoria), em que foi destacado, oportunidade, que as tabelas de serviços básicos "na prática, teriam baixa utilização", na medida em que a "maior parcela das receitas/faturamentos das empre origina-se de contratos, de médio/longo prazo, firmados com seus clientes (armadores ou embarcadores)" (fls. 4 do Relatório Consolidado). Ou seja, a instituição produziria efeitos nas formas de cobrança conduzidas sob tais contratos.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Não foi apresentada proposta.
	Dispositivo Ajustado	Foi excluído, por outra contribuição
ID 74	Redação Original	Art. 5º, § 1º A inclusão de rubricas de serviços e fornecimentos gerais, não correlacionados à atividade portuária e que não possam ser enquadradas nos grupos padronizados pela ANTAQ, não depende de padronização.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Agripino & Ferreira Advogados (22398930000188)
	Redação Proposta	§1º A inclusão de rubricas de serviços e fornecimentos gerais, não correlacionados à atividade portuária e que não possam ser enquadradas nos grupos de servi ANTAQ, não depende de padronização, mas o fato gerador deve ser comprovado ao usuário.
	Justificativa para Alteração	Art. 5º: idem do mesmo questionamento do art. 4º, especialmente porque o §1º possibilita a não padronização, gerando outra possibilidade de oportunismo e i rubricas. Dessa forma, sugere-se a inclusão do texto ao lado.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	A inclusão da obrigatoriedade de comprovação do fato gerador é desnecessária, considerando que a premissa básica é que a cobrança seja vinculada à prestação a instalação portuária permanece obrigada, mesmo para os serviços não padronizados, a descrevê-los adequadamente na tabela de preços. Eventuais irregulari pela ANTAQ.
	Dispositivo Ajustado	
ID 75	Redação Original	Art. 5º, § 1º A inclusão de rubricas de serviços e fornecimentos gerais, não correlacionados à atividade portuária e que não possam ser enquadradas nos grupos padronizados pela ANTAQ, não depende de padronização.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (3492280000108)
	Redação Proposta	§1º A inclusão de rubricas de serviços e fornecimentos gerais, não correlacionados à atividade portuária e que não possam ser enquadradas nos grupos de servi ANTAQ, não depende de padronização, mas o fato gerador deve ser comprovado ao usuário.
	Justificativa para Alteração	Art. 5º: idem do mesmo questionamento do art. 4º, especialmente porque o §1º possibilita a não padronização, gerando outra possibilidade de oportunismo e i rubricas. Dessa forma, sugere-se a inclusão do texto ao lado, na redação proposta.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	A inclusão da obrigatoriedade de comprovação do fato gerador é desnecessária, considerando que a premissa básica é que a cobrança seja vinculada à prestação a instalação portuária permanece obrigada, mesmo para os serviços não padronizados, a descrevê-los adequadamente na tabela de preços. Eventuais irregulari pela ANTAQ.
	Dispositivo Ajustado	
ID 76	Redação Original	Art. 5º, § 2º As rubricas de serviços diversos das instalações portuárias, correlacionadas à atividade portuária e que não possam ser enquadradas nos grupos de pela ANTAQ, deverão constar em grupo próprio, denominado "Diversos".
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim (62429913000169)
	Redação Proposta	Revogação integral do § 2º do Art. 5º
	Justificativa para Alteração	Nossa proposta de revogação do § 2º do Art. 5º está em linha com a iniciativa desta ANTAQ de propor uma Resolução que trate da padronização da estrutura de pelos terminais de contêineres e definição de diretrizes acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares, de forma transparente e clara, gerando se entes regulados, os prestadores de serviços logísticos e usuários, limitando-se somente a padronizar serviços e rubricas aos "Grupo 1 Inerentes : Serviços obrigat Complementares : Serviços obrigatórios ou exclusivos"; e "Grupo 3 Acessórios : Serviços não obrigatórios e não exclusivos, padronizados pela ANTAQ", constante PADRONIZADOS DOS GRUPOS DE SERVIÇOS BÁSICOS" da presente minuta. Deste modo, seria descartada qualquer possibilidade de criação de um grupo próprio que geraria insegurança jurídica e não padronizaria os serviços prestados pelas instalações portuárias.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	O grupo de serviços diversos consiste em um conjunto residual, que visa permitir maior flexibilidade e liberdade na estruturação dos serviços considerando a div instalações portuárias reguladas.
	Dispositivo Ajustado	
ID 77	Redação Original	Art. 5º, § 2º As rubricas de serviços diversos das instalações portuárias, correlacionadas à atividade portuária e que não possam ser enquadradas nos grupos de pela ANTAQ, deverão constar em grupo próprio, denominado "Diversos".
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Agência Porto Consultoria Portuária e Empresarial LTDA (9227559000123)
	Redação Proposta	§2º As rubricas de serviços diversos das instalações portuárias, correlacionadas à atividade portuária e que não possam ser enquadradas nos grupos de serviços ANTAQ, deverão constar em grupo próprio, denominado "Diversos". § 3º No caso de serviços e fornecimentos correlacionados à atividade portuária e que não e específica para sua alocação, os mesmos podem ser incluídos como uma nova rubrica ou como subitem de rubrica existente, quando pertencer a mesma catego arrendatários que prestarem serviços pertinentes ao Grupo II e que não constam na Tabela Padronizada do Anexo II, poderão incluir novas rubricas na tabela pai

		o padrão de divisão apresentado. São exemplos de serviços que se enquadram nesta situação: • Embarque e desembarque via Cabotagem e serviços correlacionados a carga geral • Diferenciação de armazenagem em pátio ou armazém.”
	Justificativa para Alteração	Acrescentar § 3º e § 4º. Justificativa sobre o § 3º: No trabalho de adequação das tabelas dos terminais, a estrutura apresentada no anexo II pode não conter a variedade de serviços necessários, sendo necessário a adequação da mesma visto que os serviços pertencem aos grupos pré-definidos no anexo I. Justificativa sobre o § 4º: Uma boa prática para os contêineres além das operações de importação e exportação movimentam contêineres oriundos de operações de cabotagem. A Resolução 8097/2021 não traz no anexo II item 2.1 – Armazenagem, rubricas para a classificação dos serviços pertinentes a estas operações. Entendemos ser importante deixar claro na resolução a partir de agora que se enquadram nesta situação e outras, incluir na tabela padrão, dentro dos grupos específicos estes serviços.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	A norma já prevê a possibilidade de distinção de preços conforme sentido de operação, modalidade de navegação e origem da carga. A contribuição poderia ser padronizada. Nesse caso, é possível que o terminal opte por fornecer a ferramenta de simulação ou solicite à ANTAQ modificações na padronização.
	Dispositivo Ajustado	
ID 78	Redação Original	Art. 5º, § 2º As rubricas de serviços diversos das instalações portuárias, correlacionadas à atividade portuária e que não possam ser enquadradas nos grupos de serviços pela ANTAQ, deverão constar em grupo próprio, denominado "Diversos".
	Razão Social (CPF/CNPJ)	ABPA - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROTEÍNA ANIMAL (19908104000127)
	Redação Proposta	Em nosso entendimento, tal previsão abre margem para que o operador estabeleça sub serviços dentro da operação. Esse artigo permite a discricionariedade na proposta. Sugerimos que em toda e qualquer inserção de novos serviços o operador portuário deva submeter para análise e aprovação da ANTAQ.
	Justificativa para Alteração	Conforme disponibilizado no estudo consolidado, página 90 Art.3: É facultado aos terminais definirem segundos e terceiros níveis das rubricas da Tabela de Serviços mantida a natureza da rubrica de primeiro nível e informado à ANTAQ previamente. E Art. 4 Os terminais têm liberdade para definirem os valores máximos para cada exigido, porém, divulgação no site do terminal ou da empresa regulada. Há menção que o terminal portuário irá definir os demais serviços que estão correlacionados à tabela de valores. Denominado Diversos.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	O grupo de serviços diversos consiste em um conjunto residual, que visa permitir maior flexibilidade e liberdade na estruturação dos serviços considerando a diversidade de instalações portuárias reguladas.
	Dispositivo Ajustado	
ID 79	Redação Original	Art. 6º As tabelas de preços conterão normas gerais de aplicação, informando, para cada grupo de serviço:
	Razão Social (CPF/CNPJ)	FEDERAÇÃO NACIONAL DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS – FENOP (460021000110)
	Redação Proposta	item deve ser excluído
	Justificativa para Alteração	A norma em questão sinaliza interferência e controle também nos preços praticados, em flagrante conflito quando se verifica que as empresas que atuam no setor de atividade com liberdade de preços, com previsão clara na legislação portuária, senão vejamos: a. Texto proposto pela norma pretendida: Art. 6º As tabelas de preços de aplicação, informando, para cada grupo de serviço: b. Lei 12.815/13 - Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de promover o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes: VI - liberdade de preços nas operações portuárias, reprimidos qualquer prática prejudicial à ordem econômica. (Incluído pela Lei nº 14.047, de 2020)
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	O dispositivo visa aumentar a transparência para os usuários ao exigir a divulgação na tabela de serviços das normas gerais de aplicação com o objetivo de reduzir a distância entre as instalações portuárias e os usuários do serviço portuário.
	Dispositivo Ajustado	
ID 80	Redação Original	Art. 6º, Parágrafo único, III a possibilidade de cobrança pro rata ao período efetivamente utilizado na armazenagem;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	AEXA-Associação de Exportadores de Açúcar e Álcool (10287710000168)
	Redação Proposta	III – o direito do usuário de pagar os valores cobrados a título de armazenagem pro rata ao período efetivamente utilizado.
	Justificativa para Alteração	De forma a coibir abusividade e considerando o direito natural do consumidor, a redação sugerida torna seu direito garantido, ou seja, ser faturado pelo que de fato foi consumido, a forma como está na Resolução nr. 8097, pode transparecer aos terminais portuários que há uma possibilidade de se decidir por vias de seu próprio interesse cor
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Esse direito não é líquido e certo. A nossa proposta nesse item não visa limitar ou alterar as formas de cobrança de armazenagem, mas sim exigir que as condições de armazenagem sejam divulgadas pelo terminal na tabela de serviços com o objetivo de aumentar a transparência e reduzir a assimetria de informações.
	Dispositivo Ajustado	
ID 81	Redação Original	Art. 6º, Parágrafo único, III a possibilidade de cobrança pro rata ao período efetivamente utilizado na armazenagem;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (7829949000107)
	Redação Proposta	III – o direito do usuário de pagar os valores cobrados a título de armazenagem pro rata ao período efetivamente utilizado.
	Justificativa para Alteração	A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usupport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperada pelos usuários. Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a forma de criação de rubricas por serviços incorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembarço sobre águas, que comprometem a competitividade no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia e a infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, inciso III) que reajustes abusivos, preços módicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços públicas pelos terminais. Tais reajustes apriorizados na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio de prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o objetivo de desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efe
	Análise Técnica	
	Dispositivo Ajustado	

		usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve estar e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explicar a justificativa para o ponto de melhoria alteração. A definição original dá margem para que possam ser cobrados valores relativos a frações de período não utilizadas, o que vai de encontro ao direito de de serviço público ou não, de somente pagar por aquilo que efetivamente consome. Pela debilidade do rigor nesse sentido, o dispositivo da norma possibilita o arbítrio dos terminais, que buscam maximizar seus lucros inclusive extraordinária e artificialmente. A regulação tem de ser dissuasiva para coibir essa prática que
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	A proposta não visa limitar ou alterar as formas de cobrança de armazenagem, mas sim exigir que as condições sejam previamente divulgadas pelo terminal na objetivo de aumentar a transparência e reduzir a assimetria de informações.
	Dispositivo Ajustado	
ID 82	Redação Original	Art. 6º, Parágrafo único, IV, a desatendimento voluntário ao agendamento de retirada de carga, por agendamento (no-show); e
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim (62429913000169)
	Redação Proposta	a) desatendimento a retirada e/ou liberação de carga, por agendamento (no-show), somente se o motivo da causa da não entrada no terminal portuário tenha o transportador, dentro do limite de tempo/hora (janela) definido pelo terminal portuário quando da realização do agendamento de entrega/retirada da carga em disponibilizado pelo terminal, observando-se também, caso exista, o regramento de acesso terrestre de cada porto organizado. b) Desatendimento ao recebimento importação e liberação de container vazio nas operações de exportação, por agendamento (no-show), somente se o motivo da causa da não entrada no terminal originada pelo transportador, dentro do limite de tempo/hora (janela) definido pelo terminal portuário quando da realização do agendamento da carga em sistema disponibilizado pelo terminal, observando-se também, caso exista, o regramento de acesso terrestre de cada porto organizado.
	Justificativa para Alteração	Importante detalharmos as situações para aplicação de penalidades ou taxas que podem ser causadas tanto por terminais portuários como transportadores em e/ou liberação de carga, por agendamento (no-show); desatendimento ao recebimento de container vazio de importação e liberação de container vazio nas operações agendamento (no-show); e reagendamento de retirada de contêiner, por unidade.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Essa matéria seria da RN 34, não desta proposta. Entende-se que a proposta original está suficientemente clara a respeito da possibilidade de penalidade a ser aplicada que previamente informada na tabela de preços, por desatendimento voluntário no prazo do agendamento. A previsão não se refere, portanto, a problemas oriundos portuária, caso que não seria configurado como desatendimento voluntário.
	Dispositivo Ajustado	
ID 83	Redação Original	Art. 6º, Parágrafo único, IV, b reagendamento de retirada de contêiner, por contêiner;
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim (62429913000169)
	Redação Proposta	c) reagendamento de retirada de contêiner, por unidade.
	Justificativa para Alteração	Importante detalharmos as situações para aplicação de penalidades ou taxas que podem ser causadas tanto por terminais portuários como transportadores em e/ou liberação de carga, por agendamento (no-show); desatendimento ao recebimento de container vazio de importação e liberação de container vazio nas operações agendamento (no-show); e reagendamento de retirada de contêiner, por unidade.
	Análise Técnica	Acatada
	Justificativa da Análise	
	Dispositivo Ajustado	
ID 84	Redação Original	Art. 7º Não depende de anuência prévia da ANTAQ o estabelecimento de franquias.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Agência Porto Consultoria Portuária e Empresarial LTDA (9227559000123)
	Redação Proposta	.
	Justificativa para Alteração	Dúvida: O artigo 7º da resolução 8097/2021 que trata das franquias, informa que "o estabelecimento de franquias não depende da anuência prévia da ANTAQ". afirmar que o terminal passa a ter liberdade em relação a implantação ou não de franquias, podendo na adaptação das tabelas fazer livre gestão sobre as existentes afirmar que os terminais não estarão sujeitos as regras impostas por normativos de outros entes como é o caso de transferências no regime SSE, prevalecendo a 8097/2021?
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Não foi apresentada contribuição. De qualquer forma, entende-se que a dúvida relatada restou prejudicada em função da exclusão dos dispositivos referentes à
	Dispositivo Ajustado	O art. foi excluído, por outra contribuição.
ID 85	Redação Original	Art. 7º, §4º Excedidas as franquias previamente estabelecidas, a remuneração pela sobrestadia contar-se-á após esse período.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Agência Porto Consultoria Portuária e Empresarial LTDA (9227559000123)
	Redação Proposta	Alterar o parágrafo 4º: § 4º Excedidas as franquias previamente estabelecidas, a remuneração pela sobrestadia contar-se-á após esse período, podendo inclusive da estadia. Justificativa: O artigo 7º da resolução 8097/2021 que trata das franquias, diz que o estabelecimento de franquias não depende de anuência da ANTAQ franquias relacionadas aos grupos de serviços básicos deverão ser aplicadas a todos os usuários indiscriminadamente. Com base neste artigo, entendemos que cabe decidir sobre o estabelecimento das franquias e definir suas regras de aplicação. Neste sentido, cabe ao terminal definir a partir de quando será cobrado a remuneração sobrestadia, podendo inclusive ser retroativa ao primeiro dia da estadia como ocorre na maioria dos terminais.
	Justificativa para Alteração	O artigo 7º da resolução 8097/2021 que trata das franquias, diz que o estabelecimento de franquias não depende de anuência da ANTAQ, mas se implantadas, a grupos de serviços básicos deverão ser aplicadas a todos os usuários indiscriminadamente. Com base neste artigo, entendemos que o terminal tem liberdade para estabelecimento das franquias e definir suas regras de aplicação. Neste sentido, cabe ao terminal definir a partir de quando será cobrado a remuneração em caso inclusive ser retroativa ao primeiro dia da estadia como ocorre na maioria dos terminais.

	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Entende-se que a sugestão apresentada restou prejudicada em função da exclusão dos dispositivos referentes à franquia.
	Dispositivo Ajustado	O art. foi excluído, por outra contribuição.
ID 86	Redação Original	Art. 8º, §2º As tabelas de preços utilizadas no período dos últimos 5 (cinco) anos contados do início da vigência da estrutura atual devem ser igualmente acessíveis imediata da ANTAQ.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Agripino & Ferreira Advogados (22398930000188)
	Redação Proposta	§ 3º. Somente o terminal portuário outorgado pela Antaq poderá cobrar serviço portuário do usuário, sendo proibida qualquer cobrança por transportador marítimo
	Justificativa para Alteração	Da assimetria de informação e dos abusos quando o agente intermediário ou o transportador marítimo cobra serviço portuário. Necessidade de proibição de qu portuário por tais empresas. A assimetria na cobrança de serviços portuários causada pela faculdade dada ao transportador marítimo ou seu agente intermediário 2389/2012 e no art. 3º, da RN n. 34/2019) no caso da capatazia (THC) tem causado enorme dano à Fazenda Pública, com sonegação fiscal, e aos usuários, com e Inúmeras ações judiciais e perda da competitividade decorrem desse problema. É preciso proibir que qualquer serviço portuário seja efetuado por quem não ter serviço portuário (instalações portuárias e arrendatários). Nesse sentido, segue a proposta de inclusão do § 3º ao artigo 8º:
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	A matéria é da RN 34, não desta proposta. A contribuição tem por objetivo alterar a regulamentação da cobrança da THC, já pacificada na Resolução Normativa / portanto, de matéria fora do escopo da presente proposta normativa.
	Dispositivo Ajustado	
ID 87	Redação Original	Art. 8º, §2º As tabelas de preços utilizadas no período dos últimos 5 (cinco) anos contados do início da vigência da estrutura atual devem ser igualmente acessíveis imediata da ANTAQ.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (3492280000108)
	Redação Proposta	§ 3º. Somente o terminal portuário poderá cobrar serviço portuário do usuário, sendo proibida qualquer cobrança por transportador marítimo ou agente interm
	Justificativa para Alteração	Inclusão de mais um parágrafo, o 3o. Da assimetria de informação e dos abusos quando o agente intermediário ou o transportador marítimo cobra serviço portu proibição de qualquer cobrança de serviço portuário por tais empresas. A assimetria na cobrança de serviços portuários causada pela faculdade dada ao transpo agente intermediário (art. 3º, da Res.n. 2389/2012 e no art. 3º, da RN n. 34/2019) no caso da capatazia (THC) tem causado enorme dano à Fazenda Pública, com usuários, com enriquecimento sem causa. Inúmeras ações judiciais e perda da competitividade decorrem desse problema. É preciso proibir que qualquer serviço quem não tem a outorga de prestador de serviço portuário (instalações portuárias e arrendatários). Nesse sentido, segue a proposta de inclusão do § 3º ao artig
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	A matéria é da RN 34, não desta proposta. contribuição tem por objetivo alterar a regulamentação da cobrança da THC, já pacificada na Resolução Normativa AN de matéria que foge ao escopo da presente proposta normativa.
	Dispositivo Ajustado	
ID 88	Redação Original	Art. 9º Na cobrança e faturamento, incidirão os valores vigentes no dia do início do fornecimento correspondente, ou conforme condições estipuladas em contra
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Agência Porto Consultoria Portuária e Empresarial LTDA (9227559000123)
	Redação Proposta	[Excluir Seção V - Art. 9º e 10º]
	Justificativa para Alteração	Segundo a própria ANTAQ, a Resolução 8097/2021 trata da padronização da estrutura e serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de inerentes, acessórios ou complementares, deixando claro, inclusive, em Audiência Pública, que não há intenção em interferir na política comercial dos terminais a Seção V da resolução deve ser retirada da Norma, pois trata de condições de pagamento, assunto este que deve ser exclusivamente tratado pelo terminal e qu que é a padronização dos itens que compõe a tabela de preços. Não cabe a ANTAQ impor ao terminal a forma como será faturado seus serviços.
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	O art. 10 foi excluído, tendo sido colocado como regra de transparência informar qual é a base de preços utilizada, afastando uma maior intervenção regulatória que a exigência de transparência é condizente com os objetivos da proposta normativa para reduzir a assimetria de informações.
	Dispositivo Ajustado	
ID 89	Redação Original	Art. 10 Na divulgação da tabela de preços, as rubricas padronizadas deverão informar, no mínimo, a base de preços à vista, com vencimento em 30 (trinta) dias p
	Razão Social (CPF/CNPJ)	AEXA-Associação de Exportadores de Açúcar e Álcool (10287710000168)
	Redação Proposta	Inclusão de artigo
	Justificativa para Alteração	Atualmente os sistemas dos terminais portuários só permitem que o embarcador informe somente um cnpj como responsável pelo faturamento. Como os fatos Capítulo II, Art. 3o. pode ter diferentes causadores, tais sistemas devem permitir a inclusão de mais de um cnpj para posterior informação e/ou troca, quando fo
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	A sugestão aborda tema operacional de responsabilidade exclusiva do terminal não sendo observada a relevância de constar em norma.
	Dispositivo Ajustado	A previsão foi excluída, devido outra contribuição.
ID 90	Redação Original	Art. 10 Na divulgação da tabela de preços, as rubricas padronizadas deverão informar, no mínimo, a base de preços à vista, com vencimento em 30 (trinta) dias p
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Agência Porto Consultoria Portuária e Empresarial LTDA (9227559000123)
	Dispositivo Ajustado	

