



**sindicomis**  
SINDICATO DOS COMISSÁRIOS  
DE DESPACHOS, AGENTES DE  
CARGA E LOGÍSTICA DO  
ESTADO DE SÃO PAULO



**actc**  
ASSOCIAÇÃO NACIONAL  
DAS EMPRESAS TRANSITÁRIAS,  
AGENTES DE CARGA AÉREA,  
COMISSÁRIAS DE DESPACHOS  
E OPERADORES INTERMODAIS

— REPRESENTANTE OFICIAL —



**PARCEIRO  
INSTITUCIONAL**



# ACONTECE

ANO 37 - Nº 313 - MAI/JUN - 2022



***BRASÍLIA ATENDE  
PROPOSITURA DO  
SINDICOMIS E  
NACIONALIZAÇÃO  
DAS ENTIDADES  
SINDICAIS ESTADUAIS  
FINALMENTE É  
DESBUROCRATIZADA***

## EDITORIAL

# Balanço do Acordo de Facilitação do Comércio: *nossas entidades demonstram que o comex ainda chega lá*



**LUÍZ RAMOS**  
Presidente do  
SINDICOMIS/ACTC/CIMEC

*Nota-se a falta de uma proatividade do CONFAC às solicitações regionais, o que emperra o trabalho desse órgão nos níveis locais*

exterior. No Brasil, definiu-se que esta função será coordenada pelo Comitê Nacional de Facilitação de Comércio (CONFAC).

O AFC permite simplificar a burocracia e agilizar os procedimentos para o comércio internacional de bens, com medidas de reforço de transparência na elaboração de normas e a cooperação entre as autoridades aduaneiras. O Portal Único de Comércio Exterior, por sua vez, implicaria no aumento de R\$ 9 bilhões no saldo comercial anual brasileiro, gerando impacto positivo de mais de 4% no PIB.

O governo já tem colocado em prática medidas para implementar as disposições do Acordo, como o processamento eletrônico de documentos e a estruturação das reuniões do CONFAC.

Em síntese, o tratado facilita o movimento e o despacho das mercadorias, torna o comércio mais transparente e reduz os procedimentos pouco eficientes. Ele poderá, ainda, reduzir em cerca de 14% os custos do comércio global e gerar ganhos de até US\$ 1 trilhão por ano em exportações no mundo.

O cenário mundial, afetado pela pandemia da Covid-19 – que exigiu medidas e produziu consequências aduaneiras, tributárias e econômicas –, soma-se ao ambiente nacional. Todos esses elementos comprometem a exatidão das previsões aduaneiras para 2022, que são meras decorrências de compromissos anteriormente assumidos.

Em 5 de setembro de 2019, o Brasil ratificou, junto à Organização Mundial das Aduanas (OMA), a Convenção Internacional para a Simplificação e a Harmonização dos Regimes Aduaneiros (Convenção de Quioto Revisada — CQR), aderindo sem reservas ao Corpo da Convenção, ao Anexo Geral e a cinco Capítulos de Anexos Específicos. As normas deverão ser aplicadas a partir de 5 de dezembro de 2022, o que significa que o

Brasil deverá estar pronto para cumprir a CQR/OMA até o final deste ano.

Entretanto, não podemos descartar a da CQR/OMA, o que poderia retardar em até um ano a aplicação integral do Acordo.

Também há a previsão de que se aprofunde o alinhamento com as medidas previstas no Acordo sobre a Facilitação do Comércio, principalmente em relação a temas que independem de destinação de recursos financeiros públicos, tendo em vista o corte orçamentário indicado para o Ministério da Economia, em 2022.

Lembrando que, nesse particular, a taxa do SISCOMEX tem um papel importante na conclusão do processo de implementação da Declaração Única de Importação (DUIMP) e do próprio Portal Único de Comércio Exterior, podendo embarrigar o assunto para 2023.

Já no cenário internacional, a OMC, sob sua nova direção, tem o grande desafio de desatar o nó relativo ao processo de solução das controvérsias. É preciso ser muito otimista para acreditar que o problema do contencioso comercial internacional, entre outros, seja resolvido ainda em 2022.

Pois bem, o importante é que muitas das previsões precisam, às vezes, de um “empurrãozinho”. Por isso, não podemos ficar simplesmente sentados esperando que tudo aconteça.

Precisamos, cada vez mais, unir as nossas categorias econômicas, a fim de debatermos os diversos assuntos que nos cercam e que são de interesse das empresas filiadas e associadas, buscando soluções e propostas para serem levadas às autoridades competentes e responsáveis pelo nosso comex.

É preciso acrescentar isso leva “uma vida inteira”, pois, da mesma forma que uma só andorinha não faz verão, um só dia, ou um curto espaço de tempo, não faz uma categoria feliz e vitoriosa.

O Acordo de Facilitação de Comércio (AFC) da Organização Mundial do Comércio (OMC) entrou em vigor em 22 fevereiro de 2017. Ele contou com a assinatura de 112 países entre um total de 164 membros da entidade.

Foi o primeiro acordo multilateral celebrado pela OMC desde sua criação, em 1995, e consiste na adoção de um conjunto de compromissos para favorecer as trocas internacionais, fortalecer o sistema multilateral de comércio e o papel da organização como foro negociador de suas regras. O AFC tem o propósito de conferir maior transparência na relação entre governos e operadores de comércio exterior e reduzir impactos burocráticos sobre o comex.

Ao todo, são 47 os compromissos criados por este acordo. O Brasil assumiu o compromisso de adotar, imediatamente, 42 deles. Os cinco restantes serão implementados posteriormente, pois requerem o desenvolvimento de instrumentos específicos por parte do governo brasileiro, como para o processamento antecipado de documentos de importação. A implantação integral do Portal Único de Comércio Exterior auxiliará na total adesão brasileira.

Outra previsão relevante é a criação de comitês nacionais responsáveis pela coordenação interna de sua implementação em cada país. Mais do que uma instância de gestão em relação ao AFC, estes comitês poderão servir como foros para a coordenação dos agentes de comércio

# Consumidor final pode ser prejudicado pela operação-padrão dos auditores da RFB

*Ofício encaminhado ao Ministério da Economia e assinado por mais de 20 entidades ligadas ao comércio exterior alerta sobre impactos como aumento da inflação e escassez de produtos, decorrentes da demora para liberar cargas.*

Um ofício que alerta sobre os dobramentos negativos da chamada “operação-padrão” conduzida pelos auditores da Receita Federal (RFB) foi encaminhado ao ministro da Economia, Paulo Guedes, após ser assinado por mais de 20 entidades ligadas ao comércio exterior. O documento reforça que os impactos são sentidos não somente pelos empresários, mas também por todas as camadas da sociedade brasileira.

Estima-se que a operação-padrão aumentou em quatro vezes o tempo de liberação das cargas, que passou de cinco para 20 dias. De forma resumida, os auditores realizam de forma mais rigorosa a checagem da documentação e das mercadorias, o que, inevitavelmente, consome mais tempo. O procedimento é uma reação ao corte no orçamento da RFB e a queda no número de empregados no setor.

Outro ponto que desperta preocupação, igualmente mencionado no ofício, é que, agora, mais funcionários públicos (como analistas de comércio exterior e fiscais agropecuários) estão aderindo ao movimento.

**Se nada for feito, consumidor final sairá prejudicado**

Luiz Ramos, presidente do SINDICOMIS – sindicato que representa os comissários de despachos, agentes de carga e logística no estado de São Paulo e um dos signatários do ofício –, detalha as consequências desta lentidão na liberação das cargas. “Na importação, há a interrupção dos fluxos de suprimentos. Isso significa, por exemplo, que a matéria-prima não chega às indústrias. Com isso, a produção diminui, assim como a oferta de produtos. Estes fatores pressionam a inflação.”

Ele prossegue: “Na exportação, corre-se o risco de perder contratos devido aos atra-



A carta foi elaborada pela Confederação das Associações Comerciais e Empresariais do Brasil (CACB), Federação das Associações Comerciais do Estado de São Paulo (FACESP) e Associação Comercial de São Paulo (ACSP).



**Não importa a sua localização, volume ou a complexidade dos seus negócios, estamos prontos para atender as suas necessidades.**

**KUEHNE+NAGEL**

- Logística Integrada e Desembarço Aduaneiro;
- Gerenciamento logístico ponta a ponta criando cadeias de suprimentos ágeis e eficientes;
- +130 anos de história, presente em +140 países.

Saiba mais em:  
[br.kuehne-nagel.com](http://br.kuehne-nagel.com)

nos nas entregas; temos menor competitividade, já que entregamos mercadorias mais caras; e nossa imagem internacional sai maculada. Em casos mais extremos, o cancelamento de negócios tende a reduzir a geração de divisas pelas exportações”.

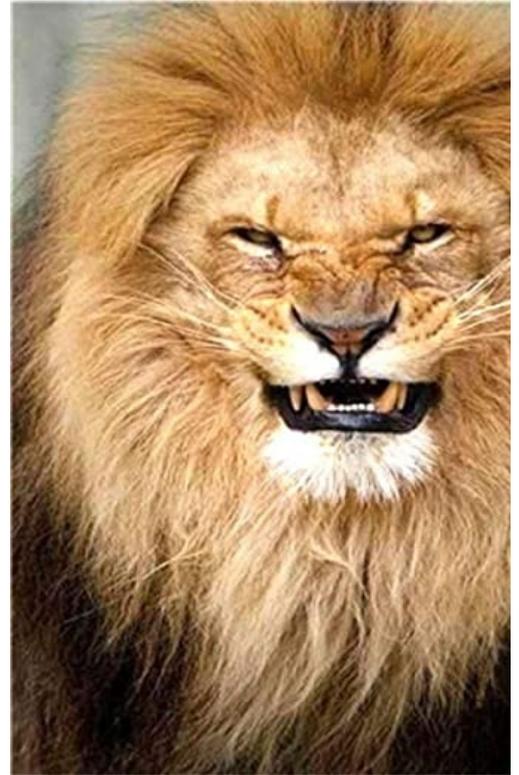
O consumidor final também sofre transtornos. “As consequências mais visíveis para o cidadão são os preços mais altos dos bens de consumo, a escassez de produtos e, ainda, a falta de empregos.”

As entidades reconhecem que os pleitos exigidos pelos auditores “são de extrema importância”, sobretudo as demandas relacionadas a investimentos internos. Porém, é imperativo o retorno à normalidade das operações, para que a economia brasileira possa retomar seu crescimento.

