

E INTERMEDIÁRIOS DE CARGA, LOGÍSTICA E FRETES EM COMÉRCIO INTERNACIONAL







ACONTECE

ANO 39 - EDIÇÃO 333 - Novembro / 2024 GRU EM COLAPSO: O PIOR AINDA ESTÁ POR VIRP



A revisão aduaneira e a nova súmula do CARF: segurança jurídica e desafios para o comércio exterior

LUIZ RAMOS

Presidente do SINDICOMIS/ACTC/CIMEC



nova súmula do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (CARF) que possibilita a revisão aduaneira independentemente do canal de parametrização suscita importantes debates sobre a relação entre fiscalização e os direitos dos contribuintes no comércio exterior brasileiro.

Para compreender o impacto dessa súmula, é preciso analisar os aspectos legais e jurisprudenciais que regulam a atuação da fiscalização, visando à proteção dos contribuintes contra potenciais excessos ou equívocos durante o processo de revisão.

Interpretação da súmula e revisão aduaneira

A súmula aprovada recentemente pelo CARF estabelece que o desembaraço aduaneiro não representa uma homologação do lançamento tributário, reafirmando a legitimidade da revisão aduaneira prevista no art. 54 do Decreto-Lei nº 37/1966. Assim, a revisão aduaneira, por não configurar mudança de critério jurídico, não seria vedada pelo art. 146 do Código Tributário Nacional (CTN), independentemente da parametrização da mercadoria (canal verde, amarelo, vermelho ou cinza).

Tese e contextualização jurídica

A tese principal da súmula gira em torno da flexibilidade da autoridade aduaneira para revisar operações pós-despacho, mesmo que inicialmente submetidas a um canal de conferência menos rigoroso, como o verde. Isso busca garantir que operações complexas sejam correta-



mente analisadas, considerando a limitação temporal e a complexidade inerentes a cada despacho.

No entanto, tal abordagem pode trazer insegurança jurídica ao contribuinte, pois, se por um lado a revisão aduaneira é um instrumento essencial para corrigir eventuais omissões ou irregularidades, por outro, ela não deve ser um mecanismo para penalizar o importador por atos previamente fiscalizados e liberados pela autoridade aduaneira.

Precedentes e argumentos jurisprudenciais

Os acórdãos referenciados na súmula (9303-014.439, 9303-014.438, 9303-013.346, e 9303-006.839) refletem diferentes posições e votações no âmbito do CARF, algumas das quais divergem sobre a amplitude da revisão aduaneira.

A ausência de consenso entre os conselheiros ressalta a dificuldade de consolidar um entendimento uniforme sobre o tema, evidenciando que a prática da revisão aduaneira tem nuances e particularidades de cada caso concreto.

Em decisões do Superior Tribunal de Justiça (STJ), destaca-se que a revisão aduaneira é permitida, porém, deve observar limites temporais (prazo decadencial de cinco anos para revisão de lançamento tributário) e a razoabilidade de sua aplicação, evitando arbitrariedades e respeitando os princípios da segurança jurídica e da boa-fé.

Por exemplo, o Recurso Especial nº 1.200.492/PR aborda a legitimidade da revisão aduaneira, porém, reforça a necessidade de comprovação de motivos concretos para sua realização, e não como mera formalidade ou para justificar cobranças arbitrárias. Além disso, o STJ consolidou entendimento de que a mudança de critério jurídico para revisão é vedada quando há decisão administrativa final favorável ao contribuinte (Resp 1.115.501/PR).

Limites à revisão aduaneira e defesa do contribuinte

O tema dos limites da revisão aduaneira requer atenção para garantir que o exercício da fiscalização não resulte em abusos que prejudiquem o contribuinte, sobretudo quando a operação foi parametrizada para canais de menor rigor (como o verde).

A atuação fiscal deve ser norteada pelos princípios da legalidade, razoabilidade e proporcionalidade, e a revisão não pode ser usada como uma segunda oportunidade para reanálise de questões já avaliadas durante o despacho aduaneiro.

A prática de revisar operações aduaneiras deve respeitar o princípio da estabilidade das relações jurídicas, que busca garantir ao importador uma segurança razoável sobre a regularidade de sua operação após o desembaraço. A revisão aduaneira deve ser uma exceção, e não a regra, sendo aplicável somente em situações em que haja indícios claros de irregularidades.

Doutrina e teses de defesa do contribuinte

- Princípio da razoabilidade e proporcionalidade: a fiscalização deve se pautar pelo critério da razoabilidade, respeitando o tempo decorrido e a confiança legítima do importador na decisão de liberação aduaneira.
- Garantia do contraditório e da ampla defesa: em qualquer procedimento de revisão, o contribuinte tem direito ao contraditório e à ampla defesa, podendo questionar a legalidade da revisão e as



eventuais exigências fiscais dela decorrentes.

 Vedação à duplicidade de fiscalização: se a operação foi analisada e fiscalizada no despacho inicial, não pode ser alvo de nova revisão com o mesmo enfoque, a não ser que surjam novos elementos que justifiquem tal medida.

