

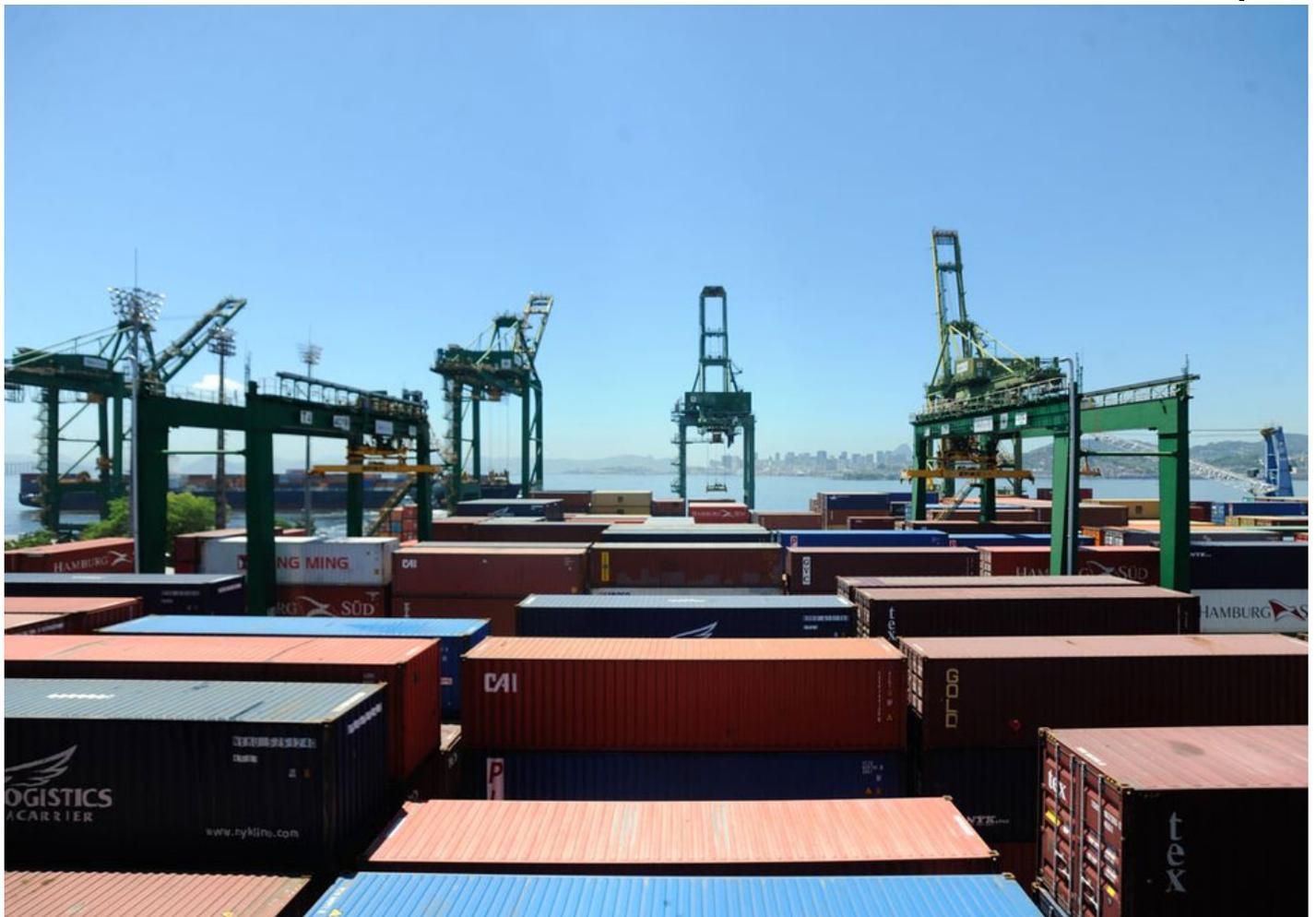
(<https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?>

oaparams=2_bannerid=410_zoneid=112_cb=41c588e696_oadest=https%3A%2F%2Fad.doubleclick.net%2F

PORTOS E LOGÍSTICA (/NOTICIAS/PORTOS-E-LOGISTICA)

SSE: Estabilidade regulatória depende de norma sobre abusividade, avalia Logística Brasil

Danilo Oliveira (/component/contact/contact/1203-autor/15-danilo-oliveira?Itemid=2609) 18 Junho 2021



Arquivo/Divulgação

Associação vê evolução a partir do entendimento entre Antaq e Cade, mas aguarda metodologia para conter abusos nas cobranças. Entidade defende que seja estabelecido um preço-teto e que agência reguladora leve em consideração especificidades de cada região portuária.

A Associação Brasileira dos Usuários dos Portos, de Transportes e da Logística considerou uma evolução o movimento entre a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) para buscar consenso em torno do Serviço de Segregação e Entrega (SSE), também chamado de THC-2. A Logística Brasil defende que seja estabelecido um preço-teto para a cobrança e que a agência leve em consideração a especificidade de cada região portuária, em vez de adotar um critério único para todo o país.