#### Quem também apoia

O ofício conta, ainda, com o apoio da Associação Brasileira da Indústria de Iluminação; Associação Brasileira das Empresas

de Transporte Internacional Expresso de Cargas; Associação Brasileira das Indústrias de Biscoitos, Massas Alimentícias e Pães & Bolos; Associação Brasileira das Indústrias de Calçados; Associação Brasileira das Indústrias de Materiais de Defesa e Segurança; Associação Brasileira de Artigos para Casa, Decoração, Presentes, Utilidades Domésticas, Festas, Flores e Têxteis; Associação Brasileira de Estilistas; Associação Brasileira de Refrigeração, Ar-Condicionado, Ventilação e Aquecimento; Associação Brasileira dos Exportadores de Mel; Associação Brasileira dos Exportadores e Importadores de Alimentos e Bebidas; Câmara de Comércio, Indústria e Serviços do Brasil; Federação das Câmaras de Comércio Exterior; Sindicato do Comércio Atacadista do Rio Grande do Sul; Conselho Brasileiro das Empresas Comerciais Importadoras e Exportadoras; Instituto Brasileiro de Gemas e Metais Preciosos; Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil; e Ordem dos Advogados do Brasil – Seção Campinas.



# IMPORTANTE

# CONVENÇÃO COLETIVA

Após a Assembleia Geral Extraordinária realizada no último 15 de junho, na qual foram expostas as pautas reivindicatórias dos representantes dos trabalhadores, envolvendo o índice de reajuste e as cláusulas sociais para a convenção coletiva, debatemos as linhas gerais das negociações que seguiríamos. Posteriormente, seguindo esse norteamento, iniciamos as conversações com as entidades representativas dos laborais, mas ainda não chegamos a um ponto de convergência nessas discussões. Tão logo isso aconteça, comunicaremos a todos os nossos associados.



# ACONTECE

ANO 33 - Nº 295 - MAIO/JUNHO 2019

O jornal que traz os principais fatos  
e informações que você precisa conhecer!

# ANUNCIE

(11) 3255-2599

1 PÁG. ÍMPAR  
R\$ 2.800,00

1 PÁG. PAR  
R\$ 2.200,00

1/2 PÁG. ÍMPAR  
R\$ 1.400,00

1/2 PÁG. PAR  
R\$ 1.100,00

1/4 PÁG. ÍMPAR  
R\$ 700,00

1/4 PÁG. PAR  
R\$ 550,00

1/2 PÁG. ÍMPAR  
R\$ 1.400,00

1/2 PÁG. PAR  
R\$ 1.100,00

1/4 INFERIOR ÍMPAR  
R\$ 350,00

1/4 INFERIOR PAR  
R\$ 270,00

BOX SUPERIOR ÍMPAR  
R\$ 520,00

BOX SUPERIOR PAR  
R\$ 400,00



SINDICATO DOS COMISSÁRIOS  
DE DESPACHOS, AGENTES DE  
CARGA E LOGÍSTICA DO  
ESTADO DE SÃO PAULO



**actc**

ASSOCIAÇÃO NACIONAL  
DAS EMPRESAS TRANSITÁRIAS,  
AGENTES DE CARGA AÉREA,  
COMISSÁRIAS DE DESPACHOS  
E OPERADORES INTERMODAIS

— REPRESENTANTE OFICIAL —



## PLANOS EXCLUSIVOS PARA ANUNCIANTES ESPECIAIS

Anunciando em duas  
edições consecutivas:  
**15% de desconto** no  
segundo anúncio.

Anunciando em três  
edições consecutivas:  
**15% de desconto** no  
segundo e  
**25%** no terceiro anúncio.

Anunciando em quatro  
edições consecutivas:  
**15% de desconto** no  
segundo,  
**25%** no terceiro e  
**50%** no quarto anúncio.

Anunciando em cinco  
edições consecutivas:  
**15% de desconto** no  
segundo, **25%** no terceiro,  
**50%** no quarto e **75%** no  
quinto anúncio

Anunciando em seis  
edições consecutivas:  
**15% de desconto** no  
segundo, **25%** no terceiro,  
**50%** no quarto, **75%** no  
quinto anúncio, **100%** no  
sexto anúncio e **uma  
entrevista em vídeo** feita  
pela nossa equipe de  
comunicação sobre  
a sua empresa.

**Durante o período do  
anúncio, em qualquer  
plano, o anunciante  
ganha:**

**\* exibição de um banner  
institucional  
no site**

(arte e conteúdo sujeitos à aprovação prévia)

**\* exibição do logo no  
Informativo Semanal**



INTERESSADO NOS  
SERVIÇOS DO  
CERTIFICADO  
DE ORIGEM?

CONHEÇA MAIS ALGUMAS  
FACILIDADES NO USO DO  
NOSSO SERVIÇO:

- PRAZOS DE PAGAMENTO FLEXIBILIZADOS
- SEM MENSALIDADE E TAXAS ADICIONAIS
- PERMISSÕES DE ACESSO POR USUÁRIO
- INTEGRAÇÃO COM OUTROS SISTEMAS
- ASSINATURA EM LOTES

ACTC@SINDICOMIS.COM.BR | (11) 3255-2599



— REPRESENTANTE OFICIAL —



# SINDICOMIS/ACTC são ouvidos pela mídia sobre questões relevantes



“Anteriormente, o presidente Jair Bolsonaro havia vetado a recriação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – Reporto. Porém, ele foi restabelecido pelo Congresso em 17 de março último”, acentua, agora, Luiz Ramos, presidente do SINDICOMIS – Sindicato dos Comissários de Despachos, Agentes de Carga e Logística do Estado de São Paulo e da ACTC – Associação Nacional das Empresas Transitárias, Agentes de Carga Aérea, Comissárias de Despachos e Operadores Intermodais.

De acordo com as associações empresariais, o veto, se confirmado, iria redundar num “apagão” de investimentos nos portos. Com isso, a vigência do Reporto, que havia sido extinto no fim do ano passado, fica ampliada até dezembro de 2023. Além de ampliar o prazo de duração do Reporto, os parlamentares definiram que o benefício também passará a valer para empresas de dragagem, recintos alfandegados de zona secundária e centros de formação profissional e treinamento multifuncional do trabalhador portuário.

MATÉRIAS EXCLUSIVAS PORTAL LOGWEB 3 DE JUNHO DE 2022

## BR do Mar: incentivo à cabotagem deve transformar a logística do Brasil. Quando todos os nós estiverem desatados

LINKEDIN FACEBOOK INDIQUE PARA UM AMIGO





# Receita Federal devolverá impostos

**E**m 13 de dezembro de 2021, a 2ª Turma do Tribunal da Receita Federal da 3ª Região proferiu acórdão no mandado de segurança coletivo impetrado pelo SINDICOMIS contra a Superintendência da Receita Federal da 8ª Delegacia de Santos (SP).

Pela decisão do colegiado, as contribuições previdenciárias não podiam incidir sobre os valores pagos pelas empresas aos empregados a título de terço constitucional de férias, aviso prévio indenizado, valores pagos nos 15 dias que antecedem o auxílio-doença, auxílio funeral e o auxílio creche pago até a criança completar cinco anos de idade, em razão da limitação prevista na Constituição Federal (art. 7º, XXV).

Caso o auxílio creche continuasse sendo pago após a criança completar cinco anos de idade, tais verbas poderão integrar a base de cálculo para cobrança da contribuição previdenciária.

Em relação à compensação, foi afirmado que os valores pagos a título de contribuição previdenciária só podem ser compensados com tributos da mesma espécie, ou seja, com outra contribuição previdenciária.

## Cálculo

A ação coletiva do SINDICOMIS / ACTC permite aos seus associados receber de volta, a título de compensação, tudo o que foi recolhido nesse sentido desde 13 de fevereiro de 2012.

Para as empresas fazerem o levantamento desse período, o esforço é grande e demorado. Porém, o acesso a uma solução tecnológica por parte do SINDICOMIS/ACTC é capaz de realizar a tarefa rapidamente e com exatidão. Esse serviço pode ser requisitado gratuitamente pelos associados às entidades.

## CONSULTE GRÁTIS

Para saber se você ou a sua empresa tem direito a receber de volta os valores pagos a título de impostos ou contribuições previdenciárias, preencha nosso formulário acessando o link:

<https://forms.gle/3U5hg8C59jpe3rhz6>

É simples e leva em torno de 7 minutos para inserir as informações.



Jackson Corbari e Luiz Ramos (em 30 de janeiro de 2020)

## *SINDICOMIS e ACTC parabenizam novo subsecretário de Administração da Receita*

O presidente do SINDICOMIS e da ACTC, Luiz Ramos, assinou o ofício SI/046/2022, no qual parabeniza, em nome das Diretorias Executivas destas entidades, o servidor público Jackson Aluir Corbari pela nomeação ao cargo de subsecretário de Administração Aduaneira da Subsecretaria-Geral da Receita Federal.

“Jackson possui uma longa carreira como coordenador-geral da COANA e sempre mantivemos uma interlocução institucional bastante assertiva, direta e extremamente respeitosa”, diz Ramos. “Tenho a certeza absoluta de que a União, a aduana e as empresas que integram o comércio exterior ganham com sua nomeação”, conclui.

Jackson Aluir possui graduação em Engenharia Civil pela Universidade Federal de Santa Catarina e especialização em Comércio Exterior e Perspectivas Internacionais pela Universidade do Vale do Itajaí.

## Em Brasília, Luiz Ramos avançou nos assuntos estratégicos das categorias

Entre os dias 1º e 3 de junho, o presidente do SINDICOMIS, ACTC e CIMEC, Luiz Ramos, reuniu-se com autoridades de Brasília para tratar de assuntos importantes das categorias representadas.

O primeiro compromisso foi no gabinete do senador Flávio Bolsonaro (3). Já na sequência, esteve no escritório do Paixão Côrtes e Advogados Associados, para discutir temas ligados à esfera trabalhista. Depois, Ramos reuniu-se com o fundador da BJM Consultores Associados, Welber Barral.

A consultoria BJM atua nas esferas das relações governamentais e do comércio internacional. Foi fundada por Miguel Jorge, ex-ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, e por Welber Barral, ex-secretário de Comércio Exterior.

Com sede em Brasília, a BJM possui escritórios em São Paulo e Belo Horizonte, além de parceiros internacionais. Em seu quadro de especialistas figuram nomes de peso das áreas da Ciência Política, Economia, Direito, Jornalismo, Relações Públicas, Relações Internacionais e Engenharia, que atuam, sobretudo, na análise, tradução e acompanhamento das constantes transformações da sociedade.

Ramos também esteve na sede da ANTAQ (1), tratando de assuntos de interesse

de algumas empresas associadas e das atividades do SINDICOMIS e da ACTC em prol da categoria e, conseqüentemente, do comércio externo brasileiro.

O último compromisso foi no CARF (2), onde reuniu-se com o presidente do órgão, doutor Carlos Henrique, de Oliveira, que assumiu o cargo no último 24 de maio, no lugar da doutora Adriana Gomes Rêgo.

Segundo fontes ouvidas pelo Portal Jota, Oliveira é considerado próximo do secretário da Receita Federal, doutor Júlio César Vieira Gomes, e possui perfil “técnico” e “imparcial”. Ramos teve uma ótima impressão do novo presidente do CARF. “É um diplomata”, elogiou. “Acredito que continuaremos a ter uma relação institucional muito profícua, sempre visando à melhor justiça fiscal para os brasileiros”, afirmou.