Conclusão e recomendações práticas

A aprovação da súmula pelo CARF representa uma tentativa de uniformizar a interpretação sobre a revisão aduaneira, mas deve ser aplicada com cautela para não prejudicar indevidamente os importadores. Para fortalecer a defesa do contribuinte, é recomendável:

- Monitorar prazos e documentação: garantir que todos os documentos estejam em ordem e sejam arquivados para possível apresentação em uma revisão.
- Precedentes e teses favoráveis: apoiar-se em precedentes judiciais e administrativos que garantam a razoabilidade da atuação fiscal.
- Questionar revisões arbitrárias: ao ser alvo de uma revisão aduaneira, é essencial verificar se há fundamento jurídico adequado para tal, e, em caso de abuso ou excesso, recorrer aos meios judiciais e administrativos para proteger seus direitos.

O tema é complexo e em constante evolução, sendo crucial para os operadores do comércio exterior estarem atentos às mudanças legislativas, às práticas do CARF, e à jurisprudência dos tribunais superiores, a fim de assegurar uma atuação fiscal justa e conforme os princípios tributários.



SAÚDE MENTAL

Coordenador do curso de Medicina da PUC-SP elogia iniciativa do SINDICOMIS NACIONAL



ma cláusula inédita na última convenção coletiva do SINDICOMIS NACIONAL, que obriga empresas a manterem programas de saúde mental para seus funcionários, recebeu elogios do psiquiatra Jorge Henna, coordenador do curso de Medicina da PUC-SP.

"Apoio incondicionalmente essa cláusula na convenção coletiva do SINDICOMIS NACIONAL, que impõe que o trabalhador tenha, pelo menos, o direito de se tratar nessa área", posiciona-se o especialista.

"O cenário é preocupante", alerta o médico, apontando que os casos de burnout (esgotamento físico e mental causado pelo trabalho) quadruplicaram em apenas três anos. "Os dados do INSS são contundentes: foram 421 benefícios concedidos em 2023, representando um aumento superior a 1.000% desde 2014."

O coordenador do curso de Medicina da PUC-SP observa: "O burnout democratizou-se. Se, antes, ele era visto como exclusivo de profissionais como controladores aéreos e enfermeiros de UTI, hoje sabemos que afeta todas as categorias – de

músicos e autônomos a executivos".

Ele prossegue: "Nossa sociedade, obcecada por produtividade e resultados financeiros, ainda estigmatiza questões de saúde mental". Normalmente, o trabalhador, temendo ser visto como fraco, esconde seu sofrimento dos outros, enquanto é devastado internamente.

"O atendimento e acolhimento às pessoas nesse estado é fundamental. Já passou da hora de obrigarmos os detentores do emprego dos empregados a darem suporte aos trabalhadores. Vejo com preocupação movimentos auto afirmativos de negação dessa patologia, e pior, reforçando a fraqueza de quem as apresenta", reforça Henna.

De acordo com Luiz Ramos, presidente do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC, uma das grandes inovações desta convenção é a implementação de um programa voltado à saúde mental e ao bem-estar dos trabalhadores. "Este programa inclui atendimento psiquiátrico e psicológico, prevenção de doenças mentais e treinamentos específicos, sem nenhum custo adicional para os empregados", afirma.



Vice-presidente do SINDICOMIS NACIONAL participou da reunião do



Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo (COMUS) realizou sua mais recente reunião em 1º de outubro, contando com a presença de Wilson Braun, vice-presidente do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC. O encontro teve como foco principal a apresentação de novas oportunidades para o Aeroporto Internacional de Viracopos (VCP), em Campinas.

A Diretoria Comercial de Viracopos, por meio da Gerência Comercial de Cargas, apresentou um novo conceito de hub logístico denominado Sea-Air Cargo. Seu objetivo é o de consolidar cargas provenientes do modal marítimo para posterior distribuição nacional via modal aéreo, potencializando a integração entre os dois sistemas de transporte.

O fluxo operacional proposto inicia-se com a chegada do embarque no Porto de Santos, seguido pela transferência das cargas para Viracopos, através de DTA Rodoviária. No aeroporto, as mercadorias passam por processos de armazenamento e etiquetagem, para então serem redistribuídas via DTA Aérea para outros aeroportos do país.

Entre as principais vantagens destacadas estão a maior conectividade da malha doméstica e a ampliação da capacidade de distribuição para todo o território nacional. No que tange às tarifas de armazenagem, foi apresentada a Tabela 9 de Cobrança, que utiliza como base de cálculo o peso bruto da carga registrado no sistema.

A iniciativa posiciona Viracopos como um hub estratégico na logística nacional, otimizando a distribuição de cargas e potencialmente abrindo novas oportunidades comerciais para o aeroporto. O projeto demonstra o esforço contínuo do setor em buscar soluções inovadoras para aprimorar a eficiência da cadeia logística brasilaira

A implementação bem-sucedida deste novo modelo poderá representar um passo adiante na integração dos modais marítimo e aéreo, contribuindo para a redução de custos e tempos de transporte no comércio nacional e internacional.



OMA divulga relatório



WORLD CUSTOMS ORGANIZATION

Secretariado da Organização Mundial das Alfândegas (OMA) divulgou um relatório que resume as conclusões do "Estudo Exploratório sobre a Possível Revisão Estratégica do Sistema Harmonizado (SH)".