	Redação Proposta	[Excluir Seção V - Art. 9º e 10º]
	Justificativa para Alteração	Segundo a própria ANTAQ, a Resolução 8097/2021 trata da padronização da estrutura e serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres e definição de inerentes, acessórios ou complementares, deixando claro, inclusive, em Audiência Pública, que não há intenção em interferir na política comercial dos terminais a Seção V da resolução deve ser retirada da Norma, pois trata de condições de pagamento, assunto este que deve ser exclusivamente tratado pelo terminal e que que é a padronização dos itens que compõe a tabela de preços. Não cabe a ANTAQ impor ao terminal a forma como será faturado seus serviços.
	Análise Técnica	Parcialmente acatada
	Justificativa da Análise	O art. 10 foi excluído, tendo sido colocado como regra de transparência informar qual é a base de preços utilizada, afastando uma maior intervenção regulatória que a exigência de transparência é condizente com os objetivos da proposta normativa para reduzir a assimetria de informações.
	Dispositivo Ajustado	A previsão foi excluída, devido outra contribuição.
ID 91	Redação Original	Art. 11, II maximizar sua receita e os benefícios econômicos aos usuários.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Agripino & Ferreira Advogados (22398930000188)
	Redação Proposta	II - maximizar sua receita, desde que observados os critérios do serviço adequado, e os benefícios econômicos aos usuários.
	Justificativa para Alteração	Liberdade comercial: Atenção também deverá ser dada ao texto da liberdade comercial, especialmente à possibilidade de segmentação do mercado e ao que os dos terminais, de um lado, e os benefícios econômicos aos usuários, do outro lado. A maximização da receita deve ter como limite o serviço adequado, especial previsibilidade, eficiência e modicidade nos preços e tarifas, sob pena de se interpretar de forma distorcida a maximizar da receita. Dessa forma, sugere-se a incl
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Entende-se que a sugestão apresentada restou prejudicada com a exclusão do dispositivo em função da publicação da Lei nº 14.047/2020
	Dispositivo Ajustado	A previsão foi excluída, devido outra contribuição.
ID 92	Redação Original	Art. 11, II maximizar sua receita e os benefícios econômicos aos usuários.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	CECAFÉ - Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (3492280000108)
	Redação Proposta	II - maximizar sua receita, desde que observados os critérios do serviço adequado, e os benefícios econômicos aos usuários.
	Justificativa para Alteração	Liberdade comercial: Atenção também deverá ser dada ao texto da liberdade comercial, especialmente à possibilidade de segmentação do mercado e ao que os dos terminais, de um lado, e os benefícios econômicos aos usuários, do outro lado. A maximização da receita deve ter como limite o serviço adequado, especial previsibilidade, eficiência e modicidade nos preços e tarifas, sob pena de se interpretar de forma distorcida a maximizar da receita. Dessa forma, sugere-se a incl condições do serviço adequado.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Entende-se que a sugestão apresentada restou prejudicada com a exclusão do dispositivo em função da publicação da Lei nº 14.047/2020
	Dispositivo Ajustado	A previsão foi excluída, devido outra contribuição.
ID 93	Redação Original	Art. 12 Cada instalação portuária poderá compor diferentes pacotes de serviços habitualmente oferecidos à venda em conjunto, desde que os oferte na tabela d agreguem as rubricas padronizadas e a somatória dos preços individuais indicados na tabela de preços seja menor ou no máximo igual ao preço máximo atribuído
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim (62429913000169)
	Redação Proposta	Art. 12. Cada instalação portuária poderá compor diferentes pacotes de serviços habitualmente oferecidos à venda em conjunto, desde que os oferte na tabela c individualmente todas as rubricas padronizadas e a somatória dos preços individuais indicados na tabela de preços seja menor ou no máximo igual ao preço má
	Justificativa para Alteração	Nossa proposta está em linha com a transparência e busca facilitar a identificação dos serviços cobrados nos pacotes aos usuários. Outro ponto importante que i eliminação de dúvidas e questionamentos entre os entes regulados, permitindo assim um ganho no tempo de conferências de custos por processo e pagamento prestadores de serviços logísticos.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	O dispositivo original foi modificado após a audiência e consulta públicas, considerando que restringia a liberdade de preços das instalações portuárias.
	Dispositivo Ajustado	A previsão foi excluída, devido outra contribuição.
ID 94	Redação Original	Art. 13 A instalação portuária deverá informar à ANTAQ as seguintes alterações nas tabelas de preços, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias da entrada e
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim (62429913000169)
	Redação Proposta	Art. 13. A instalação portuária deverá informar à ANTAQ as seguintes alterações nas tabelas de preços: I - a inclusão de rubricas padronizadas; II - modificação na reajuste de preços, a qualquer tempo; IV - prazos de franquia de armazenagem, depósito transitório ou guarda temporária de cargas; e V - a exclusão de rubricas comunicações pelas instalações portuárias conforme disposto no caput deverão estar acompanhadas com as devidas justificativas técnicas. § 2º A instalação por ANTAQ e aos usuários as alterações propostas nas tabelas de preços disciplinadas nos incisos de I até V, com antecedência mínima de 60 (trinta) dias da entrada e
	Justificativa para Alteração	As comunicações pelas instalações portuárias devem conter justificativas técnicas para quaisquer alterações propostas nas tabelas de preços à ANTAQ. Outro po divulgadas as referidas alterações tanto para esta ANTAQ como para os usuários com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias da entrada em vigência das mu conhecimento prévio por esta ANTAQ e para os usuários que contratarão os serviços.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Considera-se que o prazo de 30 dias de antecedência é suficiente para garantir a transparência e permitir avaliar previamente quaisquer indícios de irregularidad decorrentes das alterações das tabelas de preços das instalações portuárias.
	Dispositivo Ajustado	
ID	Redação	Art. 14, §1º Cabe a cada instalação portuária, nesse período, submeter a respectiva padronização para avaliação da ANTAQ com antecedência de 30 (trinta) dias

95	Original	nova tabela de preços.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim (62429913000169)
	Redação Proposta	§ 1º Cabe a cada instalação portuária, nesse período, submeter a respectiva padronização para avaliação da ANTAQ com antecedência de 120 (trinta) dias da entrega da tabela de preços. § 2º Em até 90 dias da publicação desta Resolução, a ANTAQ emitirá instruções para submissão das tabelas padronizadas mediante sistema eletrônico. Cada instalação portuária deverá submeter a padronização dos grupos dos serviços básicos e respectivas rubricas de acordo com os Anexos I e II desta Resolução (sessenta) dias da entrada em vigência da nova tabela de preços a todos os usuários.
	Justificativa para Alteração	Para planejamento de todos os entes regulados (ANTAQ, Instalações Portuárias e Usuários), sugerimos as alterações propostas no § 1º e adicionamos o §3º na parte dos usuários terem conhecimento da tabela de preços e respectivas rubricas de acordo com os Anexos I e II desta Resolução, com antecedência de 60 (sessenta) dias pois entendemos que a padronização dos serviços modernizará e trará mudanças profundas e positivas ao setor regulado, mas ao mesmo tempo trará dúvidas, que saná-las, previamente, antes da vigência das cobranças dos referidos serviços.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	A previsão de submissão via sistema informatizado foi desconsiderada com a revisão da proposta normativa após a audiência e consulta públicas. O prazo de 30 dias para apreciação das padronizações enviadas pelas instalações portuárias.
	Dispositivo Ajustado	Parágrafo único. Cabe a cada operador e instalação portuária, nesse período, encaminhar as respectivas adaptações supracitadas à ANTAQ com antecedência de 60 (sessenta) dias da entrada em vigência da nova tabela de preços.
ID 96	Redação Original	Art. 15 Os Anexos I e II desta Resolução serão revistos, no máximo, a cada 36 (trinta e seis) meses, contados da data de publicação desta Resolução, e serão atualizados se e quando necessário.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim (62429913000169)
	Redação Proposta	Art. 15. Os Anexos I e II desta Resolução serão revistos e atualizados, se necessário, no máximo, a cada 36 (trinta e seis) meses, contados da data de publicação desta Resolução, após consulta pública a ser submetida pela ANTAQ ao setor privado brasileiro.
	Justificativa para Alteração	Nossa proposta objetiva incluir procedimentos no texto que permitam a participação social na revisão e atualização dos Anexos I e II desta Resolução, tanto das instalações portuárias dos usuários dos serviços, conforme disciplina as melhores práticas regulatórias internacionais e o Decreto da Presidência da República nº 10.411, de 30 de junho de 2019, quanto a análise de impacto regulatório, de que tratam o art. 5º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, e o art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019. Outra contribuição se refere à previsibilidade e à isonomia regulatória, no nosso entendimento, assim como as instalações portuárias, os usuários também deveriam ser consultados com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias antes da plena adaptação pelas instalações portuárias das mudanças a serem implementadas no setor regulado.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	A realização de consultas públicas na alteração de normativos já é disciplinada na legislação e no normativo da ANTAQ que dispõe sobre a participação social. Não se prevê na presente proposta normativa que toda e qualquer alteração da padronização precisará de etapa prévia de consulta pública.
	Dispositivo Ajustado	Os Anexos I e II desta Resolução serão revistos, no máximo, a cada trinta e seis meses, contados da data de publicação desta Resolução, e serão atualizados se e quando necessário.
ID 97	Redação Original	Art. 15, §1º As instalações portuárias, a qualquer tempo, poderão solicitar, com a devida fundamentação, que a ANTAQ altere a padronização contida nos Anexos I e II desta Resolução.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim (62429913000169)
	Redação Proposta	§ 1º As instalações portuárias e os usuários dos serviços, a qualquer tempo, poderão solicitar, com a devida fundamentação, que a ANTAQ altere a padronização contida nos Anexos I e II desta Resolução.
	Justificativa para Alteração	Nossa proposta objetiva incluir procedimentos no texto que permitam a participação social na revisão e atualização dos Anexos I e II desta Resolução, tanto das instalações portuárias dos usuários dos serviços, conforme disciplina as melhores práticas regulatórias internacionais e o Decreto da Presidência da República nº 10.411, de 30 de junho de 2019, quanto a análise de impacto regulatório, de que tratam o art. 5º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, e o art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019. Outra contribuição se refere à previsibilidade e à isonomia regulatória, no nosso entendimento, assim como as instalações portuárias, os usuários também deveriam ser consultados com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias antes da plena adaptação pelas instalações portuárias das mudanças a serem implementadas no setor regulado.
	Análise Técnica	Não Acatada
	Justificativa da Análise	Na prática, não existe restrição de solicitação dos usuários para alteração da padronização, podendo ser justificado inclusive pelo direito de petição.
	Dispositivo Ajustado	
ID 98	Redação Original	Art. 15, §2º Uma vez alterada a padronização, as instalações portuárias disporão de até 120 (cento e vinte) dias para plena adaptação.
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim (62429913000169)
	Redação Proposta	§ 2º Uma vez alterada a padronização, as instalações portuárias disporão de até 120 (cento e vinte) dias para plena adaptação, devendo notificar os usuários com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias.
	Justificativa para Alteração	Nossa proposta objetiva incluir procedimentos no texto que permitam a participação social na revisão e atualização dos Anexos I e II desta Resolução, tanto das instalações portuárias dos usuários dos serviços, conforme disciplina as melhores práticas regulatórias internacionais e o Decreto da Presidência da República nº 10.411, de 30 de junho de 2019, quanto a análise de impacto regulatório, de que tratam o art. 5º da Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, e o art. 6º da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019. Outra contribuição se refere à previsibilidade e à isonomia regulatória, no nosso entendimento, assim como as instalações portuárias, os usuários também deveriam ser consultados com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias antes da plena adaptação pelas instalações portuárias das mudanças a serem implementadas no setor regulado.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	O dispositivo original foi excluído. Nesse sentido, eventual alteração da padronização pode prever prazo adequado para adaptação conforme o caso concreto. A proposta normativa já prevê que as alterações na tabela de preços devem ser divulgadas à ANTAQ e aos usuários com trinta dias de antecedência.
	Dispositivo Ajustado	
ID 99	Redação Original	Art. 16 Incluir os incisos XLIII, XLIV e XLV ao art. 32 do Anexo da Resolução nº 3.274-ANTAQ, de 6 de fevereiro de 2014: "XLIII - criar oferta de bens e serviços ou de serviços em desatendimento à padronização regulatória, conforme norma específica, salvo se pactuada previamente em contrato de prestação de serviço: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais); XLIV - deixar de cadastrar e manter atualizado em sistema eletrônico da ANTAQ a estrutura de serviços básicos e os valores contidos na tabela de preços e movimentam ou armazenam carga containerizada: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais); e XLV - estabelecer franquias de forma não isonômica, sem publicidade: multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais)." (NR)
	Razão Social (CPF/CNPJ)	MARIMEX DESPACHOS, TRANSPORTES E SERVIÇOS LTDA. (45506663000159)
	Redação	N/A