O SINDICOMIS e a ACTC têm indicado conselheiros ao CARF. Durante o encontro, o novo presidente do órgão disse que “pretende fazer uma gestão ética e com bastante expertise na escolha dos conselheiros”.

Ramos aproveitou para entregar a Oliveira um ofício propondo a criação da Câmara Aduaneira do CARF, assunto que será estudado por Oliveira; assim como o estudo elaborado pelos doutores Oswaldo Castro Neto e Mateus Soares, integrantes do Grupo Técnico-Jurídico de Comércio Exte-

rior e Assuntos Aduaneiros (GT-J), criado pelo SINDICOMIS/ACTC dentro da esfera do COMITEC, sobre aspectos constitucionais da pena de perdimento no processo administrativo aduaneiro e duplo grau administrativo obrigatório.



Conheça **todas as soluções** que a Allink pode oferecer para sua

# LOGÍSTICA INTERNACIONAL



Frete marítimo para carga consolidada LCL e contêiner

Frete aéreo

Minha carga segura

Representação nos portos brasileiros

Desconsolidação de CE Mercante

Gestão e controle de demurrage

Agente recebedor de carga no Brasil

[allink.com.br](http://allink.com.br) | 11 3254-9700

**ALLINK**  
NEUTRAL PROVIDER

# Mais um especialista indicado pelo SINDICOMIS/ACTC é nomeado ao CARF

A edição 96 do Diário Oficial da União, publicada em 23 de maio, trouxe a nomeação do advogado Mateus Soares de Oliveira para exercer o mandato de conselheiro, representante dos contribuintes, junto à Terceira Seção de Julgamento do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (CARF) do Ministério da Economia.

Mateus faz questão de agradecer às entidades que o indicaram à lista tríplice do Ministério da Economia. “Deixo registrado meus agradecimentos ao SINDICOMIS, ACTC, Fecomércio e Confederação Nacional do Comércio, que acreditaram em meu potencial, assim como ao próprio Ministério da Economia”, afirma.

Luiz Ramos, presidente do SINDICOMIS, ACTC e CIMEC, conta que as indicações das entidades ao Ministério da Economia para que um profissional seja candidato a um assento no CARF passam por um criterioso processo de seleção e avaliação. “Uma indicação a um órgão como este é de extrema responsabilidade e uma espécie de endosso”, destaca.

De acordo com Ramos, a avaliação leva em consideração o currículo acadêmico e profissional dos selecionáveis. “Vimos no doutor Mateus – assim como, recentemente, no doutor Oswaldo Castro [último indica-

do e selecionado pelo Ministério da Economia ao órgão] – conhecimento técnico, experiência na iniciativa privada e senso de responsabilidade suficiente para contribuir na construção de um Brasil mais justo juridicamente.

“O doutor Oswaldo, por exemplo, iniciou sua trajetória profissional em um grande grupo empresarial do comércio exterior, com sede em Campinas (SP). Depois, começou a participar do sindicalismo patronal, ou, mais especificamente, no SINDICOMIS e na ACTC, fato este que também lhe proporcionou sólidos conhecimentos da área”, conta Ramos. “Nestas entidades, atualmente, ele é um dos diretores executivos e participante efetivo do Grupo Técnico-Jurídico de Comércio Exterior e Assuntos Aduaneiros (GT-J), órgão vinculado ao Comitê Técnico de Comércio Exterior e Fiscal (COMITEC)”, conclui.

Mateus Soares, que também possui assento no GT-J, é graduado pela Universidade de Franca, possui especialização em Negociações Internacionais pela Universidade Federal de Santa Catarina e foi aprovado em primeiro lugar na prova de mestrado da PUC-MG. Já atuou como docente em cursos de pós-graduação na Universidade Federal de Uberlândia e na Associação Brasileira de Comércio Exterior; em Direito

Internacional, na Universidade de Franca; em Direito e em Comércio Internacional Privado, na PUC-MG. Além disso, já compôs a Comissão Especial de Direito Aduaneiro da OAB-SP.

“Acredito que poderei utilizar o conhecimento que adquiri ao longo desse tempo para agregar no CARF. Seguramente, vou poder aprender bastante”, diz Mateus. “Tenho confiança de que farei um bom trabalho em prol da segurança jurídica, da transparência e da justiça, para devolver à sociedade como um todo, tanto da parte da fazenda nacional quanto dos contribuintes, julgamentos justos e que contemplem a conjuntura jurídica, com as nuances do comércio internacional”, destaca.

De acordo com o novo conselheiro do CARF, o Brasil tem um potencial de participação no comércio mundial muito grande, mas que não evoluiu. “A melhora [da participação do Brasil no comércio interpaíses] também passa, dentre outros fatores, pelo trabalho de todos os conselheiros do CARF.”

Vale lembrar que o doutor Oswaldo Castro Neto, que está em seu terceiro ano no mandato de conselheiro, representante dos contribuintes, na Primeira Turma Ordinária da Quarta Câmara da Terceira Seção de Julgamento do CARF, também é advogado por formação.

“Estou no segundo mandato como conselheiro”, conta. Um conselheiro da Câmara Baixa tem dois anos de mandato, prorrogáveis por dois períodos, num total de seis anos. Porém, se for designado para a Câmara Superior, serão mais dez anos. “Meu segundo mandato se encerrará em fevereiro de 2023. Mas, caso seja renovado, poderá chegar a fevereiro de 2025 na Câmara Baixa e, caso eu seja na Superior, terminará em fevereiro de 2035”, explica. Desde que assumiu, Oswaldo Castro já participou do julgamento de 6.674 processos, tendo relatado, aproximadamente, 500 deles.



# Mario Povia assume Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários

**E**m substituição a Diogo Piloni, que pediu exoneração do cargo, o Governo Federal nomeou Mario Povia como novo Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura. A nomeação foi publicada no Diário Oficial da União deste 24 de maio.

“Mario Povia é um exemplar servidor público e um profundo conhecedor dos desafios e potencialidades da legislação, do potencial e dos desafios da área portuária e da logística do transporte aquaviário”, acentua Luiz Ramos, presidente do SINDICOMIS, ACTC e CIMEC. “Sem dúvida alguma, o Brasil ganha em tê-lo como titular dessa importante secretaria”, conclui.

Enquanto esteve na ANTAQ, Mario Povia participou, por diversas vezes, do COMITEC, órgão do SINDICOMIS/ACTC para discussão e estudos de assuntos técnicos do comércio exterior. “No auditório estas entidades, aqui em São Paulo, contribuímos na construção da RN 18, sempre com a sua atuação ativa e construtiva”, conta.

A edição número 300 do Jornal Acontece, trouxe uma matéria mostrando a homenagem que as entidades fizeram a Povia em 13 de fevereiro de 2020, cinco dias antes do término do seu mandato na ANTAQ (foto).

Na ocasião, uma placa foi entregue a ele com os seguintes dizeres: *“Palavras nem sempre são suficientes para expressar a gratidão e o respeito pelas lições, pelo exemplo, pela dedicação, pela paciência e, principalmente, pela amizade. Na cabeça, os ensinamentos borbulham e impulsionam a seguir em frente, superando limites. No coração, a saudade que faz crer que nos encontraremos várias outras vezes, com a mesma alegria de sempre. A você, o nosso muito obrigado.”*

4

SINDICOMIS ACTC  
— REPRESENTANTE OFICIAL — ALACAT

## AGRADECIMENTO

SINDICOMIS/ACTC

HOMENAGEIA

MARIO POVIA

**ANTAQ**  
Agência Nacional de Transportes Aquaviários

**E**m 13 de fevereiro, o presidente do SINDICOMIS/ACTC, Luiz Ramos, compareceu à comemoração dos 18 anos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em Brasília (DF).

Na ocasião, Ramos entregou uma placa em homenagem ao diretor-geral da Agência, Mário Povia, cujo mandato será encerrado em 18 de fevereiro. O presidente das entidades afirmou: “Povia foi o diretor da ANTAQ com maior proximidade com o SINDICOMIS/ACTC”.

Na placa estava gravada a seguinte mensagem: *“Palavras, nem sempre são suficientes para expressar a gratidão e o respeito, pelas lições, pelo exemplo, pela dedicação, pela paciência e principalmente, pela amizade. Na cabeça, os ensinamentos borbulham e impulsionam a seguir em frente, superando limites. No coração, a saudade que faz crer que nos encontraremos várias outras vezes, com a mesma alegria de sempre. A você, o nosso muito obrigado.”*



Quer ter mais competitividade no mercado internacional?

**CERTIFICADO DE ORIGEM**

Documento que atesta a origem da mercadoria na exportação e concede preferência tarifária.

# Brasília atende reivindicação do SINDICOMIS e nacionalização dos sindicatos é desburocratizada

**H**á mais de quatro anos, o SINDICOMIS articulava com os poderes Legislativo e Executivo a desburocratização da alteração estatutária dos sindicatos que pretendem, por exemplo, ampliar sua base de representação geográfica. No último dia 3 de junho, a Portaria 1.486, do Ministério do Trabalho e Previdência, atendeu às propostas da entidade, que congrega as comissárias de despacho, agentes de carga e logística do estado de São Paulo, e abriu um novo cenário para as entidades sindicais do país.

As articulações do sindicato contaram com o assessoramento do escritório Kauffman Advogados. Luiz Ramos, presidente do SINDICOMIS, da ACTC (nacional) e da CIMEC (uma câmara de mediação e arbitragem internacional), afirma que os sindicatos que sobreviveram à reforma trabalhista do governo Temer já possuíam uma postura profissional e não, simplesmente, cenográfica: “Eles, de fato, trabalham em prol dos seus representados e oferecem serviços e benefícios concretos. Agora, têm a chance de expandir sua representação e, conseqüentemente, beneficiar mais empresas e trabalhadores”.

O que Ramos diz vem ao encontro da “busca pelo Santo Graal”, que se tornou a sobrevivência dos sindicatos pós-reforma trabalhista. “Lamentavelmente, o que víamos tanto do lado patronal quanto do laboral era uma imensa maioria de sindicatos interessados, única e exclusivamente, nas polpudas verbas que fluíam em direção aos seus caixas, o que permitia manter reinados eternos, hordas de figurões que, há décadas, viviam às custas do dinheiro dos trabalhadores e das empresas”, relembra.