Este estudo marca um passo crítico na avaliação do estado atual e da sustentabilidade a longo prazo do SH, que serviu como espinha dorsal da classificação aduaneira global durante décadas.

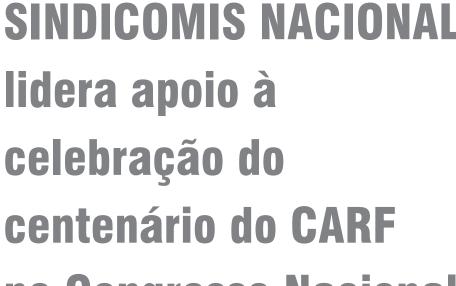
O SH enfrenta agora novos desafios, incluindo o rápido crescimento do comércio eletrônico, a crescente complexidade das linhas de produtos e a diversificação dos utilizadores, bem como as crescentes exigências de sustentabilidade e ação climática no comércio. Estas mudanças suscitaram questões cruciais sobre se o SH, na sua forma atual, poderia continuar a satisfazer a evolução das necessidades dos seus utilizadores de uma forma eficaz e atempada.

O Estudo Exploratório da OMA é uma resposta a estas preocupações, proporcionando uma oportunidade para considerar e avaliar como o SH pode evoluir e adaptar-se a estas mudanças, mantendo o seu papel como padrão global. O relatório destaca as principais observações e recomendações de uma análise aprofundada do SH e das ferramentas relacionadas, oferecendo informações sobre potenciais áreas de melhoria.

Este estudo, lançado há dois anos, tinha como objetivo fornecer uma análise da "saúde" do Sistema Harmonizado. O seu objetivo final era identificar oportunidades de melhoria e propor opções estratégicas para garantir que o SH continua a ser uma ferramenta relevante e eficaz num cenário comercial global em evolução. Com o mundo caminhando em direção à digitalização, a novos padrões comerciais e a uma maior ênfase na sustentabilidade, a OMA reconhece a necessidade de o SH permanecer adaptável, fácil de utilizar e preparado para o futuro.

Sendo um estudo exploratório, o seu foco foi promover uma discussão focada, dando ideias concretas para iniciar as discussões entre os membros da OMA sobre o futuro do SH. Nisto foi bem-sucedido, pois o Comitê do Sistema Harmonizado, a Comissão Política e o Conselho aceitaram o desafio de examinar criticamente o relatório para avaliar quais as conclusões e recomendações que deveriam ser mais exploradas ou desenvolvidas em propostas de mudança específicas.





SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC, alinhados com sua política de manutenção de relações institucionais saudáveis, manifestaram seu apoio irrestrito à iniciativa do deputado federal Cezinha de Madureira para a realização de uma sessão solene na Câmara dos Deputados em homenagem ao centenário do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (CARF).

Desde que assumiu a presidência do SINDICOMIS NACIONAL. em 2018, Luiz Ramos tem intensificado os esforços para fortalecer as relações institucionais e governamentais das entidades junto aos três poderes da República, incluindo agências reguladoras e órgãos intervenientes do comércio exterior.

Como parte dessa política de cooperação, diversos conselheiros que representam os contribuintes no CARF foram indicados pelo SINDICOMIS NACIONAL/ACTC. Além disso, a atribuição conferida pelo governo federal, em abril deste ano, para que a Quarta Câmara da Terceira Seção de Julgamento e suas Turmas Ordinárias julguem preferencialmente matérias aduaneiras foi uma iniciativa das entidades presididas por Ramos.

Após o deputado Cezinha de Madureira aceitar a proposta, Luiz Ramos encaminhou um ofício ao presidente do CARF, Carlos Higino Ribeiro de Alencar, comunicando o amplo e irrestrito apoio das entidades à propositura, destacando a importância do CARF para a justiça fiscal e a administração tributária do Brasil.

"Reconhecemos o papel vital do CARF ao longo de seus 100 anos de existência. Esta sessão solene é uma oportunidade única para destacar as conquistas do Conselho e fortalecer nossas relações institucionais", afirmou Ramos.





GT-J volta a analisar a prescrição intercorrente e outros temas



urante a reunião do GT-J (Grupo Técnico-Jurídico de Comércio Exterior e Assuntos Aduaneiros), órgão vinculado ao COMITEC do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC, ocorrida em 24 de outubro, a discussão a aplicação do Art. 24 da Lei nº 11.457/2007 na prescrição intercorrente voltou com força à pauta.

Semanas antes, o presidente do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC havia publicado nas mídias das entidades uma tese sobre o assunto, o que contribuiu para estimular o debate entre o colegiado do GT-J.

Sob a coordenação da Dra. Bruna Antonini, o GT-J avançou sobre outros temas, como pode ser acompanhado pela síntese abaixo.

- 1. Após a aprovação da última ata, foi comunicado que o parecer sobre Pis/Cofins na importação e a valoração aduaneira, em elaboração pelo Dr. Luckas Piva, deverão estar prontos até a próxima reunião.
- 2. Um novo parecerista será sorteado entre os membros como relatores para analisar a recente alteração no Regimento do CARF.
- 3. O tema da prescrição intercorrente e a aplicação do Artigo 24 da Lei 11.457 dominaram a pauta seguinte. A Dra. Bruna ressaltou que o assunto merece atenção especial, observando que mesmo com as divergências existentes nos tribunais, há potencial para o desenvolvimento de uma tese sólida. Ela enfatizou que, frequentemente, estas divergências jurisprudenciais criam oportunidades valiosas para que grupos técnicos como o GT-J elaborem pareceres e teses mais aprofundadas.