O diretor-presidente da associação, André de Seixas, considera difícil traçar um panorama antes de a Antaq estabelecer a metodologia para conter abusos. “Os estudos precisam dizer e a norma vai traçar os critérios de abusividade. [Memorando] Foi uma evolução para acabar com conflitos. Vai depender de como a Antaq vai trabalhar o critério da abusividade. A bola está na mão da agência”, comentou à Portos e Navios. Ele ponderou que o termo firmado entre a Antaq e o órgão antitruste não põe fim definitivamente a um tema que está divergente há mais de 20 anos no setor.

A Logística Brasil entende que o Cade precisa respeitar decisões da Antaq que, por sua vez, tem que dar resposta aos questionamentos do órgão, que atua em defesa da concorrência. Seixas disse que as incertezas e as divergentes decisões do Cade e do Judiciário sobre a matéria geram muita instabilidade no mercado como um todo. Ele observa que, em diversos processos recentes, o judiciário vem dando ganho de causa aos terminais da área molhada.



(https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?oaparams=2_bannerid=434_zoneid=110_cb=9def1a7057_oadest=https%3A%2F%2Fwww.logcomex.com%2520Novos%2520Canais%26utm_source%3Dnovos-canais-portos-e-navios%26utm_medium%3Dbanner-dados-importacao)

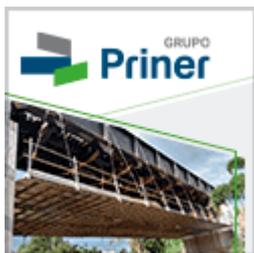
Para a associação, a agência precisará entregar estudos aprofundados e técnicos ao Cade. “A bola está na mão da Antaq para fazer uma boa norma de critério de abusividade. É uma oportunidade única de mostrar sua competência. Acredito que servidores e técnicos da Antaq tenham condição de fazer um bom trabalho para ser acessado pelo Cade”, analisou.

O entendimento da Logística Brasil é que algumas questões precisam ser vistas regionalmente, pois cada região portuária tem sua quantidade de terminais portuários e retroportuários, com características bastante distintas. A leitura é que estudar mercados regionais ajudará a avaliar o grau de concorrência e se estão surgindo novos players. A expectativa da entidade é que ocorra um acordo de cunho técnico que caminhe na direção de uma estabilidade regulatória. Seixas disse que, no final das contas, é o importador quem ficará com a armazenagem e que ao usuário interessa a garantia de concorrência entre terminais, tanto secos quanto molhados.

A associação considera que é o armador quem mais fatura no transporte de contêineres, por meio de cobrança de serviços longe da regulação da Antaq, com cobranças abusivas, sobre-estadia sem comprovar o caráter ressarcitório do THC (*Terminal Handling Charge*) e cestas de serviços (box rates) que, muitas vezes, confundem os usuários. Para o presidente da Logística Brasil, o armador deveria ser proibido de cobrar despesas portuárias no Brasil porque falta fiscalização. Seixas aponta que há cobrança de THC sem comprovação de ressarcimento.

Ele defende que seria melhor para a Antaq ter sob seu braço regulatório os terminais e recintos alfandegados, assim como tem os terminais de áreas molhadas. Isso porque a regulação dos terminais secos que recebem carga do porto está sob a Receita Federal. "É injusto o terminal seco não ficar no braço da Antaq e o molhado sim. É preciso trazer para o mesmo âmbito regulatório. O mercado precisa e todos devem estar em cima da regulação por causa do usuário. Sem carga não tem navio, nem porto", declarou Seixas.

(/#facebook) (#twitter) (#linkedin)
(/#whatsapp) (#telegram)
(/#facebook_messenger) (#pinterest)
(<https://www.addtoany.com/share?url=https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/sse-estabilidade-regulatoria-depende-de-norma-sobre-abusividade-avalia-logistica-brasil&title=SSE%3A%20Estabilidade%20regula>)



([https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?](https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?oaparams=2__bannerid=380__zoneid=26__cb=b28b6a4e72__oadest=https%3A%2F%2Fwww.priner.com.br%3A)

[oaparams=2__bannerid=380__zoneid=26__cb=b28b6a4e72__oadest=https%3A%2F%2Fwww.priner.com.br%3A](https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?oaparams=2__bannerid=380__zoneid=26__cb=b28b6a4e72__oadest=https%3A%2F%2Fwww.priner.com.br%3A)



([https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?](https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?oaparams=2__bannerid=285__zoneid=29__cb=de8b266136__oadest=https%3A%2F%2Ftche.digital%2F)

[oaparams=2__bannerid=285__zoneid=29__cb=de8b266136__oadest=https%3A%2F%2Ftche.digital%2F](https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?oaparams=2__bannerid=285__zoneid=29__cb=de8b266136__oadest=https%3A%2F%2Ftche.digital%2F))

0 comentários

Classificar por

Mais recentes



Adicione um comentário...