Segundo o dirigente, quando o fluxo de benesses automáticas cessou, as entidades que tinham excesso de colaboradores, assessores e dirigentes e que não ofereciam contrapartida aos representados se viram diante de uma encruzilhada e muitas fecharam ou não tiveram seus registros sindicais renovados. “Assumi a direção do SINDICOMIS e da ACTC meses antes da reforma e, felizmente, já tínhamos iniciado uma ampla reforma organizacional nas entidades. Nós nos modernizamos, automatizamos e inovamos. Mesmo assim, enfrentamos momentos difíceis, pois até com a decisão do STF sobre a obrigatoriedade do recolhimento das contribuições, as receitas diminuíram. Era preciso fidelizar os associados e conquistar novos, o que temos conseguido ano após ano”,



Ramos e o então ministro do Trabalho no Governo Temer, Caio Vieira de Mello, numas das primeiras tratativas sobre o assunto, em 2018.

conta. “A fórmula não é mágica. Resume-se a trabalhar ativamente pela categoria, junto aos órgãos intervenientes e aos três poderes da República, e oferecer serviços e assessorias que ajudem no dia a dia conturbado em que vivemos, sobretudo na esfera jurídica.”

Ramos revela que o SINDICOMIS deverá buscar a nacionalização da sua base, o que permitirá triplicar o número de representados. “Isto ocorrendo, nossa filiação se dará diretamente à confederação, e não mais à federação. Temos em nosso favor uma estrutura organizacional bem implementada; assessoria já montada e muito atuante em Brasília, onde estão localizados os principais órgãos intervenientes do comércio exterior; diversas conquistas obtidas na Justiça por meio do nosso time de assessores jurídicos e técnicos; inúmeros serviços à disposição dos associados; membros indicados por nós junto ao Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (CARF); uma Câmara de Mediação e Arbitragem Internacional; áreas robustas, como as de cursos e de comunicação; um Grupo Técnico-Jurídico de Estudos; entre outros suportes. Estamos esperançosos de que conseguiremos fortalecer a categoria das comissárias de despacho e dos agentes de carga e logística do Brasil”, finaliza.

## Webinar do SINDICOMIS/ACTC debateu o transporte multimodal

Com a presença de autoridades da área, o SINDICOMIS e a ACTC promoveram, no último 17 de maio, o webinar “Gestão Estratégica e Desafios para os Operadores de Transporte Multimodal (OTMs)”. A atividade coincidiu com a conquista obtida na Justiça pelas entidades, possibilitando que esta categoria opere no SISCOMEX sem a intermediação de terceiros. “Chegou a hora da criação do perfil dos OTMs no SISCOMEX e eles estão comemorando”, pontuou Luiz Ramos, presidente do SINDICOMIS, ACTC e CIMEC.

Protocolarmente, o webinar foi aberto por Luiz Ramos, que saudou os presentes e agradeceu aos debatedores convidados: André de Seixas, presidente da Logística Brasil; Cristiano Della Giustina, superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas na ANTT; Daniel Pereira de Carvalho, coordenador nacional do Projeto de Documentos Fiscais de Transporte e Fiscal Tributário Estadual na SEFAZ/MS; José Gonçalves Moreira Neto, gerente de Desenvolvimento e Estudos da ANTAQ; e Roberto Giannetti da Fonseca, ex-secretário da CAMEX no governo de Fernando Henrique Cardoso e ex-diretor de Relações Internacionais e Comércio Exterior da FIESP. Coube ao diretor do

SINDICOMIS, ACTC e CIMEC e conselheiro-titular do CARF, Oswaldo Castro Neto, a mediação do debate.

### Roberto Giannetti

“Tive a grande oportunidade de assumir, no governo Fernando Henrique, a secretaria executiva da Camex. Uma das primeiras coisas com que me preocupei foi focar na questão da logística. [...] O que me saltou aos olhos foi que o Ministério dos Transportes não participava da Camex. [...] Comecei a trabalhar o assunto da regulamentação da Lei 9.611/98 e, em abril de 2000, anunciamos a regulamentação. Porém, tivemos a desagradável surpresa de não contar nem com o apoio do Confaz, como a Receita Federal não tinha simpatia pelo tema.”

“Via com surpresa que não havia diálogo entre os vários operadores de logística no Brasil. Era um setor desintegrado e, por isso, desinformado. E aí me ocorreu uma ideia, que deu muito certo e da qual tenho muito orgulho: sugerir, na AID, a criação de uma Câmara de Logística Integrada.”

“Na multimodalidade, o objetivo de redução de custos e melhoria da confiabilidade tem sido bastante identificado pelos operadores, que corresponde à constância

e certeza de que o operador de logística vai prestar os seus serviços nos termos exatos do tempo de trânsito, que a pontualidade, ainda mais nos dias de hoje, é fundamental.”

### André de Seixas

“Temos um problema muito grande, para que as agências reguladoras fossem obrigadas a triar as análises de impacto regulatório. Economia e Infraestrutura não se falam, em conflito claro e evidente. O Poder Executivo, colocando as agências reguladoras, tem a canetada por medida provisória, resoluções e portarias que não precisam de análise de impacto regulatório.”

“A armazenagem, um dia, vai acabar. Vem aí o desembaraço sobre o DAS (desembaraço sobre água) para todo o mundo.”

“Vamos precisar de infraestrutura [...] até 2023, quem vai comprar guindaste? Um container, hoje, para você encomendar e até ele estar no terminal, leva, mais ou menos, um ano e dois meses, a US\$ 10 milhões.”

### Cristiano Della Giustina

“Hoje, temos 862 OTMs habilitados e só neste ano, de 2022, esse número subiu 5% em relação ao ano passado... o que mostra a importância e a vantagem de se ter um operador trabalhando nessa operação.”

“Quase a metade deles [dos OTMs] têm em sede em São Paulo; no âmbito da ANTT, 99% deles têm sede no Brasil e 80% têm licença para operar no Mercosul.”

“Os desafios esperados para fomentarmos o transporte multimodal são a definição de políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte de pessoas e bens, a compatibilização do security nacional, diminuir os conflitos entre a legislação tributária para os diferentes modos de transportes e internacionalizar a modalidade do mu

#### José Gonçalves Moreira Neto

“Além do custo direto do transporte, temos o custo do estoque em trânsito e o custo do estoque médio no destino...quanto mais veloz e confiável é o transporte, menor é a minha necessidade de custo de estoque no destino, uma vez que o custo de estoque no trânsito se reduz.”

“Muitos países não têm uma legislação como temos aqui no Brasil, regulando a operação do OTM e resolvendo essa questão da responsabilização. O que há hoje lá fora são as boas práticas, usos e costumes, muito em função de contratos padrões utilizados.”

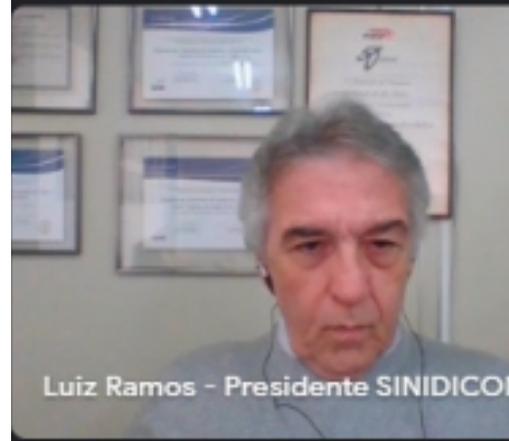
“Temos uma diferença entre intermodalidade e multimodalidade, com a multimodalidade sendo, do início ao fim, executada e operada por um único agente e, no caso da legislação brasileira, o OTM.”

#### Daniel Pereira de Carvalho

“Um dos desafios é o enquadramento do operador logístico como operador de transporte multimodal. Hoje, no CONFAZ, tramita uma legislação para reconhecer a figura desse operador logístico, que acaba sendo contribuinte do INSS e do ICMS. Ele não é um transportador, pura e simplesmente.”

“Outro ponto é a bitributação. Nos serviços compreendidos no contrato de transporte multimodal, temos diversos serviços cuja tributação compreende tributos municipais e estaduais, podendo ocorrer a tributação do ICMS com o ISS.”

“A publicação da Lei Complementar 190/22, que alterou a Lei Kandir (nº 87/1996), trouxe algumas regras básicas na prestação de serviços de transporte. Isso inclui que o DIFAL não se aplica ao transporte interestadual de passageiros; a prestação de serviços tem que ser interestadual; o DIFAL é aplicável a qualquer modal; o destinatário deve ser não-contribuinte do ICMS; e o tomador do serviço deve ser diferente do remetente e não-contribuinte do ICMS, por exemplo.”



**Economize com remoção FCL e ajude a Abrinq!**



Garanta até **50% da redução** nos custos gerais da remoção FCL e contribua com educação de qualidade para crianças e adolescentes.

Peça sua cotação:  
[cotacoes@nunofracht.com.br](mailto:cotacoes@nunofracht.com.br)



Acesse e saiba mais.





# CIMEC promove debate sobre nomadismo digital

**A**utoridades debateram o nomadismo digital durante webinar realizado em 2 de maio e promovido pela CIMEC (Câmara Internacional de Mediação e Arbitragem de Conflitos) e ENAPRES (Escola Nacional de Prevenção e Solução de Conflitos). A atividade fez parte das comemorações dos 200 anos do Ministério da Justiça e Segurança Pública.

Participaram do webinar as doutoras Ivani Contini Bramante (Desembargadora do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região) e Tatiana Erhardt dos Santos (Chefe da ENAPRES) e os doutores Adelmo Emerenciano (moderador do debate, vice-presidente da CIMEC e sócio do escritório Emerenciano Baggio e Associados Advogados), Bruno Andrade Costa (Procurador Federal, Diretor do Departamento de Promoção de Políticas de Justiça, e Secretário Nacional de Justiça substituto), Ivo Dall'Acqua Júnior (vice-presidente da Fecomercio-SP) e Luiz Ramos (presidente da CIMEC, do SINDICOMIS e da ACTC). O doutor Carlos Savoy, coordenador da CIMEC, foi o organizador do evento.

A escolha do tema estava alinhada ao que

foi constatado durante o cenário pandêmico da Covid-19, quando empresas e colaboradores precisaram se reinventar, com novas formas de trabalho e convívio profissional, para possibilitar a continuidade das atividades mesmo durante um período tão conturbado.

No link <https://youtu.be/LmgdhMIJOEc>, você assiste às duas horas e dez minutos do webinar. Abaixo, alguns trechos destacados do encontro. Confira:

## **Dr. Bruno Costa**

“Assunto palpitante e premente. Vivemos uma revolução digital forçada, decorrente da pandemia.”

“Várias empresas e órgãos públicos perceberam que não precisavam gastar milhões em aluguel e logística [transferindo servidores do local onde moram para outros centros].”

“Ganha a administração, que não vai gastar nada a mais [deslocamentos e adicionais] por um excelente servidor de outro estado e ganha o servidor, por ter a oportunidade de

trabalhar no órgão central da sua carreira, sem abrir mão dos seus laços afetivos.”

## **Dr. Luiz Ramos**

“A missão da CIMEC e da ENAPRES é de empatia, igualdade e empoderamento nas visões de futuro.”

“Trata-se de um novo tipo de trabalho, já regulamentado no Brasil.”

“A possibilidade de trabalhar de qualquer parte do mundo mudou o cenário [...] a pandemia escancarou ainda mais esse fenômeno.”