Abrindo espaço para participação, a Dra. Bruna consultou os presentes sobre o interesse em assumir a responsabilidade como parecerista,

estabelecendo janeiro do próximo ano como prazo para entrega da análise. O Dr. Rodrigo Lázaro se disponibilizou para a tarefa, contando com a colaboração da Dra. Alessandra Bedran e do Dr. Ricardo Eidelchtein na revisão do trabalho.

- 4. O artigo "Um ano de CEJUL, o que mudou?", elaborado Dr. Oswaldo Castro com revisão pela Dra. Bruna, será apresentado na próxima reunião do GT-J.
- 5. Em continuidade ao tema da pena de perdimento, o GT-J focará na análise da interposição fraudulenta de terceiros. "Nossa atenção se voltará para casos nos quais esta penalidade é aplicada em simples irregularidades documentais, quando deveria se restringir a situações graves e gravíssimas", explicou a Dra. Bruna.

O grupo reavaliará os critérios de aplicação da pena de perdimento, analisando o tratamento dado pela legislação atual e o posicionamento da jurisprudência. Para iniciar as discussões e elaborar um novo parecer, a Dra. Bruna apresentará na próxima reunião os pareceres anteriores do GT-J sobre o tema.

A última reunião do ano está agendada para 28 de novembro.

Atualmente, o GT-J é composto pelas Dras. Alessandra Bedran, Bruna Antonini (coordenadora), Joana Guimarães e Maria Helena Santos Silva Ferreira; e pelos Drs. Adelmo Emerenciano, Alexandre Dias, Cláudio A. Eidelchtein, Fernando José Diniz, Giovanni Galvão (coordenador auxiliar), Luckas Piva (representando Emerenciano & Baggio), Luis Antonio Flora, Mateus Soares de Oliveira, Oswaldo Castro Neto, Ricardo Eidelchtein e Rodrigo Lázaro.



m meio a uma crise que se intensifica a cada dia, o Aeroporto Internacional de Guarulhos (GRU) - principal hub logístico da América Latina - encontra-se à beira de um colapso operacional que ameaça paralisar parte significativa do comércio exterior brasileiro.

O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC promoveram uma enquete entre seus representados e oficiaram a ANAC sobre a situação, oferecendo alternativas para mitigar os gargalos operacionais e burocráticos e propondo-se a discutir a situação, em nome da coletividade que representam.

"Estamos diante de uma situação crítica, com potencial de gerar prejuízos bilionários ao comércio internacional brasileiro", alerta Luiz Ramos, presidente das entidades. Segundo ele, o terminal opera sob um congestionamento severo, que já levou grandes companhias aéreas a suspenderem suas operações de carga.

ALATAM Cargo, uma das principais operadoras, anunciou em 29 de outubro o cancelamento de todos os voos cargueiros para GRU, desviando operações para outros aeroportos. Em comunicado interno obtido com exclusividade, a companhia descreve uma "situação excepcional" causada pelo aumento de carga, limitações operacionais e condições climáticas adversas.

Dados do setor revelam que o tempo médio para liberação de cargas, que normalmente não ultrapassava 48 horas, agora pode chegar a duas semanas. O ce-nário é ainda mais preocupante considerando que GRU responde por, aproximadamente, 45% de toda a carga aérea internacional do país.

"As empresas estão sendo obrigadas a reestruturar suas operações logísticas, gerando custos adicionais e atrasos que comprometem contratos internacionais", observa Ramos. Ele destaca casos de cargas perecíveis perdidas e multas elevadas por atrasos.

O momento não poderia ser mais crítico: às vésperas da alta temporada, quando o volume de cargas tradicionalmente aumenta em 30%, o setor teme um agravamento da situação.

GRU em colapso:
falta de fiscalização
agrava crise e
prejudica o
comércio exterior
brasileiro



CNT avalia que proposta orçamentária para 2025 reduzirá investimentos em infraestruturas de transporte

Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) 2025, enviado pelo governo federal para a apreciação do Congresso Nacional em agosto deste ano, foi analisado na nova edição da Série Especial de Economia – Investimentos em Transporte, que a Confederação Nacional do Transporte (CNT) acaba de lançar. Publicada em 28 de outubro, a análise mostra que, do orçamento total de R\$ 5,87 trilhões previstos para 2025, apenas 0,3% (R\$ 17,40 bilhões) está reservado para investimentos em infraestruturas de transporte.

Em relação aos recursos direcionados para os ministérios dos Transportes e de Portos e Aeroportos, houve uma redução de quase metade do valor do PLOA 2025 (R\$ 34,91 bilhões) em comparação com o PLOA 2024 (R\$ 65,64 bilhões). O menor volume de recursos direcionados aos Ministérios se refletiu em redução dos investimentos previstos para o ano que vem (R\$ 15,73 bilhões, frente a R\$ 17,33 bilhões no PLOA 2024).