Proposta	
Justificativa para Alteração	Mais uma vez, a minuta reconhece o caráter inócuo da padronização regulatória, visto que os serviços podem ser pactuados em contratos de prestação de serviço diversa da padronização proposta. Corroboram essa conclusão as inúmeras observações do consultor contratado pela ANTAQ no sentido de que a instituição de utilização pelos usuários (vide página 4 do Relatório Consolidado preparado pela Katálysis Consultoria).
Análise Técnica	Não acatada
Justificativa da Análise	Não foi apresentada proposta. O objetivo da norma não é proteger quem está sob contratos.
Dispositivo Ajustado	

ID 100	Redação Original	Art. 16 Incluir os incisos XLIII, XLIV e XLV ao art. 32 do Anexo da Resolução nº 3.274-ANTAQ, de 6 de fevereiro de 2014: "XLIII - criar oferta de bens e serviços ou de em desatendimento à padronização regulatória, conforme norma específica, salvo se pactuada previamente em contrato de prestação de serviço: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais); XLIV - deixar de cadastrar e manter atualizado em sistema eletrônico da ANTAQ a estrutura de serviços básicos e os valores contidos na tabela de preços e movimentam ou armazenam carga containerizada: multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais); e XLV - estabelecer franquias de forma não isonômica, sem publicidade: multa de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais)." (NR)
	Razão Social (CPF/CNPJ)	LOCALFRIO S.A. ARMAZENS GERAIS FRIGORIFICOS (58317751000116)
	Redação Proposta	N/A
	Justificativa para Alteração	Mais uma vez, a minuta demonstra o caráter inócuo da padronização regulatória, já que os serviços podem ser pactuados em contratos de maneira absolutamente proposta.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Não foi apresentada proposta. O objetivo da norma não é proteger quem está sob contratos.
	Dispositivo Ajustado	

ID 101	Redação Original	ANEXO I NOMES PADRONIZADOS DOS GRUPOS DE SERVIÇOS BÁSICOS (CONSULTE A RESOLUÇÃO Nº 8097 NA GUIA DOCUMENTAÇÃO PARA VISUALIZAR O ANEXO I)
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim (62429913000169)
	Redação Proposta	Revogação integral do Grupo 4, abaixo: 4 Diversos: Transações de natureza diversa não enquadráveis nos grupos anteriores, não padronizadas pela ANTAQ, por serem portuárias.
	Justificativa para Alteração	A proposta de revogação do Grupo 4 "Diversos: Transações de natureza diversa não enquadráveis nos grupos anteriores, não padronizadas pela ANTAQ, porém I está em linha com a iniciativa desta ANTAQ de propor uma Resolução que trate da padronização da estrutura de serviços básicos prestados pelos terminais de contêineres acerca dos serviços inerentes, acessórios ou complementares, de forma transparente e clara, gerando segurança jurídica entre os entes regulados, os operadores logísticos e usuários, limitando-se somente a padronizar serviços e rubricas aos "Grupo 1 Inerentes: Serviços obrigatórios e exclusivos"; "Grupo 2 Complementares exclusivos"; e "Grupo 3 Acessórios: Serviços não obrigatórios e não exclusivos, padronizados pela ANTAQ", constantes no "ANEXO I - NOMES PADRONIZADOS DOS GRUPOS DE SERVIÇOS BÁSICOS" da presente minuta. Deste modo, seria descartada qualquer possibilidade de criação de um grupo próprio, denominado "Diversos", o que geraria insegurança jurídica na padronização dos serviços prestados pelas instalações portuárias.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	O grupo de serviços diversos consiste em um conjunto residual, que visa permitir maior flexibilidade e liberdade na estruturação dos serviços considerando a diversidade das instalações portuárias reguladas.
Dispositivo Ajustado		

ID 102	Redação Original	ANEXO II GRUPOS DE SERVIÇOS BÁSICOS E SUAS RUBRICAS PADRONIZADAS (CONSULTE A RESOLUÇÃO Nº 8097 NA GUIA DOCUMENTAÇÃO PARA VISUALIZAR O ANEXO II)
	Razão Social (CPF/CNPJ)	AEXA-Associação de Exportadores de Açúcar e Álcool (10287710000168)
	Redação Proposta	Inclusão do THC como subitem; Exclusão dos itens 1.1 (Cais) e 1.2 (Pátio) dos serviços inerentes em nos subitens a) 1.1.3 Serviços de carga e descarga do navio (em contêiner); b) 1.2.9 Colocação/remoção da pilha, por contêiner; c) 1.2.10 Engate ou desengate em terra, por contêiner; d) 1.2.11 Transporte interno, por contêiner; e) 1.2.12 Recebimento ou entrega de/para (vagões, caminhões, outros); f) Guarda transitória, por contêiner; g) 1.2.14 Entrega em regime de trânsito aduaneiro mediante segregação em pátio, por contêiner, incluindo o despacho de trânsito aduaneiro (SSE).
	Justificativa para Alteração	O THC é o serviço portuário que engloba os movimentos necessários à passagem da carga ou do contêiner por um terminal portuário. Entendemos que este serviço envolve o agendamento e abertura de gate, agendamento de entrega de TEU, recebimento e armazenagem de contêiner para o embarque, posicionamento e embarque do contêiner, ova, desova quando há solicitação da Receita Federal, pesagem dos contêineres assim como verificação de numeração dos mesmos e possíveis alterações de movimento, ou entrega diretamente com o armador, todos estes pontos deveriam fazer parte do custo previamente acordado e nenhuma cobrança deveria ser feita diretamente ao exportador, uma vez que este não tem vínculo contratual com o terminal de embarque. Ocorrência como por exemplo atraso na chegada do navio, armazenagem, o que deveria estar incluso dentro do valor de THC e não ser cobrado do exportador, que não tem nenhum gerenciamento nesta questão. Outro ponto é quando o armador concede ao exportador uma extensão de prazo para entrega dos contêineres sem nenhum custo adicional, mas o terminal de embarque cobra a prestação de serviço. A falta de janelas assim como filas gigantesco para entrega dos contêineres dentro do horário agendado, geram problemas logísticos, e consequentemente, o terminal gera fatura contra o exportador de um problema ocasionado por ele próprio. Na tabela, do Anexo II o THC foi dividido em subitens a) 1.1.3 Serviços de carga e descarga do navio (embarque ou desembarque), por contêiner; b) 1.2.9 Colocação/remoção da pilha, por contêiner; c) 1.2.10 Engate ou desengate em terra, por contêiner; d) 1.2.11 Transporte interno, por contêiner (entre dois pontos do terminal), incluindo do costado para a pilha; e) 1.2.12 Recebimento ou entrega de/para (vagões, caminhões, outros); f) Guarda transitória, por contêiner; g) 1.2.14 Entrega em regime de trânsito aduaneiro mediante segregação em pátio, por contêiner, incluindo o despacho de trânsito aduaneiro (SSE). Além de dificultar a compreensão e classificação dos serviços, o fracionamento do THC abre margem para discussões, e um leque de oportunidades para reajuste de preços e abusividades. Para que o Brasil adote posturas transparentes faz-se necessário estipular regras adotadas na maior parte dos portos mundiais. Por isso, quanto mais houver coadunação e simetria com parâmetro nas regulamentações mundiais, haverá certamente benefícios para o setor e mais olhares interessados em investimentos em nosso país. Além da ausência de transparência referente as tarifas cobradas na prestação de serviços, há uma disparidade nos preços praticados entre os terminais para o mesmo tipo de serviço, gerando ao exportador/importador uma insegurança jurídica e financeira ao conhecimento geral nas práticas, usos e costumes tanto na exportação como na importação, que a contratação do terminal de embarque é feita diretamente em alguns dos diversos terminais, mas na prática há uma relação operacional com obrigações, custos e riscos para o exportador/importador, sem que haja qualquer vínculo com o terminal portuário.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Matéria é da RN 34, não desta proposta. A proposta normativa aumenta a transparência para os usuários na medida em que padroniza a nomenclatura dos grupos de serviços pelas instalações portuárias ou exige a adoção de ferramenta para simulação de preços com o detalhamento dos serviços previstos.