“Muitas empresas compreenderam que seus colaboradores querem um ambiente de trabalho híbrido e não querem mais voltar ao anterior.”

## **Dr. Adelmo Emerenciano**

“Não é uma questão que envolve somente o direito brasileiro.”

“Nomadismo não é só trabalhar de outros países. Temos o nomadismo dentro do país,

que é tratado, às vezes, como um simples trabalho remoto, não presencial.”

“O que observamos, hoje, é que não está acontecendo mais a unicidade de empregador; a mesma pessoa trabalha simultaneamente para mais de um empregador.”

“Devemos observar não só as questões de natureza jurídica, mas também a competitividade que existe pela mão de obra qualificada.”

#### **Dra. Ivani Bramante**

“Existe uma diretriz da OIT, uma norma técnica de 6/7/21, que tem exatamente o título deste evento, com levantamentos em toda a América Latina, listando os desafios. O primeiro é o da voluntariedade, a contratação voluntária e o acordo entre as partes. O segundo é a organização do trabalho por horário, por conta do descanso, e assegurar o direito à desconexão.”

“Quando o trabalhador está online e bidirecional e tem um software, pelo qual o empregador consegue monitorar cada toque no computador, cada site visitado e reconstruir cada tarefa empreendida, é um controle total, [são] novas formas de subordinação jurídica.”

#### **Dra. Tatiana Erhardt**

“Tem desafios, porque é tudo muito novo.”

“Este webinar foi fruto de mais uma parceria

exitosa entre a ENAPRES e a CIMEC e faz parte do projeto Prevenindo e Solucionando na ENAPRES.”

“O objetivo [do projeto] é trazer palestras, seminários e eventos em geral, que possam tornar o ambiente propício para troca de experiências e tudo relacionado a métodos preventivos de solução de conflitos.”

#### **Dr. Ivo Dall'Acqua Júnior**

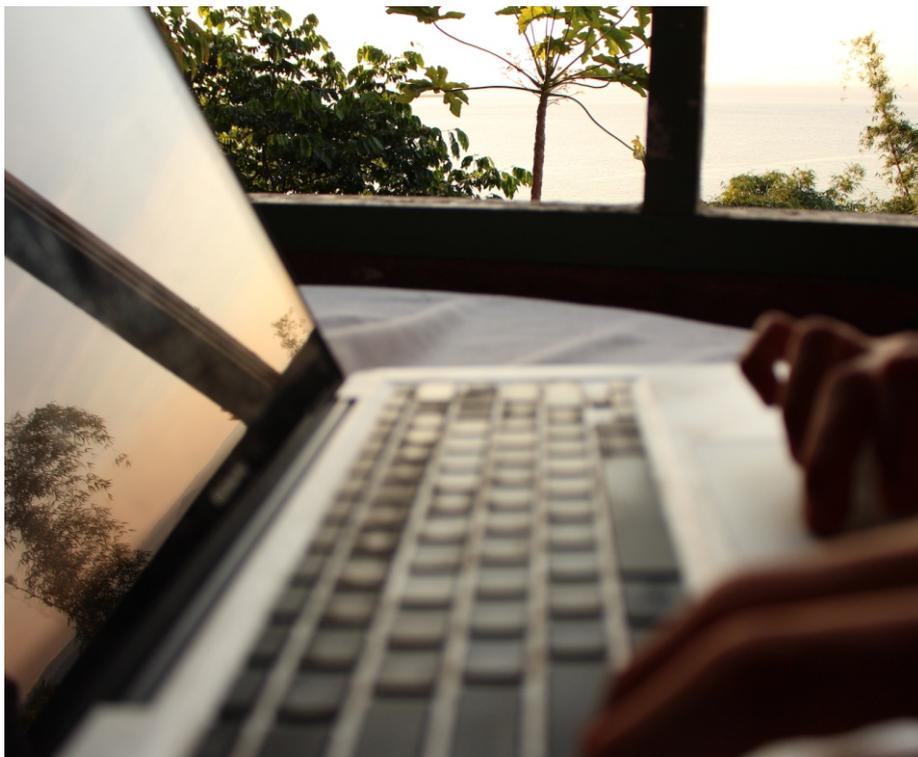
“Sentimos uma alteração grande no mercado de trabalho, com novas formas de contratação.”

“A pandemia nos atropelou e nos obrigou a ter um olhar mais forte sobre tudo isso.”

“A convenção dos bancários é, de certa forma, uma tomada de ponte e um paradigma que nos ajuda e nos inspira a outras soluções.”

“Há questões que acabam não emergindo mais fortemente porque são do interesse da sociedade.”

“Para os trabalhadores de telemarketing e centro de atendimento ao cliente, a preocupação é perceber a possibilidade do trabalho – às vezes em domicílio, às vezes no coworking – com a infraestrutura adequada. Do lado das empresas, [a preocupação] é com o trabalho excessivo e a real desconexão, porque não interessa ao empregador o desgaste do trabalhador.”



## 16ª Reunião CT-Carga

**A** assessora de Relações Governamentais e Institucionais do SINDICOMIS/ACTC, Tatiane Moura (foto), participou da 16ª Reunião do Comitê Técnico de Carga Aeroportuária (CT-Carga), órgão ligado à Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (CONAERO) e coordenado pela Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC). A atividade aconteceu no dia 30 de junho, por meio de videoconferência.

Durante a reunião, foram debatidos os seguintes temas: CCT-Aéreo (status); facilitação da carga aérea doméstica (status); manual de áreas dos TECAS; safety/security da carga; contextualização; transporte de radiofármacos (apresentação GOL); e transporte de animais vivos – transporte de pets.

Sobre o CCT-Aéreo, foi informado que a pauta segue sem definição em relação ao cronograma de entregas, mas que existe previsão para o final de 2022, por parte da Receita Federal.

O representante do Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ), Daniel Carvalho, ressaltou a necessidade de melhoria do fluxo das cargas, principalmente com relação ao grupo de fiscalização do CONFAZ, no que se refere aos grupos de representação do depósito aduaneiro.

Já os representantes da GOL e LATAM informaram que estão trabalhando com ideia da retirada do papel impresso para melhoria na liberação do destino e economia nos processos.

Leonardo Cascardo, representante da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), sugeriu a criação de um subcomitê dentro do CT-Carga para tratar sobre os gargalos da carga aérea e aviação civil. A sugestão foi bem recepcionada pelos representantes da SAC.

Ao fim da reunião, a coordenadora do CT-Carga, Karla Santos, informou que o Manual de Áreas dos TECAS ainda está em fase de elaboração e deverá ficar pronto antes de dezembro deste ano.



# 1º CURSO PARALEGAL BÁSICO DE MEDIAÇÃO

A partir de 3 de agosto, com  
aulas 100% online (método EAD)

R\$ 800 à vista ou  
em até 12x no cartão

**PARA SABER MAIS, CLIQUE NO LINK ABAIXO E  
CONFIRA A APRESENTAÇÃO DO PROFESSOR  
CARLOS SAVOY, COORDENADOR DA CIMEC,  
FALANDO SOBRE ESTE PROGRAMA INÉDITO  
NO BRASIL.**



<https://www.youtube.com/watch?v=S3Fd7ijLW2Q>

# INFORMAÇÕES DIRECIONADAS

Todos os dias, nosso site, informativo digital, e-mail marketing, jornal e nossas páginas em três redes sociais são acessadas por milhares de profissionais que buscam informações atuais, precisas e seguras sobre o comércio exterior.



## ANUNCIE

[SINDICOMIS@SINDICOMIS.COM.BR](mailto:SINDICOMIS@SINDICOMIS.COM.BR)  
(11) 3255-2599



SINDICATO DOS COMISSÁRIOS  
DE DESPACHOS, AGENTES DE  
CARGA E LOGÍSTICA DO  
ESTADO DE SÃO PAULO



ASSOCIAÇÃO NACIONAL  
DAS EMPRESAS TRANSITÁRIAS,  
AGENTES DE CARGA AÉREA,  
COMISSÁRIAS DE DESPACHOS  
E OPERADORES INTERMODAIS

— REPRESENTANTE OFICIAL —



#2249012003

# COMITEC reúne membros do GT-J para debater demurrage e interposição fraudulenta

Em 23 de junho, o Grupo Técnico-Jurídico de Comércio Exterior e Assuntos Aduaneiros (GT-J), colegiado institucionalmente vinculado ao Comitê Técnico de Comércio Exterior e Fiscal (COMITEC) do SINDICOMIS / ACTC, reuniu-se para deliberar sobre interposição fraudulenta de terceiros em segundo nível e demurrage.

Na ocasião, também foram dadas as boas-vindas à doutora Maysa Pittondo Deligne e aos doutores Leonardo Branco e Rafael Silva Ferreira, novos integrantes do GT-J, e os cumprimentos ao doutor Mateus Soares de Oliveira, por sua recente designação a exercer o mandato de Conselheiro Suplente da 3ª Seção de Julgamentos do CARF, representando os contribuintes. Ele foi indicado pelo SINDICOMIS/ACTC.

O parecer do doutor Rodrigo Lázaro sobre interposição fraudulenta foi bastante elogiado, sobretudo pela forma leve e didática com a qual tratou o tema. “Sugiro que os nossos pareceres não sejam estritamente técnicos, mas que possam ser lidos por pessoas que começam

o curso de Direito e enfrentam as mesmas dificuldades que, um dia, já enfrentamos [para interpretá-los]”, destacou o doutor Giovanni Galvão, coordenador do grupo. “É possível escrever juridicamente de forma inteligível e fácil, estimulando a leitura”, reforçou.

Nessa linha, voltou a ser mencionada a possibilidade de o GT-J, aproveitando a experiência dos seus membros, produzir um livro sobre interposição fraudulenta em suas mais diversas dimensões (criminais, cíveis, tributárias e administrativas).

Quanto ao parecer sobre demurrage, novos aspectos sobre os riscos impostos aos agentes de carga foram levantados e debatidos pelos doutores Fernando Diniz, Rafael Silva Ferreira e Oswaldo Castro. O doutor Giovanni relembrou a importância de ter uma peça consistente, para que o SINDICOMIS/ACTC apresente à ANTAQ, contribuindo assertivamente nessa questão.