A alocação de recursos de investimentos presentes no PLOA 2025, por modo de transporte, está direcionada, em sua maior parte, para o rodoviário: R\$ 13,49 bilhões (88,2%). Vale ressaltar que essa modalidade é responsável pelo deslocamento de 65% das cargas e de 95% dos passageiros no país. Em segundo e terceiro lugares, em termos de investimentos previstos, estão o ferroviário, R\$ 1,14 bilhão (3,9%), e o aquaviário, R\$ 282,18 milhões (2,0%). O planejamento orçamentário destina ao modo aéreo R\$ 140,20 milhões (1,0%).

Para as empresas estatais, a proposta é de R\$ 1,67 bilhão de investimento no orçamento de 2025, sendo R\$ 451,77 milhões para o aéreo, por meio da Infraero, e R\$ 1,22 bilhão (72,9%) ao aquaviário, por meio da Companhia Docas.

No modo aquaviário, esse valor é menor do que o proposto no PLOA 2024, de R\$ 1,33 bilhão, e o aprovado na LOA 2024, de R\$ 1,31 bilhão. Essa redução se deu para a Autoridade Portuária de Santos S.A., a Companhia Docas do Pará e a Companhia Docas do Rio de Janeiro.

Na avaliação da CNT, é preocupante essa redução de orçamento para investimento em infraestruturas de transporte, em todos os modos. "É preciso ampliar as dotações orçamentárias para que os investimentos públicos possam garantir a qualidade das infraestruturas de transporte no país. Essa é uma condição essencial para se ampliar a eficiência dos serviços prestados pelos transportadores", afirma o diretor executivo da CNT, Bruno Batista.





Nova Resolução do CNSP regula seguros de transporte no Brasil

Diário Oficial da União publicou a Resolução n.º 472 do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), que estabelece diretrizes para os Seguros de Responsabilidade Civil dos Transportadores de Carga. A norma, prevista no Plano de Regulação da Superintendência de Seguros Privados (Susep), é fundamentada pela Lei n.º 14.599/2023, que introduziu mudanças significativas no artigo 13 da Lei n.º 11.442/2007 e reuniu, em um único normativo, as regras para os seguros obrigatórios de responsabilidade civil dos transportadores de cargas em todos os modais de transporte.

Entre as inovações, a lei reforça a obrigatoriedade do seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C) e inclui novos seguros obrigatórios, como o de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RC-DC) e o de Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V). Este último, objeto da Consulta Pública n.º 3/2024, ainda está em fase de análise de contribuições.

A resolução define que o transportador rodoviário de cargas registrado no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC) da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) é o único segurado autorizado para esses seguros. A norma também proíbe a aplicação de franquia e participação obrigatória no RCTR-C, determinando que a apólice informe as características e condições dos veículos segurados.

Para o RC-DC, a resolução exige que o transportador mantenha apenas uma apólice ativa vinculada ao seu RNTRC. A cobertura inclui proteção contra roubo, furto, apropriação indébita, estelionato e extorsão das mercadorias transportadas, tanto em trânsito quanto enquanto o veículo estiver estacionado no depósito do transportador, desde que previamente listado na apólice e respeitado o período máximo de estada. Mercadorias ainda não carregadas não estão cobertas.

A resolução fixa o prazo de 30 dias para que a seguradora pague a indenização, contados a partir do registro policial do sinistro devidamente comunicado à seguradora pelo transportador. A apólice entra em vigor com o recebimento da mercadoria e a emissão do conhecimento de transporte, e o limite de garantia é estipulado na apólice.

Em relação ao gerenciamento de riscos, a norma determina que o Plano de Gerenciamento de Risco (PGR) seja acordado diretamente entre segurado e seguradora, sem interferência da Susep. O documento também dispõe sobre a averbação, especificando que, quando houver Manifesto de Documentos Fiscais eletrônico (MDF-e), o transportador deve entregá-lo à seguradora.

Nos casos de subcontratação, o transportador subcontratado é considerado preposto da transportadora principal, o que impede o direito de regresso contra ele. A norma também permite a coexistência de dispensa de direito de regresso (DDR) em seguros contratados pelo embarcador, mas reforça que o transportador continua obrigado a contratar seus próprios seguros de RCTR-C e RC-DC conforme exigido pela legislação.

A resolução estabelece ainda um prazo de 180 dias para que as apólices de RCTR-C e RC-DC já existentes sejam adaptadas às novas regras, sem que ocorra prorrogação indevida.





Produção de grãos atingirá 379 milhões de toneladas nos próximos dez anos, com crescimento de 27%

projeção de produção do agro brasileiro para os próximos dez anos mostra importante crescimento nas principais culturas, como soja, milho da safra de inverno, arroz, feijão, sorgo e trigo. As culturas perenes, como café, cacau e frutas, também sinalizam um crescimento sustentável no período.

Os dados são do estudo Projeções do Agronegócio, Brasil 2023/2024 a 2033/2034, realizado pela Secretaria de Política Agrícola do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa), com apoio da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa).

Neste período, a área plantada aumentará 15,5%, atingindo 92,2 milhões de hectares, mostrando a produtividade como importante fator de crescimento na próxima década, como indica o estudo.

