

Fábio Capobianco: THC2, mais uma jabuticaba brasileira

Para quem não está familiarizado com o assunto, a THC2 (ou SSE) é uma invenção dos operadores portuários que, com o uso de sua posição territorial dominante no porto e muita influência política, passaram a transferir parte de um custo devido por seus clientes e tomadores de serviços (os armadores) em decorrência da movimentação de carga para seus competidores diretos no mercado de armazenagem de contêineres (os recintos alfandegados retroportuários). A ideia seria genial, se não fosse ilícita e transgressora da livre competição. Aliás, ao final desta reflexão, muitos concluirão que a THC2 também



O processo de importação de mercadorias pela via marítima é

simples. O importador contrata um armador para trazer a carga ao Brasil e lhe paga a contrapartida correspondente para que a mercadoria seja entregue ao destinatário final. Em seguida, o armador contratará um operador portuário para descarregar o navio e entregar a mercadoria ao recinto alfandegado escolhido pelo importador. O armador paga os serviços do operador portuário por meio do chamado *box rate*. Por fim, o recinto alfandegado, que é o destinatário final, receberá a carga e irá armazená-la até o desembarço aduaneiro, sendo remunerado diretamente pelo importador por esse serviço de guarda.

Portanto, toda a operação é devidamente lastreada e todos os serviços remunerados. É nítido que o recinto alfandegado retroportuário não possui nenhuma relação jurídica com o operador portuário. O primeiro apenas recebe uma carga e irá armazená-la para cumprir seu contrato com o importador, enquanto o segundo deve retirar a carga do navio e entregá-la ao destinatário final para cumprir seu contrato com o armador.

Ocorre que os operadores portuários também oferecem serviços de armazenagem alfandegada de contêineres, além daqueles de movimentação de cargas. Assim, nos anos 1990, ao se depararem com a oportunidade de criar um mecanismo para exterminar seus competidores do mercado, não pensaram duas vezes: agarraram-na.

Foi então criado esse custo adicional, um "pedágio" para liberação de contêineres. Ao aumentar artificialmente o custo de seu competidor — o recinto alfandegado retroportuário —, haverá uma vantagem competitiva certa e imediata, pois seu concorrente terá de cobrar mais caro pelo mesmo serviço. Além disso, essa vantagem ainda pode ser escalada, na medida em que esse valor adicional cobrado poderá ser utilizado para conceder um desconto ao seu cliente

— aumentando ainda mais a vantagem competitiva —, ou simplesmente ser contabilizada como ganho em dobro pelo mesmo serviço. E assim criou-se uma vantagem financeira indevida.

Portanto, o único *downside* para o operador portuário em cobrar a THC2 seria o fato de que a cobrança é indevida, ilegal, antiética e prejudicial ao livre mercado. Na equação dos operadores, no entanto, esses elementos perderam para a busca do lucro abusivo e dominação do mercado. O que não é incomum por aqui.

Portanto, que a cobrança é ilegal não há dúvida. Afinal, viola os conceitos de contrato de transporte e capatazia, definidos, respectivamente, pelo Código Civil e pela Lei dos Portos e carece de lastro contratual, pois não há relação jurídica ou serviço prestado ao recinto alfandegado. São inúmeras as decisões judiciais nesse sentido — entre elas, uma transitada em julgado.

Mas o grande problema é que a medida é anticompetitiva. E, quando o mercado não funciona livremente e se autorregulando, quem paga a conta somos nós, os consumidores finais. E haja conta.

Justamente por isso é que o Cade teve de atuar nesse caso e definiu a ilegalidade da cobrança em seis julgamentos, com cinco composições diferentes, nos últimos 15 anos. Não há dúvidas por lá.

A verdade é que não deveria ser necessário acompanhar tantas batalhas jurídicas. Bastaria o bom senso. Conforme identificado pela Antaq, no último processo administrativo que tratou do tema, ao analisar a prática internacional sobre a cobrança pelos serviços de movimentação e entrega de contêineres, em diversos portos ao redor do mundo, confirmou-se que a THC2 só existe no Brasil.

O corpo técnico da Antaq analisou os conceitos estabelecidos no *Ocean Rate Bulletin* (glossário emitido pelo Departamento de Agricultura dos Estados Unidos), no *"Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement"* (tratado da União Europeia) e no *"Terminal handling charges during and after the liner conference era"* (estudo publicado pela Comissão Europeia para Concorrência), e concluiu expressamente que, na prática internacional, a THC (paga pelo importador ao armador e por este repassada ao operador portuário dentro da cesta de serviços) remunera todos os serviços prestados até a efetiva entrega final da mercadoria.

Aliás, a THC2 é assim denominada no mercado porque sempre foi notório que esta é uma cobrança em duplicidade, uma vez que a THC já cobre todos os serviços em questão.

Portanto, a discussão sobre essa excrescência que é a THC2 só existe há mais de 20 anos porque estamos no Brasil, país onde os bares abriram antes que as escolas, o imposto do chocolate recheado de biscoito é diferente do biscoito coberto de chocolate, a punição (ou alento) para juízes é a aposentadoria compulsória, o cartorário recebe mais que o engenheiro e que o professor e, a cereja do bolo, trata-se do país da tomada de três pinos.

Só estamos falando de THC2 porque, no Brasil, a vontade política ainda se sobrepõe à constatação técnica (que é exatamente o que ocorreu na Antaq, em que o corpo técnico proibiu, mas a diretoria política autorizou). Até porque os argumentos daqueles que buscam defender a THC2 são todos rasos e infundados.

Dizem que a THC2 é cobrada quando o recinto alfandegado "solicita" a carga ao operador portuário. Uma grande falácia. Quem define onde a carga será armazenada, por óbvio, é o importador. O recinto não solicita nada.

Também há quem diga que a taxa é cobrada para evitar subsídio cruzado. Outra grande bobagem. Aliás, o corpo técnico da Antaq também concluiu que, em termos de movimentação, é mais barato para o operador portuário retirar a carga do navio e entregá-la diretamente ao recinto alfandegado do que retirá-la para armazenamento interno. Então, por mais esse motivo, não há nada que justifique essa cobrança.

Nesses termos, é bom destacar que, sempre que o Poder Judiciário adentrou ao mérito da discussão, a THC2 foi proibida — há diversas decisões robustas nesse sentido. Por outro lado, quando o Judiciário simplesmente se omitiu e transferiu a responsabilidade à Antaq, verificou-se decisões que apenas anuíram essa vontade política distorcida e sem razão, que apenas favorece minorias politicamente privilegiadas.

Então, se já é consenso que o Brasil só progredirá com menos burocracia e mais produtividade e respeito ao livre mercado, também já está na hora de abolir de vez a THC2, que representa exatamente o oposto disso. É uma distorção do livre mercado, uma forma de abuso de poder não autorizada por lei, tampouco pelos contratos de arrendamento, e que contribui ao aumento do custo Brasil. Quem paga essa conta, para variar, é o consumidor final.

Marcos Lisboa está correto quando diz que *"o Brasil não é pobre à toa, isso aqui é trabalho de profissional"*. Mas até quando toleraremos essas jabuticabas, essas más práticas?

A boa notícia é que já querem acabar com a tomada de três pinos. Esperamos o mesmo destino para a THC2. E as esperanças se renovaram em setembro, quando, finalmente, foi concluído o processo ajuizado em 1895 pela princesa Isabel, acerca do Palácio de Guanabara — ainda que uma ação rescisória sempre seja possível.

Date Created

05/10/2020