Plugin de comentários do Facebook



([https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?](https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?oaparams=2__bannerid=431__zoneid=122__cb=fe930465b0__oadest=https%3A%2F%2Ft.me%2Ff10959f_c)

[oaparams=2__bannerid=431__zoneid=122__cb=fe930465b0__oadest=https%3A%2F%2Ft.me%2Ff10959f_c](https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?oaparams=2__bannerid=431__zoneid=122__cb=fe930465b0__oadest=https%3A%2F%2Ft.me%2Ff10959f_c)



(https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?oaparams=2__bannerid=378__zoneid=15__cb=57a1ced7b6__oadest=https%3A%2F%2Fwww.deme-group.com%2Fcontact%3F%255B0%255D%3Dcountry%253ABR)

(https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?oaparams=2__bannerid=14__zoneid=68__cb=db305a9381__oadest=http%3A%2F%2Fwww.nasareh.com.br)



Contra o relógio

O desafio da descarbonização da indústria marítima no Brasil

(/impresso/revista-mensal-em-html1/724-ago-de-2021)

724 ago de 2021 (/impresso/revista-mensal-em-html1/724-ago-de-2021)

BOMBANDO

PORTOS E LOGÍSTICA (/NOTICIAS/PORTOS-E-LOGISTICA)



Posidonia transporta 2 guindastes para TUP da Alum... (/noticias/portos-e-logistica/posidonia-transporta-2-guindastes-para-tup-da-alumar)

(/noticias/portos-e-logistica/posidonia-transporta-2-guindastes-para-tup-da-alumar)

13 Out 2021

OPINIAO (/ARTIGOS/ARTIGOS-DE-OPINIAO)



(/artigos/artigos-de-opiniao/artigo-trabalho-flexivel-na-america-latina-lugar-tempo-e-momentos-que-importam)

Artigo - Trabalho flexível na América Latina: lugar, tempo... (/artigos/artigos-de-opiniao/artigo-trabalho-flexivel-na-america-latina-lugar-tempo-e-momentos-que-importam)

13 Out 2021

PORTOS E LOGÍSTICA (/NOTICIAS/PORTOS-E-LOGISTICA)



(/noticias/portos-e-logistica/porto-de-imbituba-fecha-setembro-com-alta-de-9-6-na-movimentacao-de-cargas)

Porto de Imbituba fecha setembro com alta de 9,6% na movimen... (/noticias/portos-e-logistica/porto-de-imbituba-fecha-setembro-com-alta-de-9-6-na-movimentacao-de-cargas)

13 Out 2021



NAVEGAÇÃO (/NOTICIAS/NAVEGACAO-E-MARINHA)

(/noticias/navegacao-e-marinha/entidades-acreditam-em-possibilidade-de-fabricacao-containers-no-brasil)

Entidades acreditam em possibilidade de fabricação contêi... (/noticias/navegacao-e-marinha/entidades-acreditam-em-possibilidade-de-fabricacao-containers-no-brasil)

13 Out 2021



(/ARTIGOS/ARTIGOS-DE-OPINIAO)

Artigo - Admirável mundo novo (/artigos/artigos-de-opiniao/artigo-admiravel-mundo-novo)

13 Out 2021

(/artigos/artigos-de-opiniao/artigo-admiravel-mundo-novo)

Revista Portos e Navios

Editora Quebra-Mar Ltda.

Rua Leandro Martins, 10/6º andar

Centro

Rio de Janeiro - RJ

CEP 20080-070

Tel. +55 21 2283-1407

Diretores

Marcos Godoy Perez

Rosângela Vieira

Contatos:

Redação (/component/contact/contact/1203-autor/20?Itemid=2609)

Publicidade (/component/contact/contact/1166-fale-com-a-publicidade/3?Itemid=2609)

Assinaturas (/component/contact/contact/1166-fale-com-a-publicidade/21?Itemid=2609)

Editorias

Indústria naval e offshore (/noticias/ind-naval-e-offshore)

Portos e logística (/noticias/portos-e-logistica)

Navegação e Marinha do Brasil (/noticias/navegacao-e-marinha)

Geral (/noticias/geral)

Executivos (/noticias/executivos)

Artigos

Opinião (/artigos/artigos-de-opiniao)

Estudo e Pesquisa (/artigos/estudo-e-pesquisa)

Serviços

[Assinaturas \(/assinaturas1\)](#)

[Publicidade \(/publicidade1\)](#)

[Newsletter \(/newsletter1\)](#)

Revista impressa

[Revista mensal em html \(/impresso/revista-mensal-em-html1\)](#)

[Revista mensal digital \(/impresso/revista-digital1\)](#)

Eventos

[Ecobrasil \(/ecobrasil-2019\)](#)

[Marintec / Navalshore \(/videos\) - vídeos](#)

[Mural \(/noticias/mural\)](#)

[Agenda \(/agenda1\)](#)

Catálogo da indústria marítima

[Pesquise empresas, produtos e serviços \(/catalogo\)](#)

[Assine o catálogo \(/catalogo/planos-de-inclusao\)](#)