	Dispositivo Ajustado	
ID 103	Redação Original	ANEXO II GRUPOS DE SERVIÇOS BÁSICOS E SUAS RUBRICAS PADRONIZADAS (CONSULTE A RESOLUÇÃO Nº 8097 NA GUIA DOCUMENTAÇÃO PARA VISUALIZAR O A
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim (62429913000169)
	Redação Proposta	2 Grupo II - Serviços complementares 2.1 Armazenagem 2.1.1 20" de exportação 2.1.1.1 1º período de X dias ou fração 2.1.1.2 2º período de X dias ou fração 2.1.1.4 Nº horas 2.1.2 20" importação 2.1.2.1 1º período de X dias ou fração 2.1.2.2 2º período de X dias ou fração 2.1.2.3 Nº período de X dias ou fração 2.1.3.1 1º período de X dias ou fração 2.1.3.2 2º período de X dias ou fração 2.1.3.3 Nº período de X dias ou fração 2.1.3.4 Nº horas 2.1.4 40" import: dias ou fração 2.1.4.2 2º período de X dias ou fração 2.1.4.3 Nº período de X dias ou fração 2.1.4.4 Nº horas 2.1.5 Vazio de 20" ou 40" 2.1.5.1 1º período de X dias de X dias ou fração 2.1.5.3 Nº período de X dias ou fração 2.1.5.4 Nº horas sendo X um número qualquer, não necessariamente idêntico entre as rubricas
	Justificativa para Alteração	Nossa sugestão para a padronização o GRUPO II – Serviços Complementares, ponto 2.1 Armazenagem, é que a ANTAQ padronize os serviços de armazenagem já de importação realizadas por empresas OEA e, num futuro próximo, as empresas não-OEAs, que efetuaram suas declarações antecipadas, ou seja, as empresas t canal de parametrização quando suas cargas ainda estiverem no mar, possibilitando assim, retirá-las em horas da zona primária. Outra sugestão é que, considere importação, iniciemos a discussão com todo o setor regulado sobre a adoção de uma nova política de armazenagem, pois segundo o redesenho dos processos d descritros pela Equipe do Núcleo Gestor do Portal Único de Comércio Exterior, liderados pelas Autoridades da Receita Federal do Brasil (RFB) e da Secretária de C cargas tendem a ficar em menor tempo armazenadas.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Entende-se que as adaptações, se necessárias, devem ser realizadas após a conclusão da modificação dos procedimentos de importação e exportação vigentes.
	Dispositivo Ajustado	
ID 104	Redação Original	ANEXO II GRUPOS DE SERVIÇOS BÁSICOS E SUAS RUBRICAS PADRONIZADAS (CONSULTE A RESOLUÇÃO Nº 8097 NA GUIA DOCUMENTAÇÃO PARA VISUALIZAR O A
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (7829949000107)
	Redação Proposta	2.1 e subitens – cobrança da armazenagem para cobrança ao dia.
	Justificativa para Alteração	A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usuport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas pelos im Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a f a criação de rubricas por serviços inócuos como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembarço sobre águas, que comprometem a competitivid no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia i infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, incisc que reajustes abusivos, preços módicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços publicas pelos terminais. Tr aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio d prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o a o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efe usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve esta e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explicar a justificativa para o ponto de melhoram alteração. Para que haja uma verdadeira padronização entre as tabelas de serviços dos terminais de contêiner, a cobrança de armazenagem tem de ser apresent liberalidade de estipular a rubrica por período, tende a não haver homogeneização. Esse é um tema ao qual a agência já deveria ter se debruçado há mais temp favorece situações em que o usuário paga por um serviço que efetivamente não consome, caso a estadia do contêiner no terminal seja menor que a franquia co tema sobre a armazenagem que deve ser enfrentado pela regulação setorial é arcaica cobrança ad valorem na importação. Sua utilização remonta ao Brasil Colô arrecadação de tributos.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	A proposta normativa em análise não tem por objetivo restringir a possibilidade da instalação portuária definir os períodos de armazenagem conforme sua polít que as condições sejam previamente divulgada na tabela de serviços com o objetivo de aumentar a transparência e reduzir a assimetria de informações.
	Dispositivo Ajustado	
ID 105	Redação Original	ANEXO II GRUPOS DE SERVIÇOS BÁSICOS E SUAS RUBRICAS PADRONIZADAS (CONSULTE A RESOLUÇÃO Nº 8097 NA GUIA DOCUMENTAÇÃO PARA VISUALIZAR O A
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (7829949000107)
	Redação Proposta	Exclusão do item "1.2.14 Entrega em regime de trânsito aduaneiro mediante segregação em pátio, por contêiner, incluindo o despacho de trânsito aduaneiro (SS (continuação) O ordenamento jurídico brasileiro, em seu art. 175, inciso IV, é taxativo quanto à obrigação de manter serviço adequado na prestação de serviços diretamente pelo Poder Público ou sob o regime de concessão ou permissão. A Lei nº 8.987/1995, em seu art. 6º, traz como pressuposto, a toda e qualquer pres pleno atendimento dos usuários, ao passo em que deve satisfazer as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, c modicidade das tarifas. É direito do usuário pagar o pelo serviço prestado em regime de eficiência, princípio afrontado com o dispêndio em duplicidade. Consid terminal de contêineres pode fornecer a entrega dos contêineres que desembarca dos navios, trata-se de parte de um todo de fornecimento obrigatório por par serviço. Dessa forma, apesar dos esforços para a concretização da padronização de rubricas e, por tabela, garantir maior previsibilidade e proteção aos usuários, agência permite que abusos como esse continuem a acometê-los.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	A sugestão do participante visa a alteração da regulamentação do SSE que foi pacificada na Resolução Normativa ANTAQ nº 34. Trata-se, portanto, de tema que f proposta normativa.
	Dispositivo Ajustado	
	ID 106	Redação Original
Razão Social (CPF/CNPJ)		Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (7829949000107)
Dispositivo Ajustado		

Redação Proposta	Exclusão do item "1.2.14 Entrega em regime de trânsito aduaneiro mediante segregação em pátio, por contêiner, incluindo o despacho de trânsito aduaneiro (SS
Justificativa para Alteração	<p>(Parte I) A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usupport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas exportadores. Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos reajustes abusivos e a criação de rubricas por serviços inócorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembarço sobre águas, que compron empresas brasileiras no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antac acesso aos serviços e à infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder e Lei nº 12.815/2013), já que reajustes abusivos, preços imódicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços pnt são necessários aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos c de preços não pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos tarifária na prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo competitividade e o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, dos direitos dos usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada p compreensiva possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A tabela deve ser tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a t com as mais usuais e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explicar a justificativa para o p proposto com a alteração. Apesar de invidamente regulamentada na Resolução Normativa nº 34/2019, esta rubrica constitui flagrante prática anticompetitiva e deveria ser reprimida e não legitimada pela agência reguladora. Trata-se de cobrança em duplicidade, posto que já remunerada pelo THC, com o objetivo de gar: do terminal de contêiner, enquanto recinto alfandegado, em detrimento dos concorrentes em zona secundária. Aquele normativo, à luz do disposto no art. 4º d: Liberdade Econômica) e no art. 3º da Instrução Normativa SEAE nº 97/2020, resulta em abuso regulatório. Há inadequação ao ordenamento principiológico vige procedimental, desvio regulatório, atuação indevida, além do sobrealcance regulatório direto, uma vez que: 1. Cria reserva de mercado ao provocar, ainda que ir eleva as barreiras de entrada no mercado de armazenagem alfandegada, tanto em zona primária (terminais de retroárea) quanto em zona secundária (portos se mercado de consumidores (importadores e exportadores) para parte restrita dos agentes econômicos. ? Inadequação ao ordenamento principiológico vigente. 2 anticoncorrentiais aqueles enunciados que prejudicam o ambiente da concorrência, tal como os dispositivos que fragmentam o THC em THC de exportação, de i soma o fato de terem por objetivo a permissão, autorização ou regulação de conduta há muito considerada como infração à ordem econômica, pelo plenário do mundialmente, o THC previsível, indivisível, o pedágio da carga em passagem pelo terminal, foi violada com a Resolução Normativa nº 34/2019. A própria concei compõem o Parágrafo Único do art. 2º denuncia a incoerência legitimada pela própria Resolução Normativa ANTAQ nº 34/2019 e a rubrica de Serviço de Segreg: cumpre o necessário ou indispensável para a concretização da atividade portuária se a carga não chega a quem de direito: seu dono. A entrega é necessária e int sentido que o usuário traga volumes de carga do exterior para que fiquem em pilhas de armazenagem do terminal portuário, indefinidamente à mercê de uma r é o meio pelo qual o terminal de contêiner, que monopoliza o fornecimento de insumo essencial (contêiner importado) à prestação do serviço de armazenagem independentes, impõe a estes concorrentes a majoração artificial de custos. Além do mais, o usuário deve ter a liberdade para escolher o prestador de serviço d de modo que não deve ser, do ponto de vista da racionalidade econômica, impellido a fazê-lo em favor do recinto alfandegado em zona primária (terminal de cor de cobrança flagrantemente anticoncorrential. Demonstração cabal de que o normativo supracitado veio apenas para legitimar prática anticoncorrential (Regule armazenagem alfandegada é o fato de o mercado tê-la ignorado ao não praticar preços de THC diferentes entre os sentidos de navegação. Os armadores continu para exportação e importação, embora para este sentido se considere um movimento a menos. Na prática, a Resolução funcionou apenas para tentar legitimar z consignatário paga THC em uma operação de importação, ao armador, com valor equivalente ao que despende com o THC de exportação e, posteriormente, é o de Segregação e Entrega (SSE) ao terminal de contêiner, resta demonstrado que há cobrança em duplicidade pelo movimento de entrega. O SSE continua sendo prejuízo da economia e da sociedade brasileira. Os importadores e o comércio exterior brasileiros saem prejudicados com a imposição do SSE pelos terminais de cenários possíveis, independentemente da implantação de um sistema de franquia ou preço-teto, pois o aumento do custo dos recintos alfandegados (i) será reij contratante do serviço, onerando ainda mais a cadeia logístico-portuária; (ii) mina, progressivamente, a competitividade dos agentes e institui barreiras à entrad tende a reduzir a oferta do serviço, a médio e longo prazo, com a expulsão dos concorrentes mencionados, e, conseqüentemente, a elevar os preços cobrados ar serviço previsível para a movimentação de contêiner em qualquer terminal. A RN34 inova com a criação da "THC export" e da "THC import", diferentemente de que é um único serviço para os dois sentidos de comércio. Contraditoriamente, a Antaq utiliza o mesmo termo consagrado em todos os portos do mundo, THC, l serviços de abrangências diferentes. (continua)</p>
Análise Técnica	Não acatada
Justificativa da Análise	A sugestão do participante visa a alteração da regulamentação do SSE que foi pacificada na Resolução Normativa ANTAQ nº 34. Trata-se, portanto, de tema que f proposta normativa.
Dispositivo Ajustado	
Redação Original	ANEXO II GRUPOS DE SERVIÇOS BÁSICOS E SUAS RUBRICAS PADRONIZADAS (CONSULTE A RESOLUÇÃO Nº 8097 NA GUIA DOCUMENTAÇÃO PARA VISUALIZAR O A
Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT (7829949000107)
Redação Proposta	Exclusão do item "1.2.5 Monitoramento de temperatura, por hora ou fração, por contêiner".
ID 107 Justificativa para Alteração	<p>A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usupport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas pelos im Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a l a criação de rubricas por serviços inócorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembarço sobre águas, que comprometem a competitivid no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia l infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, incisc que reajustes abusivos, preços imódicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços publicas pelos terminais. Tr aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio d prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o a o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efe usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve esta e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explicar a justificativa para o ponto de melhoramã alteração. O fato gerador de serviço é a demanda por fornecimento de energia. Não faz sentido que o monitoramento seja cobrado em apartado. Disponibilizaçê reefer pressupõe que o terminal esteja atento à evolução da prestação desse serviço, sobretudo porque a integridade da carga está sob sua responsabilidade. In previne que qualquer problema técnico nas instalações elétricas do terminal venha a causar danos à conservação do produto containerizado. Essa regulamentaç abrir precedente para que a cobrança seja feita em apartado, pelos terminais de contêiner, com o foi a Resolução Normativa nº 34/2019 que instigou a cobrança entrega de contêiner em terminais que não o faziam. O Tecon Suape, por exemplo, nas notas explicativas de sua tabela de serviços, traz que a rubrica "4.1 – Forr Reefer (por cntr/dia, sendo o primeiro dia livre)" inclui não apenas o fornecimento como o monitoramento da temperatura. O próprio Tecon Salvador, que já insi fundiu o "monitoramento de temperatura – dia calendário" à cobrança de "C.2 Fornecimento de área, tomada especial, energia elétrica a cntrs integrados e/ou</p>
Análise Técnica	Não acatada
Justificativa da Análise	O serviço de monitoramento de temperatura consiste em prática do mercado portuária considerada regular.
Dispositivo Ajustado	