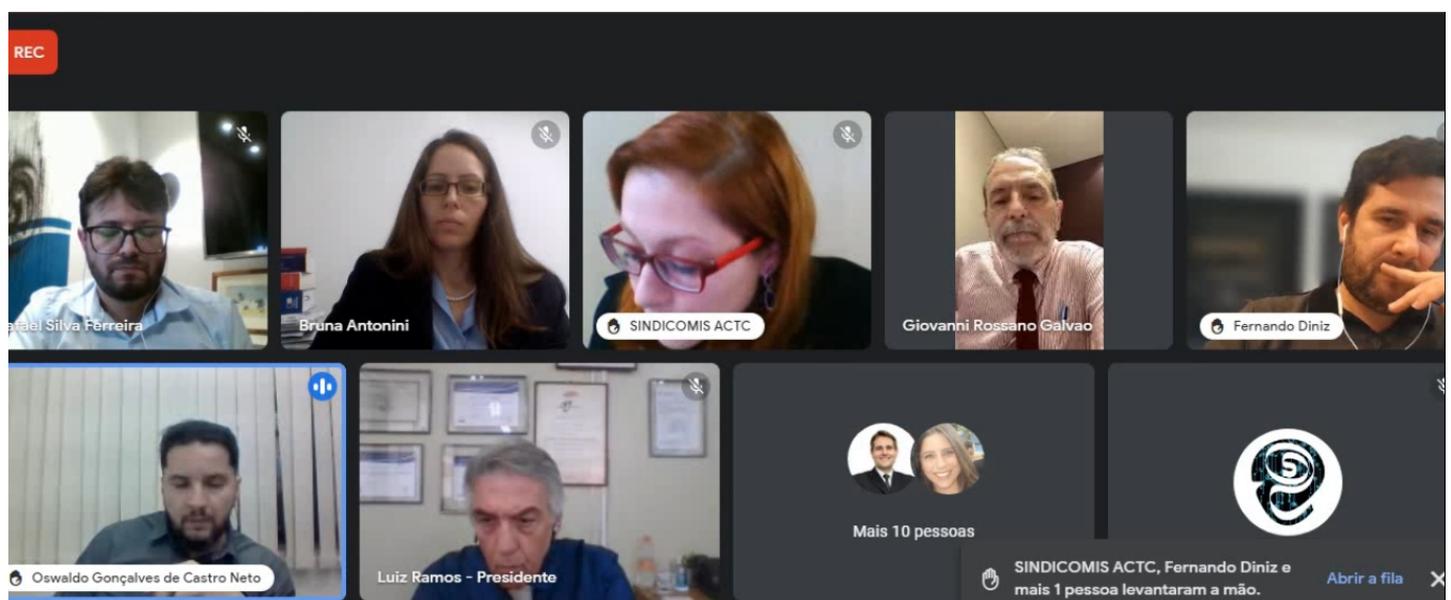
O parecer que será apresentado à agência reguladora, segundo ele, deverá ser produzido a partir da

premissa pela qual, primeiro, seja definida a natureza jurídica e, depois, as consequências da demurrage.

Uma das propostas foi apresentada por ele mesmo e consiste na elaboração de um amplo estudo sobre a situação dos agentes de carga, mais especificamente, na sua realidade, necessidades e visão sobre a questão. “A partir daí, devemos encontrar caminhos normativos que permitam e facilitem a vida do agente de carga, sem prejudicar o armador.”

Atualmente, o GT-J é formado pelas doutoras Bruna Archinto e Maysa Pittondo Deligne e pelos doutores Adelmo Emerenciano, Augusto Fauvel de Moraes, Cláudio A. Eidelchtein, Cláudio Barbosa, Diego Luiz Silva Joaquim, Fernando José Diniz, Fernando Neves, Giovanni Galvão (coordenador), Leonardo Branco, Luiz Antonio Flora, Mateus Soares de Oliveira, Oswaldo Castro Neto, Rafael Silva Ferreira e Rodrigo Lázaro.

O próximo encontro acontecerá no dia 28 de julho, às 10h30.



# A Semana do Compliance

Entre 25 de abril e 6 de maio, o SINDICOMIS e a ACTC realizaram 12 eventos voltados para o compliance. A programação incluiu nove webinars e três workshops. Ao todo, **foram 462 participantes**, que debateram e se aprofundaram em compliance anticorrupção, compliance aduaneiro, OEA e trade compliance.

Veja, abaixo, a agenda completa:

- \* Webinar – Desmistificando o compliance (com Priscila Cintra, gerente de Compliance LATAM da CEVALogistics, e Eduardo Leite, assessor para Compliance do SINDICOMIS);
- \* Webinar – A repercussão da Lei Anticorrupção nas atividades de representação empresarial (com Marcelo Pontes Vianna, diretor de Responsabilização de Entes Privados da Controladoria Geral da União – CGU);
- \* Webinar – A Lei Anticorrupção e o comex (com Catarina Formigli Rebouças);
- \* Webinar – Fiscalização e combate às fraudes aduaneiras (com o dr. Augusto Fauvel);
- \* Webinar – O papel do auditor de compliance aduaneiro (com o dr. Walter Thomaz);
- \* Webinar – O programa "MAPA Íntegro" (com Claudio Torquato

Silva, chefe da Assessoria Especial de Controle Interno do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA);

- \* Webinar – OEA 2022: O que fazer para não ficar de fora (com Daniel Gobbi);
- \* Webinar – Trade compliance: minimizando riscos e aumentando a competitividade (com Daniel Maia, head de Trade Compliance da KPMG);
- \* Webinar – A importância da Gestão dos Cargos Sensíveis e dos Parceiros Comerciais no Programa OEA (com Raquel Mattioli e Priscila Savino, especialistas em trade compliance na TTMS Technologies);
- \* Workshop – OEA e o Despacho Aduaneiro (com o dr. Walter Thomaz);
- \* Workshop – Gestão de riscos aplicada ao compliance aduaneiro (com Marina Thomaz);
- \* Workshop – Conceitos e diretrizes OEA (com Daniel Gobbi).

Na ocasião, também foi lançado o curso *Como contratar e relacionar-se com Compliance Anticorrupção*, ministrado por Eduardo Leite, com o objetivo de fornecer uma visão de como os programas de compliance anticorrupção (com base na Lei 12.846/2013) afetam as relações entre as empresas e o que fazer quando contratar e relacionar-se com empresas que possuem programas de compliance.

## OEA: DESBUROCRATIZANDO SUAS OPERAÇÕES

Se você, associado do SINDICOMIS quer ganhar:

- Agilidade
- Transparência
- Segurança
- Previsibilidade

Faça parte das empresas certificadas pelo Programa Brasileiros de Operador Econômico Autorizado e desfrute desses e tantos outros benefícios.

Cursos e Consultoria com desconto para associados.

[www.consultoriaoea.com.br](http://www.consultoriaoea.com.br)



# SINDICOMIS cria Comitê de Compliance, Integridade e Governança e disponibiliza assessoria para implementação ou adequação aos seus associados

O SINDICOMIS criou o **Comitê de Compliance, Integridade e Governança**, com o intuito de discutir e disseminar as melhores práticas de compliance e conformidade entre as empresas dos associados e outros interessados. A participação é franqueada (grátis) a todos.

Além disto, os associados poderão contratar, a valores subsidiados, assessoria jurídica especializada para a implementação do Programa de Compliance ou Integridade em suas empresas, que também ajudará no esclarecimento de eventuais dúvidas no âmbito do trade compliance, compliance aduaneiro e anticorrupção.

O Programa tem como finalidade a **adequação das empresas à Lei Nº 12.846 (Lei Anticorrupção)**, que vai ao encontro das mais recentes mudanças da legislação penal internacional e dispõe acerca da responsabiliza-

ção administrativa e civil de pessoas jurídicas pela prática de atos contra a administração pública, nacional ou estrangeira.

Dentre os benefícios aos quais as empresas que implementarem o Programa terão, destaca-se a redução da multa aplicada a título de pena em eventual condenação (dosimetria da pena).

Atualmente, a legislação brasileira prescreve que a **empresa que praticou ato lesivo** ou que, de alguma forma, se envolveu em corrupção poderá ser **multada em até 20% do seu faturamento bruto anual**.

Em contrapartida, às empresas que **comprovarem** ter o Programa já **constituído**, essa multa poderá ser **reduzida em até 4%**. Em breve, informaremos quais serão as diretrizes do referido Comitê.



# Parceria com a Infoconsult agilizará consultas sobre IPI, RICMS entre outros



O TEC WEB Infoconsult é um sistema elaborado a partir da junção da TEC com a TIPI (Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados).

Por meio de um extenso banco de dados, o usuário pode pesquisar alíquotas do Imposto de Importação, IPI, RICMS, entre outras; consultar a legislação de comércio exterior; efetuar estimativas de cálculo de importação e acessar outras funcionalidades e soluções na área de comércio exterior.

Sua utilização é voltada a importadores, comissários de despachos, despachantes, advogados e consultores, por exemplo. Os serviços têm como meta principal a praticidade e a objetividade no trato das informações, procurando sempre proporcionar ao usuário maior facilidade com o trabalho do dia a dia.

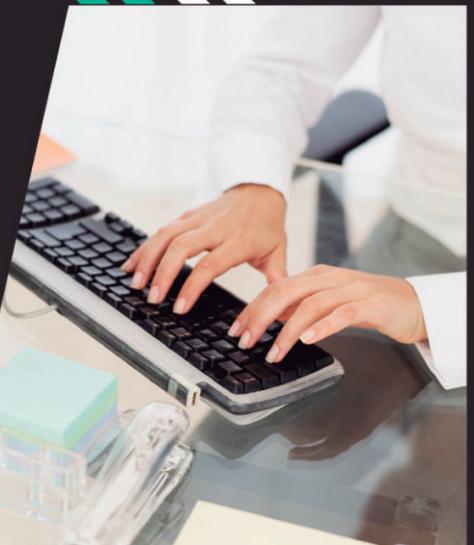
Visando oferecer mais benefícios exclusivos aos seus associados, o SINDICOMIS e a ACTC firmaram parceria com a Infoconsult, que estabelece 10% de desconto na assinatura anual TECWEB (somente para novos assinantes) e 20% de desconto nos cursos oferecidos pelo SINDICOMIS e pela ACTC aos assinantes TECWEB (não cumulativo com outros descontos).

Para mais informações ou para solicitar uma demonstração, entre em contato via e-mail: [gabriela.actc@sindicomis.com.br](mailto:gabriela.actc@sindicomis.com.br).

**INFOCONSULT**

30 anos  
Experiência no  
mercado

**PARCERIA  
INFOCONSULT  
SISTEMA TECWEB**



# Maersk confirma corte de capacidade para transitários

**A** MAERSK confirmou que está reduzindo a capacidade disponível para transitários para entre 25 e 30% de seu total de 4,3 milhões de TEUs.

Em uma divulgação de resultados abrangendo seus resultados de 2021, a qual viu o lucro líquido do grupo atingir 18 bilhões de dólares, um aumento de 520 % em relação a 2020, o grupo de logística disse que os contratos de longo prazo com embarcadores tinham aumentado em 15 pontos percentuais para 65% de seus negócios marítimos. O grupo espera atingir 70% este ano, o que equivale a mais de 7 milhões de FEUs.

Reconheceu que os transitários pagando tarifa de mercado spot – as únicas ofertas disponíveis para o setor agora - foi uma fonte de receita saudável, mas que estava disposto a renunciar.