Para o diretor de Análise Econômica e Políticas Públicas do Mapa, Silvio Farnese, "é relevante considerar que parte importante do crescimento da área plantada será apoiada pelo Programa de Recuperação de Áreas Degradadas, com linhas de crédito favorecidas para regeneração produtivas de superfícies, atualmente com baixa produtividade", enfatizou.

As culturas que terão maior crescimento nas áreas plantadas são soja (25,1%), milho da safra de inverno (24,9%), trigo (18,4%), arroz (+20,3%) e feijão (+38,1%).

A participação do consumo interno de milho, farelo e óleo de soja sustentam o crescimento na produção de proteína de origem animal, mantendo o consumo interno e garantindo as exportações destas proteínas, de 24,7 milhões de toneladas.





Maersk assina acordo de fornecimento de metanol de longo prazo para sua frota oceânica

Maersk assinou um contrato de compra de biometanol de longo prazo com a LONGi Green Energy Technology Co., Ltd. O acordo, destacou a companhia marítima dinamarquesa, contribuirá para reduzir as emissões de GEE da crescente frota de navios porta-contentores de metanol bicombustível da Maersk.

"O biometanol e o e-metanol continuam a ser os combustíveis alternativos mais promissores para o transporte marítimo nesta década, e o acordo com a LONGi é uma prova disso. O principal desafio para o transporte marítimo global é a diferença de preços entre os combustíveis fósseis e as alternativas com menores emissões de gases com efeito de estufa. Continuamos a instar fortemente os estados membros da Organização Marítima Internacional a nivelarem as condições de concorrência, adotando um padrão global de combustível verde e um mecanismo de preços ambicioso que a indústria necessita urgentemente", disse Rabab Raafat Boulos, diretor de operações da AP Moller – Maersk.

Com a adição de volumes LONGi, a Maersk está fazendo progressos na obtenção de metanol suficiente para a sua própria frota de metanol bicombustível, da qual sete navios já estão em operação. Os acordos combinados de compra de metanol da Maersk cobrem agora mais de 50% da procura de metanol da frota bicombustível em 2027.

O acordo segue o crescente portfólio global de combustíveis alternativos da Maersk, do qual vários outros projetos de metanol estão atualmente em estágios avançados de maturidade.

"Embora acreditemos que o futuro da logística global apresentará múltiplos caminhos para alcançar emissões líquidas zero, este acordo sublinha a dinâmica contínua dos projetos de metanol que estão sendo perseguidos por promotores ambiciosos em todos os mercados. A China continua a desempenhar um papel pioneiro e é encorajador ver também fortes desenvolvimentos de mercado noutras geografias. Um exemplo são os Estados Unidos, onde colaboramos estreitamente com vários projetos promissores", disse Emma Mazhari, diretora de mercados de energia da AP Moller – Maersk.

O acordo com a LONGi permite o fornecimento de biometanol produzido em uma fábrica em Xu Chang, no centro da China. O biometanol é produzido a partir de resíduos de palha e aparas de árvores frutíferas e atenderá aos requisitos de sustentabilidade do metanol da Maersk, que incluem uma redução de pelo menos 65% nas emissões de GEE do ciclo de vida em comparação com os combustíveis fósseis.





Logística cearense impulsiona economia e se consolida como polo estratégico no Nordeste

om uma infraestrutura estratégica que integra aeroportos, ferrovias, portos e uma extensa malha rodoviária, o Ceará fortalece sua posição como um dos principais polos logísticos do Brasil, especialmente no contexto dos planos "Ceará 2050" e "Ceará Veloz", que buscam ampliar a competitividade e elevar a renda média da população.

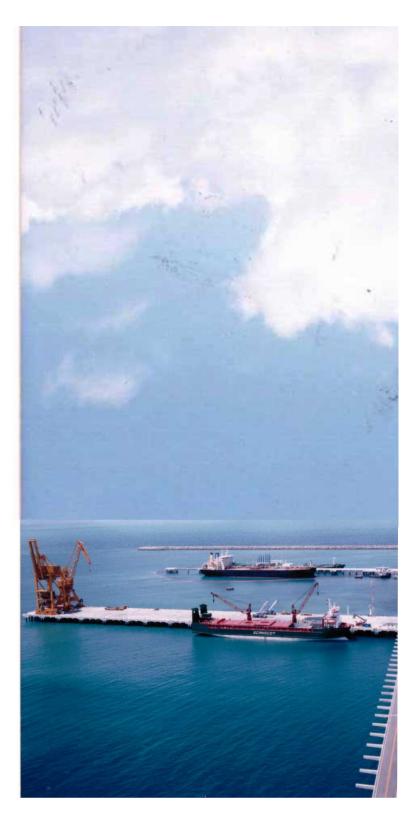
Segundo dados divulgados pelo "Guia do Ceará — Terra das Oportunidades", organizado pela Secretaria do Desenvolvimento Econômico e Trabalho (SEDET), a infraestrutura logística do estado dispõe de mais de 30 aeroportos, entre públicos e privados, e conexões diretas com grandes companhias aéreas como Gol, LATAM, TAP e Air France.

