



SINDICATO NACIONAL DE COMISSÁRIAS
DE DESPACHOS, AGENTES TRANSITÁRIOS
E INTERMEDIÁRIOS DE CARGA, LOGÍSTICA
E FRETES EM COMÉRCIO INTERNACIONAL



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

REPRESENTANTE OFICIAL



FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DAS
ASSOCIAÇÕES DE TRANSITÁRIOS



PARCEIRO
INSTITUCIONAL



ACONTECE

ANO 39 - EDIÇÃO 334 - Dezembro / 2024

MOMENTO HISTÓRICO: SINDICOMIS NACIONAL REALIZA SUA PRIMEIRA ASSEMBLEIA ESTADUAL



PORTO DE RIO GRANDE - RS



Reflexos do pacote de corte de gastos para empresas e colaboradores nas instituições representadas



LUIZ RAMOS
Presidente do SINDICOMIS/ACTC/CIMEC

O recente anúncio do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, a respeito do pacote de corte de gastos que visa economizar R\$ 70 bilhões nos próximos dois anos, traz importantes reflexões e considerações acerca de seus impactos no setor empresarial e nos colaboradores das instituições representadas pelo SINDICOMIS NACIONAL, ACTC e CIMEC.

Impactos nas empresas do setor

Competitividade e sustentabilidade

As mudanças propostas pelo governo, especialmente aquelas relacionadas à limitação do abono salarial e à regulamentação do teto salarial no serviço público, têm o potencial de alterar significativamente o panorama econômico no qual nossas empresas atuam. Uma contenção de gastos no setor público pode significar maior previsibilidade fiscal, o que é positivo para o ambiente de negócios, já que permite um planejamento a longo prazo mais sólido e um aumento da confiança dos investidores.

Custos operacionais

No entanto, é necessário considerar que qualquer medida de austeridade que afete o poder aquisitivo da população pode ter reflexos sobre a demanda por bens e serviços. As empresas de logística, comissários de despacho e transitários dependem de um mercado consumidor robusto para manter suas operações. Nesse sentido, a redução do abono salarial e as mudanças na aposentadoria podem diminuir o poder de compra de uma parcela significativa da população, impactando o volume de negócios e, por consequente, os custos operacionais ligados a uma possível queda de demanda.

Efeitos para os colaboradores

Salário mínimo e abono salarial

Mudanças na regra de reajuste do salário mínimo, atreladas ao arcabouço fiscal, e a limitação do abono salarial afetam diretamente a capacidade de consumo dos trabalhadores. Para nossos colaboradores, que muitas vezes estão na base da pirâmide salarial, essas medidas podem resultar em um menor poder de compra, aumentando a necessidade de cuidado com a gestão financeira pessoal

e pressionando as empresas a buscarem alternativas de apoio para garantir a motivação e o bem-estar do pessoal.

Benefícios para a saúde

A destinação de 50% das emendas de comissão para a saúde é uma medida que merece ser destacada, pois reforça a infraestrutura sanitária do país. Essa alocação de recursos é essencial, especialmente após os desafios impostos pela pandemia da Covid-19. No entanto, é crucial que esses recursos sejam bem gerenciados para que tragam benefícios concretos para a população, incluindo nossos colaboradores, que dependem de um sistema de saúde eficiente para se manterem produtivos e saudáveis.

Medidas e propostas das instituições

Como representantes de entidades de grande relevância para o comércio exterior e a logística nacional, é nosso dever atuar proativamente para mitigar os impactos negativos que essas mudanças podem trazer e potencializar qualquer oportunidade de melhoria. Assim, propomos as seguintes medidas:

1. **Diálogo permanente com o governo:** manter um canal aberto de comunicação com o governo federal para discutir o impacto das medidas e propor ajustes que possam mitigar seus efeitos negativos sobre a demanda e a operação das empresas.
2. **Apoio e capacitação:** investir em programas de capacitação e apoio financeiro aos colaboradores, ajudando-os a se adaptar às novas realidades econômicas e a manterem seu padrão de vida.
3. **Inovação e eficiência:** fomentar a inovação e a busca por eficiência operacional dentro das empresas, minimizando custos e melhorando processos para manter a competitividade mesmo em cenários adversos.
4. **Monitoramento e ajustes:** implementar um monitoramento constante dos impactos das medidas no setor, ajustando estratégias conforme necessário para assegurar a sustentabilidade das operações e o bem-estar dos colaboradores.