“Os níveis de rentabilidade [de transitários] é obviamente muito alta no momento porque eles são principalmente os que pagam à vista as taxas de curto prazo do mercado hoje”, disse Vincent Clerc, CEO Marítimo e Logística. “Mas acho que para nós, estamos investindo a longo prazo, construindo um negócio mais sustentável, mais resistente e muito mais estável. E, portanto, nós tomamos a decisão de perder algumas oportunidades locais para investir nos relacionamentos de longo prazo”.

No entanto, a Maersk também está decidida a aumentar seus preços em contratos de longo prazo. Chefe Executivo do grupo, Soren Skou observou que os preços dos contratos subiram em média de US \$ 1.000 por FFE para \$ 3.000 em 2021.

“Olhando para 2022... atualmente espera-se

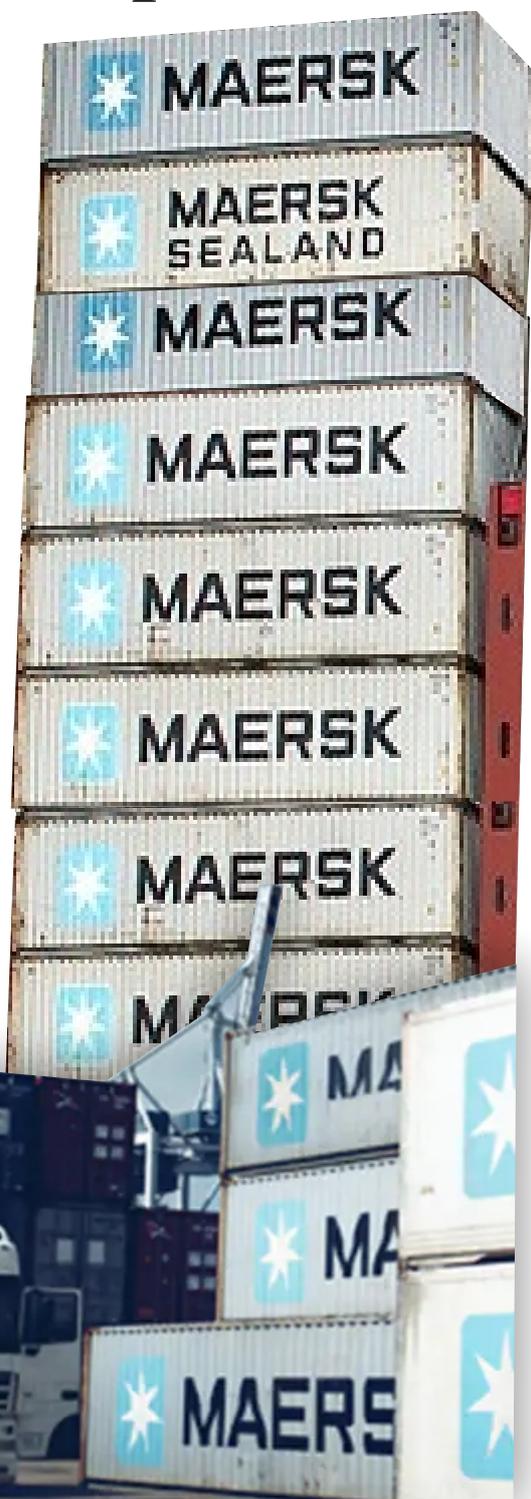
um aumento anual na média de taxas de frete nos contratos de longo prazo de cerca de US\$ 800 por FFE versus 2021.”

Os 200 maiores clientes contabilizaram 62% do crescimento orgânico da Maersk. “Vendemos mais serviços de logística quando nossos clientes marítimos reservam containeres”, disse.

A empresa explicou que oferece uma grande variedade de contratos, entre dois e 10 anos de duração.

“Alguns contratos são estáveis para os próximos dois anos”, disse Clerc, “então já sabemos o que vai ser para próximos dois anos. A maioria é mais longo, tem uma duração de entre três e 10 anos. E então eles terão ajustes com base no mercado em desenvolvimento, e no índice Estatístico de Negociações de Contêineres. E assim eles terão um atraso com o mercado e um menor nível de ajuste comparado com o que você vê alguns dos índices, como o SCFI.”

Skou enfatizou a estabilidade dos contratos de longo prazo. “Isso tornará marcadamente



## EXPEDIENTE

Acontece é uma publicação bimestral do Sindicato dos Comissários de Despacho, Agentes de Carga e Logística do Estado de São Paulo (SINDICOMIS) e da Associação Nacional Das Empresas Transitárias, Agentes de Carga Aérea, Comissárias de Despachos e Operadores Intermodais (ACTC), com sede na Rua Avanhandava, 126, 6º andar, conjuntos 60 e 61, bairro Bela Vista, São Paulo, CEP 01306-901, tel.: (11) 3255-2599, site: [www.sindicomis.com.br](http://www.sindicomis.com.br), e-mail: [actc@sindicomis.com.br](mailto:actc@sindicomis.com.br) | Produção: SZS Comunicação | e-mail: [redacao@szscomunicacao.com.br](mailto:redacao@szscomunicacao.com.br) | Editor: Sérgio Said Mtb 36.000 | Revisora: Nathália Said

nossos ganhos mais estáveis, porque, é claro, também temos temporadas de contratação que continuam até o primeiro semestre deste ano até maio, que serão contratos que depois se espalham.

## Transitários questionam a estratégia da Maersk

Transitários independentes estão ficando cada vez mais preocupado com os panoramas de mudanças para o transporte e logística.

Em um mercado extremamente fragmentado, a capacidade de acessibilidade e taxas contratuais para empresas maiores em comparação com os transitários PME parecem estar se ampliando.

Um transitário sênior disse que o "tamanho da rede e escala está revelando uma clara distância entre os três no topo e o próximo grupo. O mercado está favorecendo os maiores players mundiais".

E a UBS comentou sobre a possível venda da DB Schenker pela Deutsche Bahn: "À luz dos recentes movimentos dos transportadores marítimos, acreditamos que os agentes de carga precisam se consolidar mais fortes do que nunca".

Como resultado, os transitários menores bloqueados pela capacidade da Maersk, estão procurando transportadoras alternativas para fornecer a capacidade necessária. Especialmente com a perspectiva de que a CMA CGM está cada vez mais visando uma estratégia semelhante à sua rival dinamarquesa. E com menos serviços disponíveis, os membros da WCA estão se perguntando se eles devem usar sua força em números.

Um membro da WCA disse: "Não utilizarei de modo algum os serviços da Maersk. Felizmente, a MSC é agora a maior companhia marítima, e espero que o resto das companhias marítimas aumente a sua capacidade para absorver a capacidade que os transitários irão retirar da Maersk. Outra

possibilidade é construir uma linha de navegação para a WCA, penso que tem de ser realmente estudada uma vez que há volume suficiente".

A ideia segue-se à notícia de que pelo menos dois transitários começaram agora os serviços de transporte marítimo numa tentativa de manter os seus clientes livres de congestionamento.

A Uniserve do Reino Unido relançou o Ellerman City Liners, enquanto o RifLine de Itália iniciou um serviço marítimo para portos italianos. Resta a esperança de que Maersk possa inverter a sua estratégia, a qual nem todos no mercado concordam que será bem sucedida.

Um executivo sênior de um grande transitário afirmou: "A estratégia da Maersk está realmente decolando? A maioria de nossos clientes diz preferir que cada player tente fazer coisas que ele faz melhor. Poucos de nossos clientes compram serviços integrados. A Maersk está tentando usar sua sólida posição para forçar os clientes a usar mais de um serviço. Mas até agora os clientes são cuidadosos, eles não estão à procura de um único fornecedor".

E o chefe executivo da DSV, Jens Andersen, disse aos investidores que apenas cerca de 200 clientes no topo, representando 30 por cento das vendas, foram relevantes para a venda cruzada.

"Alguns clientes não querem atribuir uma grande proporção de negócios para nós".

Outro risco para a Maersk e os seus clientes é que ela tem algum trabalho sério a fazer nas integrações. Durante sua divulgação de resultados, anunciou um investimento de US\$ 1,68 bilhões na aquisição da Pilot Freight Services, um grupo de caminhões com sede nos EUA. Também tem ainda a integrar o Senator, seu agente de carga aérea alemão, e Li & Logistics, braço da Fung, com sede em Hong Kong.

Mas é bem conhecido que as empresas perdem clientes durante períodos de

integração. Andersen, da DSV, que assumiu a Panalpina, Agility e UTI, disse: "É um fato fundamental que, quando fazemos aquisições, não estamos em condições de oferecer crescimento de mercado. Há alguma diluição. Alguns clientes sofrem uma queda nos níveis de serviço e vão embora."

Maersk, no entanto, parece destemida. Embora reconhecendo que tem "três grandes" para integrar, o chefe executivo Soren Skou disse que eles eram "produtos diferentes e geografias diferentes".

"Portanto, não é a mesma equipe gerencial, por assim dizer, ao redor do mundo que tem que fazer os três".

O CEO Marítimo, Vincent Clerc, acrescentou, em palavras que ele pode vir a lamentar, "na verdade é relativamente fácil de integrar para nós". Ele disse que qualquer outra decisão de aquisição seria baseada em encontrar "empresas facilitadoras que possam nos dar as capacidades necessárias para criar uma proposta de valor muito diferente para nossos clientes do que o que está disponível no mercado hoje".



## EXPEDIENTE

Acontece é uma publicação bimestral do Sindicato dos Comissários de Despacho, Agentes de Carga e Logística do Estado de São Paulo (SINDICOMIS) e da Associação Nacional Das Empresas Transitárias, Agentes de Carga Aérea, Comissárias de Despachos e Operadores Intermodais (ACTC), com sede na Rua Avanhandava, 126, 6º andar, conjuntos 60 e 61, bairro Bela Vista, São Paulo, CEP 01306-901, tel.: (11) 3255-2599, site: [www.sindicomis.com.br](http://www.sindicomis.com.br), e-mail: [actc@sindicomis.com.br](mailto:actc@sindicomis.com.br) | Produção: SZS Comunicação | e-mail: [redacao@szscomunicacao.com.br](mailto:redacao@szscomunicacao.com.br) | Editor: Sérgio Said Mtb 36.000 | Revisora: Nathália Said

# FIATA clama por um sistema de mercado marítimo equilibrado e justo

## *A voz global da logística de frete se dirige a ameaça à cadeia de suprimentos global no setor marítimo*

### Introdução

A cadeia de suprimentos marítima continua a sofrer interrupções recordes e imprevisibilidade.

Os transitários desempenham um papel fundamental na movimentação eficaz de mercadorias e garantem o acesso à cadeia de suprimentos de logística global para embarcadores em todas as economias.

Esse acesso à cadeia logística global hoje está ameaçado. Movido pelas maiores companhias marítimas do mundo, que como parte da aliança das três linhas de navegação global dominam 80% do mercado mundial de transporte marítimo e 95% das rotas comerciais cruciais Leste-Oeste, que tem tentado cortar ou restringir os transitários de seus serviços.