Além disso, o sistema ferroviário, operado pela Transnordestina Logística, é visto como fundamental para escoar a produção regional. Em relação às rodovias, são mais de 53 mil quilômetros, e o Ceará está bem conectado com o restante do país. Já os portos do Pecém e Mucuripe são estratégicos para a conexão com a Europa, fortalecendo o comércio internacional.

Segundo o diretor do Grupo Termaco, André Arruda, a infraestrutura logística é essencial para o crescimento econômico do estado. "A localização estratégica do Ceará, somada à eficiência de suas estruturas portuárias e rodoviárias, coloca o estado em uma posição privilegiada para se tornar um grande hub logístico, tanto no cenário nacional quanto internacional. Isso abre portas para novas oportunidades de negócios e investimentos", afirmou.

Conforme o "Ceará 2050", a logística é vista como um pilar estratégico para aumentar a competitividade do estado, enquanto o "Ceará Veloz" prioriza o fortalecimento da infraestrutura como forma de atrair mais empresas e gerar empregos.

André Arruda também ressaltou a importância de se investir continuamente no aprimoramento logístico para garantir o crescimento sustentável. "Para que o Ceará continue avançando, é crucial que haja investimentos constantes em tecnologia e infraestrutura, além de parcerias público-privadas que impulsionem a eficiência e a conectividade da nossa malha logística", completou.





Movimentação total de cargas no Porto de Santos confirma recorde deste ano



Porto de Santos registrou a movimentação de 137,4 milhões de toneladas de cargas acumuladas de janeiro a setembro de 2024. O volume representa um crescimento de 7,7% em relação ao mesmo período de 2023, quando foram movimentadas 127,6 milhões de toneladas. Esse desempenho é o melhor registro histórico do período.

Dois destaques foram o aumento de 11,2% nos desembarques de cargas, que totalizaram 35,4 milhões de toneladas. Os embarques também registraram crescimento expressivo, com alta de 6,5%, totalizando 102,0 milhões de toneladas.

O presidente da APS, Anderson Pomini, afirma que "o desempenho alcançado é reflexo direto dos investimentos contínuos em modernização e ampliação de capacidade que permitem ao Porto de Santos operar com eficiência e atender à crescente demanda do comércio brasileiro". Pomini destaca que a infraestrutura oferecida no Porto de Santos, incluindo terminais de última geração e sistemas logísticos integrados, tem sido um pilar fundamental para garantir a competitividade dos produtos brasileiros no mercado global.

Em setembro de 2024, o Porto de Santos movimentou 16 milhões de toneladas, leve queda de 1,5% em relação ao mesmo período de 2023. Apesar disso, o desempenho acumulado ao longo do ano continua robusto.

Os sólidos, um dos principais segmentos de carga movimentada no Porto, atingiram 71,6 milhões de toneladas acumuladas no ano, um crescimento de 1,7% face ao ano anterior. Um dos destaques foi o açúcar, cujas exportações aumentaram 33,0%.

Os produtos líquidos, que incluem combustíveis e outros produtos químicos, também alcançaram recorde histórico acumulado de janeiro a setembro de 2024, com 14,5 milhões de toneladas movimentadas, crescimento de 2,0% em relação ao mesmo período de 2023. Os destaques são os aumentos no movimento de diesel e óleo diesel (+9,8%) e gasolina (+40,7%).

A movimentação de contêineres foi uma das modalidades que mais cresceu, conforme referido anteriormente pela APS. No acumulado do ano, o volume atingiu 44,4 milhões de toneladas, salto de 21,6% em relação ao mesmo período de 2023. A movimentação de contêineres, em unidades de TEU, também bateu recordes, atingindo 4,0 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), um crescimento de 15,8%.

A movimentação de carga geral alcançou 6,9 milhões de toneladas, crescimento de 6,6% em relação ao mesmo período de 2023. O destaque é a celulose, com crescimento de 8,6%.



57% das empresas brasileiras já usam RFID em Supply Chain e 90% planejam expansão

ma pesquisa realizada com mais de 30 representantes de empresas brasileiras que atuam na cadeia de suprimentos aponta que 57,1% dos entrevistados atuam em companhias que já adotaram a tecnologia RFID nas operações. Dentre os players que já implementaram a tecnologia, 90% confirmam ter planos de expandi-la — sendo 10% ainda em 2024, 65% em 2025 e 15% ainda sem prazo definido.

A pesquisa foi realizada durante o Seal Connect Fórum 2024, evento realizado pela Seal Sistemas em setembro deste ano, e teve a participação de empresas dos segmentos de varejo, indústria, logística, educação e mercado financeiro. As principais aplicações apontadas para o RFID foram variadas, mas quase metade dos respondentes (47,1%) disse usar a tecnologia para identificação e rastreamento de itens na cadeia de abastecimento.

Na sequência, estão a gestão de ativos, com 32,4%; e o controle de RTI (Returnable Transport Item Management), abrangendo itens retornáveis como caixas plásticas, racks e paletes, com 14,7%. Já o uso da identificação por radiofrequência para controle de acesso é de cerca de 5%.

Sobre as principais vantagens do RFID para o negócio, duas delas empatam em primeiro lugar, com 40% das indicações: o aumento da agilidade e da frequência do processo de inventário e o rastreamento de produtos com uma identificação única ao longo da cadeia.

