

## Alerta ANTAQ

Renata Nadalin Meireles – [renata.meireles@rheinschiratomeireles.com.br](mailto:renata.meireles@rheinschiratomeireles.com.br)  
Felipe de Almeida Ribeiro Campos – [felipe.campos@rheinschiratomeireles.com.br](mailto:felipe.campos@rheinschiratomeireles.com.br)

### Consulta pública de proposta normativa para resolução de conflitos entre agentes regulados

Encontra-se em curso na ANTAQ a consulta pública nº 02/2022 voltada a obter contribuições à proposta normativa da Agência relativa aos procedimentos de resolução de conflitos entre agentes do setor.

De acordo com o que dispõe a minuta da norma, são passíveis de resolução pela Agência conflitos entre usuários, empresas e entidades do setor portuário, de navegação marítima e interior, desde que relativos a direitos disponíveis, como aqueles relacionados à aplicação de regras contratuais, preços relativos a serviços prestados em regime de liberdade de preços, instalação de infraestruturas em áreas comuns do Porto, dentre outros.

As contribuições podem ser feitas até o dia 06 de abril no site da ANTAQ.

## **Consulta pública: concessão do Porto de Itajaí**

A ANTAQ promove, de 24 fevereiro a 10 de abril, consulta pública das minutas jurídicas e documentos técnicos relativos à concessão do Porto de Itajaí.

De acordo com as minutas disponibilizadas, o valor mínimo de outorga será de R\$ 603.064.867,68. Além da outorga, o edital prevê uma contribuição fixa correspondente a 25 parcelas de R\$ 38.879.572,93 cada, a serem pagas a partir do 6º ano de concessão, e uma contribuição variável incidente sobre contêiner movimentado. Também são devidos, dentre outros, valores a título de indenização para antiga arrendatária responsável pela operação do porto.

Diferentemente de outras modelagens de concessões portuárias, a modelagem proposta para Itajaí prevê a concessão da função de autoridade portuária e também da exploração da infraestrutura, admitindo assim que a concessionária movimente cargas. Há obrigatoriedade, para fins de cumprimento de habilitação técnica, que a proponente seja operadora de terminal portuário de contêineres com movimentação mínima exigida (no caso de consórcio, a operadora deverá deter pelo menos 15% de participação). Há vedação à participação em consórcio de armadores e suas controladas e controladoras que atuem na movimentação e armazenagem de contêineres e cargas gerais nos complexos portuários de Itajaí e São Francisco do Sul.

Localizado no Complexo Portuário de Itajaí, no litoral centro-norte do Estado de Santa Catarina, o Porto de Itajaí destaca-se pela movimentação de carga containerizada, que representa mais de 99% das cargas movimentadas em 2020 no âmbito deste porto organizado, com destaque para movimentação de carnes, madeiras, produtos alimentícios, produtos químicos, têxteis e calçados.

## **Novos desdobramentos na polêmica em torno da cobrança da Taxa SSE/THC2**

O chamado Serviço de Segregação e Entrega de contêineres (“SSE” ou “THC2”) constitui taxa portuária, prevista na Resolução Normativa ANTAQ nº 34, de 19 de agosto de 2019, sendo devida, na importação, pelo serviço de movimentação das cargas entre a pilha no pátio e o portão do terminal portuário, pelo gerenciamento de riscos de cargas perigosas, pelo cadastramento de empresas ou pessoas, pela permanência de veículos para retirada, pela liberação de documentos ou circulação de prepostos, pela remoção da carga da pilha na ordem ou na disposição em que se encontra e pelo posicionamento da carga no veículo do importador ou do seu representante.

Há décadas, contudo, representantes de armadores e usuários dos serviços portuários passaram a questionar a própria existência da SSE, sob o argumento de que seria anticompetitiva, eis que representaria um preço sem lastro contratual, cobrado em duplicidade pelos operadores portuários a título de pretensa remuneração por custos de movimentação lateral de contêineres, já cobertos pela taxa THC ou capatazia paga pelo armador.

O tema acabou tratado pelo Memorando de Entendimentos nº 01/2021, celebrado entre o CADE e a ANTAQ, com interveniência do Ministério da Infraestrutura, em 17 de junho de 2021. Neste memorando, as partes reconhecem a legalidade da SSE, buscam definir as hipóteses específicas em que a sua cobrança seria abusiva, e estabelecem o procedimento a ser adotado pela ANTAQ e pelo CADE para identificar a abusividade.

Contudo, as polêmicas sobre tema não terminaram com a publicação do mencionado documento: em parecer recente, datado de 31 de janeiro de 2022, elaborado pela Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (SEAE/ME), o órgão analisou todo o histórico da controvérsia e se posicionou contra a cobrança da SSE/THC2, considerando-a na prática

anticompetitiva e indutora de monopólio nos serviços portuários, sugerindo a revisão da Resolução Normativa nº 34.

No Parecer, a Seae indicou duas possíveis saídas para o problema: (i) determinar que todos os custos relativos à movimentação horizontal e vertical devem estar incluídos no valor cobrado junto aos armadores (BR e THC), incluindo entrega ao dono da carga ou seu preposto – que o próprio órgão reconhece como a melhor opção -; ou (ii) continuar a permitir a SSE, desde que sob um regime de regulação ex ante de tarifa, como o estabelecimento de tarifa teto (price cap).

O Parecer da Seae deve levar à rediscussão da matéria pela ANTAQ, que já incluiu o tema da abusividade da SEE na Agenda Regulatória para o triênio 2022-2024, aprovada em 10 de fevereiro de 2022.

A equipe Rhein Schirato Meireles Advogados se coloca inteiramente à disposição para esclarecimentos sobre a nova lei e quaisquer outros aspectos de potencial interesse dos nossos clientes e parceiros.

\* \* \*

Publicado em 24 de fevereiro de 2022, Rhein Schirato Meireles Advogados, todos os direitos reservados.



RHEIN  
SCHIRATO  
MEIRELES