Estas grandes companhias marítimas estão agora abusando de sua posição dominante no mercado, juntamente com isenções regulatórias antitruste que estão defasadas

do contexto econômico atual, de uma forma que está distorcendo a concorrência no livre mercado, com impactos prejudiciais para o consumidor final.

Há necessidade de uma revisão das medidas regulatórias de apoio às companhias marítimas para garantir que são adequadas à finalidade e que não impeçam a concorrência justa no mercado, bem como para garantir que a atenção não seja desviada das principais prioridades da indústria.

A FIATA, como Federação Internacional de Associações de Transitários, continua a apelar às partes interessadas da indústria e aos reguladores do mercado para que tomem medidas para garantir um sistema comercial equilibrado e justo. Este documento de discussão fornece um breve resumo dos principais pontos de ação política que são solicitadas pela FIATA no interesse das cadeias de suprimentos globais e das economias que se beneficiam do comércio mundial.

### Resumo das ações políticas solicitadas

1. Investimentos direcionados à descarbonização e não à integração vertical

A Organização Marítima Internacional (IMO) tem como objetivo reduzir os gases de efeito estufa da indústria naval em pelo menos 50% até 2050, e para reduzir a intensidade de carbono das missões em 40% até 2030 e 70% até 2050. Para atingir essa meta, o custo total foi estimado em mais de US\$ 1,5 trilhão até 2050, sendo 87% disso necessário para infraestrutura terrestre e instalações para combustíveis de baixo carbono. Espera-se que atingir esse custo e a meta de descarbonização até 2050 seja um desafio significativo.

Enquanto isso, as linhas de transporte de contêineres tiveram lucros recordes nos últimos dois anos, com Drewry prevendo em 2022 lucros antes de impostos de até 300 bilhões de dólares. Esses lucros foram gerados dentro de um ambiente protegido de



isenções regulamentares e fiscais, e estão sendo direcionados para fusões e aquisições fora de suas atividades porto-a-porto para dominar toda a cadeia logística porto-a-porto, resultando em uma concentração de mercado sem precedentes.

Uma utilização mais valiosa destes altos lucros seria investir em esforços de descarbonização para que a indústria possa estar no caminho certo para os objetivos da IMO, e garantir que a sobrecarga financeira não seja deixada para outras partes da atual economia em situação de crise. Portanto, a FIATA solicita à IMO, governos e organizações relevantes que ponham em prática um plano de descarbonização que leve em conta este contexto e encoraje tais investimentos por parte das companhias marítima

2. Medidas de apoio ao setor de transporte marítimo que sejam adequadas ao novo ambiente econômico

As isenções regulatórias antitruste e os acordos de compartilhamento de navios em apoio às companhias marítimas foram concedidos com o importante propósito de promover a eficiência e a otimização da cadeia de abastecimento marítimo. No entanto, agora é necessário repensar estas medidas para garantir que elas permaneçam adequadas ao seu propósito. As amplas isenções antitruste concedidas às companhias marítimas sob o ambiente regulatório permitem a possibilidade de usar tais isenções em áreas fora das atividades porto-a-porto para as quais estas isenções foram projetadas. Além disso, elas abrem a porta para que as companhias marítimas também utilizem tais isenções em outras atividades - como movimentação de carga, logística e serviços auxiliares - concorrendo assim de forma desleal com os agentes ativos nessas atividades que não têm o benefício de isenções da lei antitruste. Isso cria um mercado oligopolista que mina a intenção abrangente das isenções antitruste e da lei antitruste em geral.

A FIATA pede uma revisão das isenções regulatórias antitruste e considera que uma resposta regulatória mais apropriada seria conceder permissões às companhias marítimas, em vez de isenções, para desviar-se da lei antitruste em certas situações prescritas. Isso manteria a intenção regulatória, ao mesmo tempo em que permitiria o desenvolvimento de certos critérios para tais benefícios para garantir que eles não sejam usados indevidamente.

3. Incentivar as compensações de carbono

O transporte marítimo é responsável por cerca de 2,5% das emissões globais de gases de efeito estufa. Encontrar soluções para descarbonização é necessária, e as compensações de carbono desempenharão um papel importante nesta estratégia como um passo intermediário em direção a uma indústria de navegação com emissões zero. Isto irá preencher a lacuna através de uma abordagem econômica variável à medida que a indústria procura eliminar sua dependência de combustíveis fósseis.

A FIATA pede que mais trabalho seja feito para entender como tornar os mercados de compensação de carbono mais eficientes e como eles podem ser usados como um incentivo real para as companhias marítimas descarbonizarem e investirem em descarbonização. É crucial que o custo da descarbonização não seja simplesmente repassado ao cliente, mas que faça parte de um esforço de investimento concertado da indústria marítima.

4. Desenvolvimento de uma carta de dados para o setor de logística e transporte

Os esforços de digitalização da indústria são cruciais para uma maior otimização e eficiência na cadeia de suprimentos. Hoje, existem muitas iniciativas diferentes ocorrendo em toda a indústria para o desenvolvimento de soluções digitais. Ao mesmo tempo, é importante garantir que isso seja efetivamente organizado de maneira que não resulte inadvertidamente em um monopólio de dados por certos players que detêm os dados, os quais podem utilizar esses dados para competir deslealmente com outros players da cadeia de suprimentos. Isto é também importante para garantir que todos os players das cadeias de abastecimento globais continuem a ter acesso ao comércio logístico e não corram o risco de serem cortados do sistema por falta de recursos ou conectividade.

A FIATA continua a promover sistemas descentralizados que não privilegiam um único padrão ou tipo do sistema, mas que, ao invés disso, são interoperáveis entre si. A FIATA também requer o desenvolvimento de uma carta de dados para a indústria de logística e transporte que, de maneira semelhante à proteção de dados permite a possibilidade de proteger informações confidenciais e comercialmente sensíveis durante o intercâmbio de dados da indústria.

5. Estabelecimento de uma plataforma formalizada e consistente para colaboração global entre todos os atores da cadeia de

abastecimento

A colaboração e o diálogo entre todos os atores da cadeia de abastecimento em nível global são cruciais para compreender as questões em jogo, a fim de facilitar uma abordagem coordenada para encontrar e implementar soluções. Atualmente, não há uma plataforma onde o diálogo e a colaboração possam ser conduzidos de forma consistente e formalizada.

Entretanto, os gargalos e interrupções na cadeia de suprimentos dependem e afetam assuntos que tocam muitas partes interessadas diferentes na cadeia de fornecimento. Além disso, a natureza global das cadeias de abastecimento marítimo exige que tais discussões ocorram em escala global, com representação de todas as regiões do mundo. Nos últimos dois anos, a FIATA tem procurado iniciar o diálogo entre todas as partes interessadas da indústria a nível governamental e do setor privado, o que foi muito bem recebido, e que facilitou discussões construtivas.

A FIATA considera que tais discussões devem ser formalizadas e consistentes em nível global para encontrar soluções e informar a formulação de políticas. Essas plataformas de colaboração podem ocorrer sob os auspícios de uma organização global relevante, como a Organização Marítima Internacional (IMO).



### Qual o prazo de permanência da mercadoria admitida no regime de Depósito Alfandegado Certificado (DAC)?

O prazo de permanência da mercadoria no regime será aquele estabelecido no Conhecimento de Depósito Alfandegado (CDA), não podendo superar 12 meses. Não há previsão para prorrogação deste prazo.



Contato: Roberta Cristina da Silva  
roberta@aduaneiras.com.br  
11 | 4862-0498

### A exclusão da capatazia é apenas para cálculo do I.I. ou exclusão do valor aduaneiro? O benefício acontece a partir do Registro da DI ou da data de atracação do navio? Há alguma restrição INCOTERM, sendo que a exclusão do valor aduaneiro não compõe a base de cálculo?

De acordo com o disposto no Decreto nº 11.090/2022, ficam excluídas todas as taxas de capatazia, que inclui o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega. Compreende também o carregamento e a descarga de embarcações, quando realizados por equipamento portuário.

De acordo com o art. 2º do referido decreto, "Para fins de aplicação do disposto no inciso II do caput do art. 77 do Decreto nº 6.759, de 2009, serão excluídos somente os gastos incorridos no território nacional a partir da entrada em vigor deste Decreto [...]".

Assim, quanto à exclusão da capatazia, esta será aplicada na data do registro da DI. Quanto ao INCOTERM, informamos que não há restrição.

Em relação às despesas, tais como as de capatazia, armazenagem e remoção de mercadorias, comissões de despachante, corretagem de câmbio e frete interno, não incluídas na Declaração de Importação ou na Declaração Complementar de Importação, não se configuram como despesas aduaneiras e, portanto, não integram a base de cálculo do ICMS incidente na operação de importação.

Lembramos que o importador poderá fazer uma consulta oficial na Receita Federal do Brasil, com base na Instrução Normativa RFB nº 2.058/2022.

### O que compreende a capatazia?

A capatazia é o conjunto de tarefas executadas durante a movimentação das mercadorias nas instalações do porto, do navio até depois de sua passagem pela alfândega. Esse trabalho, pago por quem está adquirindo as mercadorias mediante a taxa de capatazia, inclui recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega. Compreende também o carregamento e a descarga de embarcações, quando realizados por equipamento portuário.

### De acordo com o Decreto nº 11.090/2022, como ficam as despesas de capatazia e como fica a base de cálculo do ICMS nas mercadorias importadas?

Ficam excluídas todas as taxas de capatazia, que inclui o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega. Compreende também o carregamento e a descarga de embarcações, quando realizados por equipamento portuário.

De acordo com o art. 2º do referido decreto "Para fins de aplicação do disposto no inciso II do caput do art. 77 do Decreto nº 6.759, de 2009,

serão excluídos somente os gastos incorridos no território nacional a partir da entrada em vigor deste Decreto [...]".

Esclarecemos ainda que as despesas, tais como as de capatazia, armazenagem e remoção de mercadorias, comissões de despachante, corretagem de câmbio e frete interno, não incluídas na Declaração de Importação ou na Declaração Complementar de Importação, não se configuram como despesas aduaneiras e, portanto, não integram a base de cálculo do ICMS incidente na operação de importação.

### Nas exportações, é possível manter no exterior os valores relativos às vendas de mercadorias?

Os recursos em moeda estrangeira relativos aos recebimentos de exportações brasileiras de mercadorias e de serviços para o exterior, realizadas por pessoas físicas ou jurídicas, poderão ser mantidos integralmente em instituição financeira no exterior.

### O que é Repetro-Industrialização?

Repetro-Industrialização é o regime especial de industrialização de bens destinados às atividades de exploração, de desenvolvimento e de produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos. Este permite à pessoa jurídica habilitada importar ou adquirir no mercado interno, com suspensão do pagamento de tributos federais, matérias-primas, produtos intermediários e materiais de embalagem para serem utilizados integralmente no processo de industrialização de produto final destinado às atividades mencionadas.