ID	Redação Original	ANEXO II GRUPOS DE SERVIÇOS BÁSICOS E SUAS RUBRICAS PADRONIZADAS (CONSULTE A RESOLUÇÃO Nº 8097 NA GUIA DOCUMENTAÇÃO PARA VISUALIZAR O A
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (7829949000107)
	Redação Proposta	Exclusão do subitem “1.2.1 Inspeção não invasiva, por contêiner inspecionado”. Função de Estado.
	Justificativa para Alteração	(continuação). 4. PREVISÕES CONTRATUAIS – Em geral, nos contratos de arrendamento há previsão explícita ou implícita a respeito das obrigações para a qualificação do recinto alfandegado. No Porto de Salvador, por exemplo, o Contrato de Arrendamento nº 012/2000 traz na Cláusula 24ª, DOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DA ARRE seguinte obrigação: “adotar e cumprir, rigorosamente, as medidas necessárias à fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas, inclusive as recomendações das autoridades.” Portanto, a instalação e operação do escâner é um dever da arrendatária para cumprir as medidas fixadas pela Alfândega, conforme o Contrato firmado em 2000 e reafirmado por aditivo, em 10/9/2010, com cláusula de idêntico texto. Quando a ARRENDATÁRIA procede a cobrança ao Usuário de uma obrigação contratual, de manter o alfandegamento da área, em forma de novo serviço, está fraudando o Contrato de Arrendamento. Dessa forma, a inspeção não invasiva possui natureza tributária acessória. O sujeito passivo do custo do escaneamento é o próprio terminal de contêiner, cuja justificativa é a obtenção de autorização contratual para comércio internacional, na qualidade de um recinto alfandegado. A transferência do ônus da atividade usuários, uma vez que a cobrança não está fundamentada no serviço, vai de encontro ao princípio geral, cristalizado no art. 11, inciso IV, da Lei 10.233/2001, que dispõe que deve ser assegurado que os usuários paguem os custos de forma eficiente. A imposição da cobrança de escaneamento, como ocorre sistematicamente nos principais portos brasileiros, retira a competitividade dos exportadores aumentando ainda mais o famigerado “custo Brasil”, em prejuízo de toda a sociedade. Com o custo adicional decorrente do procedimento fiscal, os produtos não entram no exterior em favor da lucratividade do terminal operador, inclusive se consumando o enriquecimento ilícito.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Conforme Resolução nº 7321-ANTAQ, a Diretoria Colegiada da ANTAQ reconheceu a legalidade e conformidade regulatória da cobrança estratificada da rubrica "Contêineres" por parte das instalações portuárias que operam em regime de arrendamento (nos portos organizados) ou em regime autorizativo (Terminais de U resolução determinou à Superintendência de Regulação - SRG análise em relação à aderência regulatória da cobrança aos termos da Resolução Normativa nº 34-técnica não vislumbrou necessidade de nova revisão normativa para que adequasse o entendimento regulatório dada à cobrança da INI à RN nº 34/2019 - ANTAQ legalidade da cobrança já estaria amparado pelo referido normativo. Para fins de analisar possíveis falhas de mercado e de custos regulatórios que condigam com price-cap para a INI, conforme orientação do voto-relator SEI nº 0866818, foi elaborado plano de trabalho para análise mais aprofundada para essa alternativa e o tema foi submetido à deliberação da Diretoria Colegiada que decidiu nos termos da RESOLUÇÃO Nº 7811-ANTAQ, em que: (i) foi declarada a aderência e conformidade do serviço de inspeção não invasiva de contêineres aos termos e ditames contidos na Resolução Normativa nº 34/2019-ANTAQ; e (ii) foi aprovado o Plano de Trabalho Técnico nº 127/2019/GRP/SRG (SEI nº 0918033) para realização de Análise de Impacto Regulatório sobre o problema regulatório identificado.
	Dispositivo Ajustado	

ID	Redação Original	ANEXO II GRUPOS DE SERVIÇOS BÁSICOS E SUAS RUBRICAS PADRONIZADAS (CONSULTE A RESOLUÇÃO Nº 8097 NA GUIA DOCUMENTAÇÃO PARA VISUALIZAR O A
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (7829949000107)
	Redação Proposta	Exclusão do subitem “1.2.1 Inspeção não invasiva, por contêiner inspecionado”. Função de Estado.
	Justificativa para Alteração	Parte I - A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usuport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperada pelos exportadores. Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos reajustes abusivos e a criação de rubricas por serviços inócuos como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembaraço sobre águas, que compram empresas brasileiras no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq tenha acesso aos serviços e à infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (Lei nº 12.815/2013), já que reajustes abusivos, preços imódiocos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços públicos necessários aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos de preços não pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos tarifários na prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo competitivo e o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, dos direitos dos usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada e compreensiva possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A tabela deve ser tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela com as mais usuais e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explicar a justificativa para o projeto proposto com a alteração. FUNÇÃO DE ESTADO. A inspeção não invasiva de contêineres não constitui serviço prestado aos usuários. Trata-se da transferência de implantação do escâner exigida pela Receita Federal do Brasil (RFB) através de via transversa e ilegal de assunção dos custos. A aquisição, a instalação e todo o material e equipamentos de escâneres para a atividade de inspeção não invasiva de contêineres, em instalações portuárias, constituem matéria que suplanta a esfera de atuação dos dispositivos da Lei nº 10.233/2001. A sujeição dos terminais de contêiner à regulação setorial exercida pela Antaq diz respeito tão somente à atividade de manutenção do recinto alfandegado dos mesmos. Nesse sentido, cumpre destacar que aqueles agentes econômicos têm de estar igualmente em conformidade com as regulamentadas por outros órgãos ou entidades da Administração Pública Federal direta ou indireta, tais como a concorrencial, sanitária e alfandegária. Esta é a regulamentação do escâner, uma vez que o equipamento constitui um dos requisitos técnicos e operacionais para qualificação de locais e recintos alfandegados, exclusiva da Secretaria da Receita Federal do Brasil, como definido na Lei 12.350/2010: Art. 34. Compete à Secretaria da Receita Federal do Brasil definir os requisitos para o alfandegamento dos locais e recintos onde ocorram, sob controle aduaneiro, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias procedentes destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial, bagagem de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinados, e remessas postais internacionais. § 1º Os requisitos técnicos e operacionais de que trata o caput, a Secretaria da Receita Federal do Brasil deverá estabelecer: IV – a disponibilização e manutenção de instrumentos invasiva de cargas e veículos, como os aparelhos de raios X ou gama; Por oportuno, na Instrução Normativa SRF nº 680/2006, o órgão, no exercício de sua competência expressamente a cobrança pela utilização do escâner aos usuários: Art. 70. Os equipamentos referidos no § 2º do art. 27 poderão ser disponibilizados à SRF pelo administrador do recinto. § 1º Na hipótese de que trata o caput, o equipamento deverá ser disponibilizado para a SRF gratuitamente. § 2º A utilização, pela SRF, trata este artigo não será, em qualquer hipótese, cobrada dos importadores. Como se não bastasse a vedação explícita do órgão competente para regular o tema: importância da fiscalização aduaneira – responsabilidade inerente à rotina dos terminais portuários para coibir contrabandos, descaminhos, armas, drogas e outros de interesse público – o escaneamento de contêineres não se trata, a bem da verdade, de um serviço ofertado aos usuários dos portos. A cobrança revela-se ilegal sob os seguintes aspectos: 1. CONTRATUALIDADE - Não existe a contratualidade entre o terminal de contêiner e o Usuário. Este não pede para escanear a sua carga nem o terminal qualquer serviço. 2. RECINTO ALFANDEGADO, QUALIFICAÇÃO - A aquisição do escâner pelo terminal de contêiner é apenas um dos requisitos da Alfândega, com vigilância, instalações, sistemas etc., indispensáveis para a qualificação do terminal de contêiner tornando-o apto a operar como um recinto alfandegado. A Alfândega imagem gerada pelo escaneamento, de modo exclusivo, representando o Estado brasileiro, que tem o poder de polícia e a obrigação de coibir contrabandos, descaminhos, ameaças de terrorismo, em favor do interesse público. Independentemente do viés que queira dar à necessidade de escâner, a premissa é que o recinto para ter funcionamento já teria de dispor do escâner. E mais, arcar com o custo operacional. O principal serviço existente no terminal é o de movimentação de cargas com esta tarefa, objetivando o comércio internacional, o terminal deve estar qualificado como um recinto alfandegado provido do equipamento escâner. Se o terminal somente poderá operar com a cabotagem e não o longo curso. Portanto, os requisitos da alfândega fazem parte do negócio do terminal. 3. INSTITUIÇÃO ILEGAL DE PODER DE POLÍCIA – Com as indiscutíveis finalidades da inspeção não invasiva, descritas no item anterior, os terminais de contêiner têm cobrada, sob a máscara de “taxa” para remunerar o poder de polícia da Alfândega, que tão somente o Congresso Nacional, o Poder Legislativo, tem competência para instituir. Por sua natureza ilegalidade intransponível. (continua)
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	Conforme Resolução nº 7321-ANTAQ, a Diretoria Colegiada da ANTAQ reconheceu a legalidade e conformidade regulatória da cobrança estratificada da rubrica "Contêineres" por parte das instalações portuárias que operam em regime de arrendamento (nos portos organizados) ou em regime autorizativo (Terminais de U

