

FALE COM A GENTE!

Editor Leopoldo Figueiredo
E-mail portomar@tribuna.com.br
Telefone 2102-7269

T-Mult recebe carga inédita

O Terminal Multicargas do Porto do Açu (T-Mult), que fica em São João da Barra (RJ), recebeu um navio carregado com 25 mil toneladas de sucata. Confira na página A-15.

PORTO & MAR

Cobrança pelo escaneamento de contêineres é debatida

Representantes de terminais portuários e usuários divergem sobre a responsabilidade do pagamento do serviço

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) prorrogou para até 24 de setembro o prazo para o recebimento de contribuições da sociedade sobre o pagamento do escaneamento de contêineres nos portos brasileiros. Exportadores, representantes de terminais portuários e da indústria discutiram a modalidade de cobrança do procedimento, em Brasília, mas não houve consenso.

A polêmica se arrasta há, pelo menos, dois anos, quando a Receita Federal determinou o escaneamento de todo os contêineres destinados à Europa que passam pelos portos brasileiros. Por determinação da Aduana, os equipamentos foram instalados pelos próprios terminais portuários em suas áreas de pátio.

“Como o tema é complexo, a diretoria da Antaq acredita ser razoável a prorrogação da consulta pública para que a sociedade tenha mais tempo para enviar suas contribuições”, ponderou o diretor-geral do órgão regulador, Mário Povia.

Para as associações que representam os terminais portuários, a regra elevou os custos diretos e indiretos das empresas. Por isso, os empresá-

rios acreditam que a despesa deve ser repassada aos usuários dos terminais, sob risco de “prestação gratuita” de um serviço. A alegação é de que exportadores e importadores são os grandes beneficiados pela medida.

Por outro lado, os representantes dos usuários dos portos brasileiros defendem a suspensão da cobrança da tarifa de inspeção por entender que existem abusividade e coerção que prejudicam o setor industrial e os agentes do comércio exterior. Segundo eles, o resultado é o aumento do Custo Brasil e da insegurança jurídica no setor.

Independentemente das posições, Povia destacou que não há ilegalidade na cobrança pela inspeção. “No entendimento da Agência, a cobrança é legal, pois há uma outra atividade (escaneamento) no terminal que precisa ser paga. A discussão é como a cobrança deve ser feita, se deve estar no pacote de serviços ou não dos terminais portuários, sob qual rubrica, entre outros aspectos”.

Mas o especialista em comércio exterior da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Ronnie Pimentel, discorda. “O setor exportador e importador não suporta dois anos de espera para a decisão de um tema



Receita determinou o escaneamento de todos os contêineres destinados à Europa que passam pelos portos

tão relevante como esse. A tarifa, na nossa visão, é ilegal. Essa audiência pública traz questões enviesadas e que destoam do ponto central da questão que é a cobrança ilegal da tarifi-

fa. O setor produtivo não consegue mais suportar custos adicionais e ilegais”.

Para a Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), a inspeção das caixas metá-

licas adiciona custos às instalações portuárias. Para a entidade, caso não seja permitida remuneração por essas despesas, será necessário equilibrar contratos de arrendamento.

“O serviço prestado pela inspeção não invasiva dos contêineres, que substitui a inspeção física, deve ser cobrado do usuário, por meio da cobrança individualizada, vez que a inspeção por exigência da autoridade aduaneira sempre foi objeto das obrigações da carga. Não cabe, em nenhuma hipótese, a cobrança do armador do navio com uma inclusão no *bax rate*, ou cesta de serviços que o terminal presta ao navio”, destacou a ABTP, em nota.

A mesma opinião tem o advogado Marcelo Sammarco, que também participou da audiência pública. “Por uma lado, há o inconformismo dos operadores portuários, que fizeram altos investimentos, contrataram operadores que fazem a gestão de sistemas, a comunicação com a Receita. Tem toda uma estrutura, inclusive uma área do terminal que poderia ser utilizada para sua atividade fim e fica comprometida”, destacou.

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) discorda ainda da fixação de um teto para a cobrança. “Cada terminal de contêineres no Brasil tem uma realidade diferente, que implica execução desses serviços, que podem ser afetados desde a mão de obra contratada, tipo de escâneres adotados, movimentação dos contêineres, complexidades operacionais inerentes às características dos terminais entre outras situações a serem avaliadas, caso a caso”, enfatizou. “Por isso, a fixação de preço pode ser prejudicial ao setor. Além do mais, no País somos regidos pelo livre mercado, onde há liberdade de preços”.