Em seguida, com 17,1% das respostas, está a melhoria da gestão de prevenção de perdas usando a tecnologia como antifurto. Outro benefício apontado, em menor escala, é o uso da identificação por radiofrequência para criar uma experiência da marca com o cliente final.

Segundo o head de Negócios da Seal Connect e VP de Vendas da Seal Sistemas, Carlos Santana, o RFID permite habilitar estratégias de negócios das empresas a partir das informações que vêm da camada de execução, "onde o dia a dia das operações acontece".

"Indo além, o RFID possibilita pensar em novos modelos de negócios a partir das perspectivas que se abrem com a democratização da tecnologia", explicou o executivo. "Em resumo: desenvolver um bom business case e um estudo de viabilidade técnica cuidadoso, além de potencializar o uso da tecnologia em um cenário 100% aderente à realidade de cada cliente, são fatores-chave para uma jornada de sucesso."





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

Qual a diferença entre THC e THD?

Conforme Notícia Siscomex Importação nº 63/2022, foi criado no Sistema Mercante um novo componente de frete para fins de destacar os gastos relativos à carga, à descarga e ao manuseio, associados ao transporte da mercadoria importada, incorridos no território nacional e destacados do custo de transporte. Caso o valor de capatazia no destino seja informado de forma apartada no conhecimento de embarque, esse valor deverá ser informado no Sistema Mercante como o 16º Componente de Frete, sob denominação "Capatazia no Destino (THD)". Os demais gastos de capatazia incorridos fora do território nacional e destacados no conhecimento de embarque deverão ser informados no 1º Componente de Frete, sob denominação "Capatazia na Origem (THC)".

Utilizando o INCOTERM CIF na importação, o custo da capatazia no Brasil é de responsabilidade do exportador estrangeiro ou do importador brasileiro?

Utilizando a condição de venda CIF o custo da capatazia no Brasil é de responsabilidade do importador brasileiro.

Há previsão legal para a prorrogação excepcional do prazo dos Ato Concessórios de Drawback com vencimento em 2024?

Com a publicação da Medida Provisória nº 1.266, de 14 de outubro de 2024, os atos concessórios dos regimes especiais de drawback suspensão e isenção, com vencimento improrrogável entre 24 de abril e 31 de dezembro de 2024, cujos titulares sejam empresas domiciliadas no Estado do Rio Grande do Sul, conforme sua respectiva inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ), poderão ser prorrogados, em caráter excepcional, por mais um ano, contado da data do respectivo termo. Poderão ainda ser prorrogados os atos concessórios de drawback suspensão do tipo intermediário cujo titular seja pessoa jurídica de outros estados da federação, mas cujo produto intermediário venha a ser ou que já tenha sido fornecido a empresas industriais-exportadoras estabelecidas no Rio Grande do Sul.

Como solicitar a prorrogação excepcional do prazo de suspensão de tributos das importações amparados por Drawback Suspensão, nos termos da Medida Provisória nº 1.266/2024?

Conforme Notícia Siscomex Exportação nº 033/2024, as empresas beneficiárias interessadas deverão enviar Ofício com a solicitação de prorrogação com base na Medida Provisória nº 1.266, de 14 de outubro de 2024 e o(s) número(s) do(s) respectivo(s) ato(s) concessório(s) à Coordenação de Exportação e Drawback (COEXP) do Departamento de Operações de Comércio Exterior (Decex), por meio do Módulo Anexação Eletrônica de Documentos do Siscomex, criando um dossiê do tipo "Dossiê de Drawback" e informando, no campo "Descrição", a expressão "Prorrogação".

Quando será a Conferência e Exposição de Tecnologia - OMA 2024?

Sob o tema "Fronteiras Digitais: As Alfândegas Abraçam a Inovação com Parceiros Tradicionais e Novos", a Conferência de Tecnologia da OMA de 2024 tem como objetivo explorar como a comunidade aduaneira global pode adotar uma abordagem inovadora à sua missão de garantir a facilitação do comércio, a segurança das fronteiras e a resiliência das cadeias de abastecimento globais e implementar soluções inovadoras complementadas pelo apoio de uma vasta gama de partes interessadas.

Durante os três dias do evento serão discutidos diversos temas relacionados com a tecnologia, com especial enfoque nas inovações tecnológicas nos vários modos de transporte e no potencial oferecido pelas tecnologias de ponta e pela análise de dados. Uma agenda provisória está anexada a esta carta-convite.

A Feira, paralela à Conferência, oferecerá amplas oportunidades de networking e recebimento de informações mais detalhadas sobre as últimas soluções tecnológicas disponíveis no mercado.

A Conferência e Exposição de Tecnologia da OMA fornece uma plataforma que reúne parceiros-chave das autoridades aduaneiras e outras agências fronteiriças, fornecedores de tecnologia, a comunidade empresarial mais ampla, organizações internacionais, parceiros de desenvolvimento, universidades e outros envolvidos na arena do comércio internacional.

Data de início: 12 de novembro de 2024 Data de término: 14 de novembro de 2024 Localização: Rio de Janeiro, Brasil

Fonte: OMA

