

TCU DECIDE SOBRE A REGULAÇÃO DE NAVIOS ESTRANGEIROS

O preço cobrado pelos armadores chamado de Terminal Handling Charge (THC) tem sido alvo de inúmeras discussões nos últimos anos entre armadores, terminais, portos, importadores e exportadores. Recentemente o Tribunal de Contas decidiu, a partir de uma denúncia da USUPORT do Rio de Janeiro, que todos os navios que chegam ou saem do Brasil terão que passar a prestar informações sobre seus movimentos e despesas, além dos preços que cobram dos usuários.

De acordo com André de Seixas, Presidente da USUPORT-RJ, o preço cobrado a mais de 200 mil exportadores e importadores foi autorizado pela ANTAQ em 2012 a título de ressarcimento, porém, nunca houve uma fiscalização pelo Órgão. “Ressarcimento quer dizer que os armadores não podem obter lucro e devem repassar a despesa paga ao terminal ao usuário. Mas a ANTAQ jamais fiscalizou isso. E pior, entregou a cobrança aos armadores estrangeiros que funcionam aqui sem regras, às margens das Leis, sem emitir Nota Fiscal desse preço”, diz André.

André explica que cada contêiner tem que pagar entre R\$600 e R\$700 de THC, e isso muitas vezes é mais do que o custo para levar o contêiner para a China. “Os serviços que compreendem o THC, se cobrados corretamente, considerando o ganho em escala dos terminais, não deveria passar de R\$ 200. E esse está longe de ser o valor praticado hoje”, revela André.

De acordo com decisão do TCU, a ANTAQ precisa definir um teto para que essa cobrança seja feita de maneira justa. Ainda segundo o Presidente da Associação, além do problema com a falta de regulação do THC, inexistente comprometimento de muitos armadores estrangeiros que não respeitam os prazos de embarques e entregas. “E isso é um prejuízo à sociedade. Precisamos de importados para abastecer o país, seja em alimentos, medicamentos ou em outras linhas de produtos. Veja o exemplo do feijão. O atraso faz com que a sociedade pague uma conta

alta nas prateleiras dos supermercados, farmácias e comércio”, diz André.

Para o Diretor-presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Wilen Manteli, o THC está sendo adotado no Brasil de forma equivocada. “Não se trata de taxa, mas de preço. No Brasil, taxa só pode ser instituída por lei. Como a composição do frete é complexa, varia de acordo com a quantidade de carga, portos, entre outros”, revela Manteli. Ele ainda diz que a medida pode afastar os armadores internacionais que respondem por 95% do transporte do nosso comércio exterior e/ou aumentar o valor dos fretes.

Manteli ainda afirma que a decisão do TCU pode ferir a livre concorrência. “Não cabe ao TCU controlar preços de atividades privadas. Isso significaria ainda mais interferência estatal numa atividade em que é exclusiva da livre iniciativa. E as negociações do valor dos fretes são feitas entre empresas, regidas pelo direito privado”, diz Manteli.

Para o Advogado e Pós-Doutor em Regulação de Transportes, Osvaldo Agripino, essa informação não procede, já que a regulação do THC e a outorga ajudam a equilibrar o mercado. “A decisão do TCU e os usuários defendem a livre concorrência, contudo, esse não é um princípio constitucional isolado, existem outros a serem cumpridos, como a defesa dos usuários e da concorrência, da modicidade e da previsibilidade dos preços. Há uma retórica no argumento desse setor, que é cartelizado e foge da regulação. Isso é comum. As empresas podem operar livremente, mas com outorgas de autorização, como determinou o TCU, após ouvir a ANTAQ, com base no parecer do Dr. Joaquim Barbosa e no que já é feito pela Anac e Antt com as empresas estrangeiras de transporte internacional. O TCU quer o capitalismo no setor: preços livres, mas registrados e monitorados, sem enriquecimento ilícito, como nos EUA, através da Antaq de lá, a Federal Maritime Commission”, diz o Advogado.



BARRA DO RIO

TERMINAL PORTUÁRIO

Rua Arnaldo Lopez Gonzaga, 507
Barra do Rio - Itajaí - SC - CEP 88.305-570
Fone: +55 (47) 3406-9100
www.barradorio.com.br