		resolução determinou à Superintendência de Regulação - SRG análise em relação à aderência regulatória da cobrança aos termos da Resolução Normativa nº 34-técnica não vislumbrou necessidade de nova revisão normativa para que adequasse o entendimento regulatório dada à cobrança da INI à RN nº 34/2019 - ANTAQ legalidade da cobrança já estaria amparado pelo referido normativo. Para fins de analisar possíveis falhas de mercado e de custos regulatórios que condigam cor price-cap para a INI, conforme orientação do voto-relator SEI nº 0866818, foi elaborado plano de trabalho para análise mais aprofundada para essa alternativa r tema foi submetido à deliberação da Diretoria Colegiada que decidiu nos termos da RESOLUÇÃO Nº 7811-ANTAQ, em que: (i) foi declarada a aderência e conforr serviço de inspeção não invasiva de contêineres aos termos e ditames contidos na Resolução Normativa nº 34/2019-ANTAQ; e (ii) foi aprovado o Plano de Trabal Parecer Técnico nº 127/2019/GRP/SRG (SEI nº 0918033) para realização de Análise de Impacto Regulatório sobre o problema regulatório identificado.
	Dispositivo Ajustado	
ID 110	Redação Original	ANEXO II GRUPOS DE SERVIÇOS BÁSICOS E SUAS RUBRICAS PADRONIZADAS (CONSULTE A RESOLUÇÃO Nº 8097 NA GUIA DOCUMENTAÇÃO PARA VISUALIZAR O A
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT (7829949000107)
	Redação Proposta	Exclusão do subitem "1.2.1 Inspeção não invasiva, por contêiner inspecionado". Função de Estado.
	Justificativa para Alteração	Parte I - A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usupport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas exportadores. Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos tel reajustes abusivos e a criação de rubricas por serviços inócuos como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembarço sobre águas, que compron empresas brasileiras no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antac acesso aos serviços e à infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder e Lei nº 12.815/2013), já que reajustes abusivos, preços imódicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços put são necessários aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos c de preços não pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos tarifária na prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo competitividade e o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado dos direitos dos usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada p compreensiva possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A tabela deve ser tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a t com as mais usuais e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explicar a justificativa para o p proposto com a alteração. FUNÇÃO DE ESTADO. A inspeção não invasiva de contêineres não constitui serviço prestado aos usuários. Trata-se da transferência de implantação do escâner exigida pela Receita Federal do Brasil (RFB) através de via transversa e ilegal de assunção dos custos. A aquisição, a instalação e todo trat equipamentos de escâneres para a atividade de inspeção não invasiva de contêineres, em instalações portuárias, constituem matéria que suplanta a esfera de at nos dispositivos da Lei nº 10.233/2001. A sujeição dos terminais de contêiner à regulação setorial exercida pela Antaq diz respeito tão somente à atividade de m à condição de recinto alfandegado dos mesmos. Nesse sentido, cumpre destacar que aqueles agentes econômicos têm de estar igualmente em conformidade co regulamentadas por outros órgãos ou entidades da Administração Pública Federal direta ou indireta, tais como a concorrencial, sanitária e alfandegária. Esta é a regulamentação do escâner, uma vez que o equipamento constitui um dos requisitos técnicos e operacionais para qualificação de locais e recintos alfandegados, exclusiva da Secretaria da Receita Federal do Brasil, como definido na Lei 12.350/2010: Art. 34. Compete à Secretaria da Receita Federal do Brasil definir os requ para o alfandegamento dos locais e recintos onde ocorram, sob controle aduaneiro, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias proces destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial, bagagem de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinados, e remessas postais internacionais. § 1º técnicos e operacionais de que trata o caput, a Secretaria da Receita Federal do Brasil deverá estabelecer: IV – a disponibilização e manutenção de instrumentos invasiva de cargas e veículos, como os aparelhos de raios X ou gama; Por oportuno, na Instrução Normativa SRF nº 680/2006, o órgão, no exercício de sua compe expressamente a cobrança pela utilização do escâner aos usuários: Art. 70. Os equipamentos referidos no § 2º do art. 27 poderão ser disponibilizados à SRF pela administrador do recinto. § 1º Na hipótese de que trata o caput, o equipamento deverá ser disponibilizado para a SRF gratuitamente. § 2º A utilização, pela SRF, trata este artigo não será, em qualquer hipótese, cobrada dos importadores. Como se não bastasse a vedação explícita do órgão competente para regular o tem: importância da fiscalização aduaneira – responsabilidade inerente à rotina dos terminais portuários para coibir contrabandos, descaminhos, armas, drogas e am do interesse público – o escaneamento de contêineres não se trata, a bem da verdade, de um serviço ofertado aos usuários dos portos. A cobrança revela-se ileg aspectos: 1. CONTRATUALIDADE - Não existe a contratualidade entre o terminal de contêiner e o Usuário. Este não pede para escanear a sua carga nem o termin qualquer serviço. 2. RECINTO ALFANDEGADO, QUALIFICAÇÃO - A aquisição do escâner pelo terminal de contêiner é apenas um dos requisitos da Alfândega, com vigilância, instalações, sistemas etc., indispensáveis para a qualificação do terminal de contêiner tornando-o apto a operar como um recinto alfandegado. A Alfâr imagem gerada pelo escaneamento, de modo exclusivo, representando o Estado brasileiro, que tem o poder de polícia e a obrigação de coibir contrabandos, des ameaças de terrorismo, em favor do interesse público. Independentemente do viés que queira dar à necessidade de escâner, a premissa é que o recinto para ter funcionamento já teria de dispor do escâner. E mais, arcar com o custo operacional. O principal serviço existente no terminal é o de movimentação de cargas com esta tarefa, objetivando o comércio internacional, o terminal deve estar qualificado como um recinto alfandegado provido do equipamento escâner. Se o termin somente poderá operar com a cabotagem e não o longo curso. Portanto, os requisitos da alfândega fazem parte do negócio do terminal. 3. INSTITUIÇÃO ILEGAL DE PODER DE POLÍCIA – Com as indiscutíveis finalidades da inspeção não invasiva, descritas no item anterior, os terminais de contêiner têm cobrado, sob a másc "taxa" para remunerar o poder de polícia da Alfândega, que tão somente o Congresso Nacional, o Poder Legislativo, tem competência para instituir. Por sua natu ilegalidade intransponível. (continua)
	Análise Técnica	Não acatada
Justificativa da Análise	Conforme Resolução nº 7321-ANTAQ, a Diretoria Colegiada da ANTAQ reconheceu a legalidade e conformidade regulatória da cobrança estratificada da rubrica " Contêineres" por parte das instalações portuárias que operam em regime de arrendamento (nos portos organizados) ou em regime autorizativo (Terminais de U resolução determinou à Superintendência de Regulação - SRG análise em relação à aderência regulatória da cobrança aos termos da Resolução Normativa nº 34-técnica não vislumbrou necessidade de nova revisão normativa para que adequasse o entendimento regulatório dada à cobrança da INI à RN nº 34/2019 - ANTAQ legalidade da cobrança já estaria amparado pelo referido normativo. Para fins de analisar possíveis falhas de mercado e de custos regulatórios que condigam cor price-cap para a INI, conforme orientação do voto-relator SEI nº 0866818, foi elaborado plano de trabalho para análise mais aprofundada para essa alternativa r tema foi submetido à deliberação da Diretoria Colegiada que decidiu nos termos da RESOLUÇÃO Nº 7811-ANTAQ, em que: (i) foi declarada a aderência e conforr serviço de inspeção não invasiva de contêineres aos termos e ditames contidos na Resolução Normativa nº 34/2019-ANTAQ; e (ii) foi aprovado o Plano de Trabal Parecer Técnico nº 127/2019/GRP/SRG (SEI nº 0918033) para realização de Análise de Impacto Regulatório sobre o problema regulatório identificado.	
	Dispositivo Ajustado	
ID 111	Redação Original	ANEXO II GRUPOS DE SERVIÇOS BÁSICOS E SUAS RUBRICAS PADRONIZADAS (CONSULTE A RESOLUÇÃO Nº 8097 NA GUIA DOCUMENTAÇÃO PARA VISUALIZAR O A
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPPORT (7829949000107)
	Redação Proposta	Inclusão de subitem referente à THC.
	Justificativa para Alteração	A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usupport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas pelos im Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a l a criação de rubricas por serviços inócuos como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembarço sobre águas, que comprometem a competitivid no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia i infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, incisc que reajustes abusivos, preços imódicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços publicas pelos terminais. Ti
		Dispositivo Ajustado

		aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio de prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o a o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na eficiência para os usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve estar e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explicar a justificativa para o ponto de melhoria: alteração. O THC é o principal serviço portuário por abranger todos os movimentos previsíveis durante a passagem da carga ou do contêiner por um terminal por distribuição em diferentes rubricas ao longo da tabela de padronização do anexo II torna sua cobrança menos precisa, dando margem para sua cobrança de forr ser extraído da referida tabela, o THC foi fragmentado nos subgrupos 1.1 (Cais) e 1.2 (Pátio) dos serviços inerentes em: a) 1.1.3 Serviços de carga e descarga do r desembarque), por contêiner; b) 1.2.9 Colocação/remoção da pilha, por contêiner; c) 1.2.10 Engate ou desengate em terra, por contêiner; d) 1.2.11 Transporte i dois pontos do terminal), incluindo do costado para a pilha, ou vice-versa; e) 1.2.12 Recebimento ou entrega de/para (vagões, caminhões, outros); f) Guarda trar 1.2.14 Entrega em regime de trânsito aduaneiro mediante segregação em pátio, por contêiner, incluindo o despacho de trânsito aduaneiro (SSE). A fragmentação ainda que para justificar os preços embutidos na cobrança do serviço previsível, possibilitará que os terminais de contêiner apliquem reajustes contínuos nos set autônomas fossem. Considerando o exposto na futura tabela, os armadores tratarão de repassar valores cada vez maiores de THC legitimados pelo preço das tal aumentos frequentes nos valores das tarifas portuárias. A Antaq precisa reverter a possibilidade de materialização desse risco urgentemente, com a exclusão do única rubrica de THC. Em que pese a legitimação de prática anticoncorrencial com a cobrança da THC2 sob a rubrica de Serviços de Segregação e Entrega (SSE), a nº 34/2019, em seu art. 3º, traz que o THC só poderá ser cobrado pelo transportador marítimo a título de ressarcimento das despesas relacionadas à movimentação instalações portuárias ou ao operador portuário. O exportador, importador ou consignatário não pode se certificar se os valores que estão sendo pagos ao arma as despesas ou constituindo lucros extraordinários para aquele agente, se não constar o valor do THC praticado pelo terminal na tabela divulgada. O THC é o pri deve possuir a mesma abrangência da maioria dos portos mundiais. A movimentação do contêiner é do portão ao navio e vice-versa, diferentemente da norma o portão ao costado do navio e vice-versa. A Agência reguladora deve impedir o fatiamento da THC, sob quaisquer argumentos, por ser a maior referência do servi
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	A proposta normativa aumenta a transparência para os usuários na medida em que padroniza a nomenclatura dos grupos e dos serviços prestados pelas instalaç adoção de ferramenta para simulação de preços com o detalhamento dos serviços previstos.
	Dispositivo Ajustado	
ID 112	Redação Original	ANEXO II GRUPOS DE SERVIÇOS BÁSICOS E SUAS RUBRICAS PADRONIZADAS (CONSULTE A RESOLUÇÃO Nº 8097 NA GUIA DOCUMENTAÇÃO PARA VISUALIZAR O A
	Razão Social (CPF/CNPJ)	Associação de Usuários dos Portos da Bahia - USUPORT (7829949000107)
	Redação Proposta	Alteração de inciso. Art. 3º, inciso XXI – Fornecimento de energia: disponibilização de tomada especial para consumo de energia elétrica por contêineres refrigera
	Justificativa para Alteração	A Associação de Usuários dos Portos da Bahia – Usuport apoia a iniciativa pela padronização de rubricas dos terminais de contêiner há muito esperadas pelos im Ao longo dos anos, em decorrência da ausência de regulamentação, assistiu-se a inúmeras manifestações de abuso de poder econômico, pelos terminais, sob a l a criação de rubricas por serviços incorrentes como Agendamento Pago ou Entrega em regime de desembarço sobre águas, que comprometem a competitivid no comércio exterior. Além do mínimo de previsibilidade para os usuários, a padronização proporcionará maiores condições para que Antaq garanta a isonomia i infraestrutura portuária (art. 5º, inciso V, Lei nº 13.460/2017); reprima práticas prejudiciais à competição, bem como o abuso de poder econômico (art. 3º, incisc que reajustes abusivos, preços imódicos e a efetivação de cobranças sem fato gerador continuaram presentes nas tabelas de serviços publicas pelos terminais. Ti aprimoramentos na minuta proposta para que os objetivos perseguidos sejam plenamente alcançados. De acordo com os próprios dispositivos que a asseguram pode significar liberdade para o cometimento de práticas anticompetitivas e abuso de posição dominante, sobretudo em respeito aos imperativos do princípio d prestação do serviço adequado. A Antaq deve ter sempre em mente que a exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, de modo a atingir o a o desenvolvimento do País, deve estar lastreada na modicidade, publicidade das tarifas e preços praticados, na qualidade do serviço prestado, bem como na efe usuários (art. 3º, inciso II, Lei nº 12.815/2013). Em primeiro lugar, é primordial que a tabela proposta seja ainda mais simplificada, condensada para que se torne possível, sobretudo por aqueles que ainda não tem a vivência no setor, mas que desejam tornar-se um agente econômico do comércio exterior. A compreensão tanto do ponto de vista interno brasileiro, como do ponto de vista do exterior, quando estrangeiros vendem ou compram mercadorias. Assim, a tabela deve esta e praticadas no mundo. Deve haver clareza para que não constitua mais uma caixa preta. Ademais, passa-se a explicar a justificativa para o ponto de melhoria: alteração. O fato gerador de serviço é a demanda por fornecimento de energia. Não faz sentido que o monitoramento seja cobrado em apartado. Disponibilizaç reefer pressupõe que o terminal esteja atento à evolução da prestação desse serviço, sobretudo porque a integridade da carga está sob sua responsabilidade, nê por terceiros dentro do Terminal. Inclusive, o monitoramento previne que qualquer problema técnico nas instalações elétricas do terminal venha a causar danos containerizado.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	O serviço de monitoramento de temperatura consiste em prática do mercado portuário considerada regular.
	Dispositivo Ajustado	
ID 113	Redação Original	ANEXO II GRUPOS DE SERVIÇOS BÁSICOS E SUAS RUBRICAS PADRONIZADAS (CONSULTE A RESOLUÇÃO Nº 8097 NA GUIA DOCUMENTAÇÃO PARA VISUALIZAR O A
	Razão Social (CPF/CNPJ)	ABPA - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PROTEÍNA ANIMAL (19908104000127)
	Redação Proposta	No primeiro momento, nossa contribuição foi voltada diretamente para a tabela elaborada (anexo VI-a, presente na página 83 do relatório consolidado).
	Justificativa para Alteração	I. Em nosso entendimento, os itens abaixo mencionados deveriam ser todos mesclados em um serviço só, porquanto realizados de forma conjunta: o ITEM 1.2.2 inspeção ou vistorias; o ITEM 1.2.6 – Inspeção/Vistoria; o ITEM 1.2.12 – Aplicação/rompimento de laque; II. Em nosso entendimento, os itens abaixo mencionad mesclados em um serviço só, porquanto realizados de forma conjunta, tratando de contêiner refrigerado: o ITEM 1.2.4 – Fornecimento de tomada e consumo de 1.2.5 – Monitoramento de temperatura; III. Ainda, alguns serviços realizados rotineiramente pelos terminais portuários não foram mencionados, porém, pertenc básicas do terminal e, em nossa visão, deveriam constar na tabela, quais sejam: o Remoção de Praça/Alteração de navio: situação na qual o exportador não cum determinado navio e é necessário embarcar em outra embarcação; o Alteração de temperatura do contêiner refrigerado/Alteração de set point: ocorre quando i solicita ao operador portuário que altera/ajuste a temperatura do contêiner depositado em seu recinto; o Não comparecimento/No show: consiste na cobrança exportador/importador por não comparecer no horário agendado para baixa/retirada do contêiner no recinto; o Agendamento Expresso/Gate Express: serviço o grades disponíveis e o exportador/importador paga uma taxa para abrir uma grade extra para baixa/retirada do contêiner no recinto; IV. No quadro 'Observaçõe a), temos três ponderações a serem feitas: o ITEM A. – Deixar em aberto a tabela para inclusão de serviços será prejudicial no processo, uma vez que o operador mesmas taxas e sobretaxas já existentes hoje; o ITEM C. – Situação semelhante ao do ITEM A., pois uma vez que o terminal poderá criar suas próprias taxas/serv seguida e terá a eficácia desejada; o ITEM F. – As isenções podem ser objetos de negociação entre o terminal portuário e o usuário do recinto, pois isso poderá fi operador portuário a ser escolhido.
	Análise Técnica	Não acatada
	Justificativa da Análise	A proposta normativa aumenta a transparência para os usuários na medida em que padroniza a nomenclatura dos grupos e dos serviços prestados pelas instalaç adoção de ferramenta para simulação de preços com o detalhamento dos serviços previstos. A possibilidade de fornecimento de serviços em pacotes também é

	normativa. Em todo caso, a informação deve ser fornecida ao usuário de forma clara, completa e tempestiva, sob pena de instauração de sanção administrativa. conforme sugestão da entidade restringe a liberdade econômica das instalações portuárias e causa impactos na eficiência do setor. O grupo de serviços diversos conjunto residual, que visa permitir maior flexibilidade e liberdade na estruturação dos serviços considerando a diversidade existente nas instalações portuárias
Dispositivo Ajustado	

7. Abaixo, apresenta-se quadro com estatísticas das contribuições recebidas na Consulta e Audiência Pública nº 04/2021:

INFORMAÇÃO	TOTAL	100,00%
Total de contribuições recebidas	113	100,00%
Maior número de contribuições enviadas: Associação Brasileira dos Terminais Portuários	24	21,24%
Contribuições invalidadas pela área técnica	0	0,00%
Contribuições válidas	113	100,00%
↳ Enviadas pelos usuários	0	0,00%
↳ Enviadas pelos prestadores de serviço ou representantes	1	0,88%
↳ Enviadas pelo governo	0	0,00%
Contribuições válidas acatadas	1	0,88%
↳ Enviadas pelos usuários	0	0,00%
↳ Enviadas pelos prestadores de serviço ou representantes	0	0,00%
↳ Enviadas pelo governo	0	0,00%
↳ Enviadas por entidade de classe, associação civil, acadêmico ou entusiasta do setor	0	0,00%
Contribuições válidas parcialmente acatadas	48	42,48%
↳ Enviadas pelos usuários	0	0,00%
↳ Enviadas pelos prestadores de serviço ou representantes	1	0,88%
↳ Enviadas pelo governo	0	0,00%
↳ Enviadas por entidade de classe, associação civil, acadêmico ou entusiasta do setor	0	0,00%
Contribuições válidas não acatadas	64	56,64%
↳ Enviadas pelos usuários	0	0,00%
↳ Enviadas pelos prestadores de serviço ou representantes	0	0,00%
↳ Enviadas pelo governo	0	0,00%
↳ Enviadas por entidade de classe, associação civil, acadêmico ou entusiasta do setor	4	3,54%

3. **CONCLUSÃO**

8. Ante o exposto, submete-se o presente Relatório com as contribuições aceitas e parcialmente aceitas à apreciação superior.
9. Sendo estas as considerações, submeto à apreciação superior.

SANDRO JOSÉ MONTEIRO
Especialista em Regulação

YGOR DI PAULA JULLIANO SILVA DA COSTA
Especialista em Regulação



Documento assinado eletronicamente por **Sandro Jose Monteiro, Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários**, em 28/01/2022, às 14:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **Ygor Di Paula Julliano Silva da Costa, Especialista em Regulação de Serviços de Transporte Aquaviários**, em 28/01/2022, às 14:59, 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 **1429302** e o código CRC **D969F927**.