

Resumo Executivo - [PL nº 2966 de 2021](#)

Autor: Senadora Daniella Ribeiro (PP/PB)

Apresentação: 25/08/2021

Ementa: Inclui o § 6º no art. 40 da Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013, para proibir cobrança de quaisquer serviços portuários já inclusos na Capatazia.

Orientação da FPA: Favorável

Situação Atual:

Relator atual: Senador Vanderlan Cardoso

Último local: 20/05/2022 - Comissão de Serviços de Infraestrutura

Último estado: 10/03/2023 - MATÉRIA COM A RELATORIA

Principais pontos

- O presente projeto de lei disciplina a exclusão dos custos de capatazia da base cálculo dos impostos de importação alterando a lei [nº12.815/2013](#), que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela união de portos e instalações portuárias sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.
- Os pleitos apontados foram as cobranças do THC pelas empresas de navegação nacionais e estrangeiras, a falta de fiscalização adequada, o impacto nos custos e impostos, a concentração de mercado e a proposta de proibição da cobrança de serviços portuários.

Justificativa

- Regulada pela nova Lei dos Portos [nº12.815/2013](#), a taxa de capatazia conhecida como THC (*Terminal Handling Charge* ou Taxa de Manuseio do Terminal) é cobrada sobre as atividades realizadas durante o movimento de cargas e mercadorias de um navio até sua passagem pela alfândega. Esse processo ocorre após a passagem da carga até a verificação da Receita Federal.
- A cobrança do THC (*Terminal Handling Charge*) tem sido objeto de intensas discussões devido ao seu impacto nos custos logísticos e à falta de transparência quanto ao valor repassado aos armadores. Essa tarifa é ressarcitória e deve cobrir as despesas do transportador junto ao operador portuário para movimentar a carga do terminal para o navio, seja em exportações ou importações. A cobrança do THC vem sendo considerada nebulosa, onerosa e discriminatória.
- Embora a liberdade de negociação entre armadores e terminais possa gerar ganhos de escala

e produtividade, resultando em redução de custos operacionais nos portos, a falta de regulação efetiva por parte da agência reguladora pode incentivar comportamentos oportunistas em detrimento dos usuários.

- Alguns usuários reclamam que, ao embarcarem FOB (*Free on Board*), eles são responsáveis pelo frete terrestre até o porto e pelo THC, e o aumento dos preços dessa tarifa em comparação ao frete marítimo resulta em custos financeiros significativos. Essas práticas podem favorecer o estrangeiro.
- A ausência de regulação e fiscalização por parte da ANTAQ (Agência reguladora) permite a combinação de preços entre armadores e terminais, elevando a o valor do THC em detrimento de outros serviços e transferindo despesas do armador para o usuário. Enquanto os terminais emitem notas fiscais pelos serviços cobrados, as empresas estrangeiras, ao recolherem o valor do THC, emitem apenas o conhecimento de embarque internacional, que não é considerado um documento fiscal segundo a legislação tributária brasileira.
- A cobrança do THC, pelos armadores aos usuários não se restringe ao ressarcimento das despesas com a movimentação da carga junto ao operador portuário, como previsto na Resolução ANTAQ [2.389/2012](#). Isso sugere que os armadores estariam obtendo receitas indevidas com a cobrança dessa tarifa, levando a uma relação desequilibrada que onera o usuário.
- Em vista do exposto, somos favoráveis em prosperar o presente projeto de lei que disciplina proibir a cobrança de serviços portuários em benefício ao interesse público.