Conclusão

O pacote de corte de gastos detalhado pelo ministro Fernando Haddad apresenta desafios e oportunidades para as empresas e colaboradores do setor de comércio exterior e logística. A resposta a essas medidas dependerá de nossa capacidade de dialogar, inovar e ajustar nossas políticas internas de forma a minimizar impactos negativos e potencializar os efeitos positivos. As instituições SINDICOMIS, ACTC e CIMEC estão comprometidas em liderar este processo, buscando sempre o equilíbrio entre a sustentabilidade econômica e o bem-estar de todos os envolvidos.



Brasil é escolhido pela primeira vez para sediar o FIATA-RAM 2025

Em decisão histórica para o setor logístico nacional, o Brasil conquistou o direito de sediar o FIATA-Region Americas Field Meeting em 2025. O anúncio, feito durante encontro em Barranquilla, na Colômbia, marca a primeira vez que o país receberá este prestigioso evento internacional.

A candidatura brasileira, apresentada pela ACTC/SINDICOMIS NACIONAL – entidade que detém a exclusividade na representação do país junto à FIATA –, consolida o protagonismo brasileiro no cenário logístico regional. A escolha reflete o reconhecimento da crescente importância do Brasil nas discussões sobre comércio exterior e logística internacional nas Américas.

A definição da data do FIATA-Region Americas Field Meeting 2025 seguirá uma estratégia calculada de otimização. De acordo com Luiz Ramos, presidente da ACTC/SINDICOMIS NACIONAL, o evento será alinhado com outra reunião relevante do setor logístico, já programada para acontecer na cidade de São Paulo.

“Buscamos uma sinergia que potencialize os benefícios para todos os participantes”, explica Ramos. A escolha criteriosa da data visa não apenas ampliar as conexões profissionais e as oportunidades de negócios, mas também contemplar aspectos práticos e sustentáveis, especialmente para os delegados e visitantes internacionais.

A iniciativa de concatenar os eventos reflete uma visão contemporânea de gestão de congressos internacionais presenciais, privilegiando a eficiência logística e a redução da pegada de carbono associada aos deslocamentos. Esta abordagem ressoa com as crescentes

preocupações ambientais do setor e demonstra o compromisso do Brasil com práticas empresariais sustentáveis.

Ao apresentar a proposta de sediar o RAM 2025, Ramos destacou que a candidatura refletia o protagonismo crescente do Brasil no cenário logístico internacional e a maturidade do setor nacional. O evento reúne os principais players do setor logístico das Américas para discussões sobre tendências, desafios e oportunidades do comércio internacional na região.

FIATA

Desde 1926, quando foi fundada na Áustria, a FIATA é a principal voz do setor de logística internacional. Atualmente sediada em Genebra, Suíça, a entidade é o centro mundial das discussões globais sobre transporte de cargas.

Principal referência em políticas e regulamentações para o setor logístico internacional, a FIATA atua como porta-voz dos prestadores de serviços em logística comercial e gestão de *supply chain*. Seu papel tem se mostrado cada vez mais estratégico num cenário de cadeias globais de suprimentos cada vez mais complexas.

A federação mantém assento privilegiado junto aos principais fóruns mundiais de comércio e desenvolvimento, incluindo a Organização Mundial do Comércio (OMC) e agências das Nações Unidas. Esse posicionamento permite à FIATA atuar ativamente na defesa dos interesses do setor, influenciando políticas globais e promovendo a modernização das práticas logísticas internacionais.

SINDICOMIS NACIONAL e ACTC na 19ª Expolog

Nos dias 27 e 28 de novembro de 2024, Fortaleza se consolidou como o epicentro da logística global ao sediar a 19ª edição da Expolog – Feira Internacional de Logística. O evento marcou um importante capítulo no setor, reunindo líderes e inovadores de todo o mundo para debater as futuras direções da logística internacional.

A cerimônia de abertura contou com a presença do presidente do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC, Luiz Ramos, que reforçou o papel do Brasil no cenário global, ao lado do governador do Ceará, Elmano de Freitas, e do embaixador do Panamá no Brasil, Flavio Altamirano (na foto ao lado, junto com Luiz Ramos).

Destaques diplomáticos e estratégicos

Luiz Ramos destacou a relevância do Ceará no comércio internacional, enfatizando o crescimento contínuo do estado, que em 2023 atingiu exportações recordes de US\$ 2 bilhões.

Durante o evento, em reuniões com o governador Elmano de Freitas, foram discutidos projetos logísticos, incluindo as iniciativas da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) e os avanços na produção de hidrogênio verde, que colocam o estado na vanguarda da inovação sustentável.

Em outro momento de grande relevância, Luiz Ramos encontrou-se com o embaixador Flavio Altamirano para alinhar parcerias futuras em logística e comércio internacional. Este encontro também abordou a adesão iminente do Panamá ao Mercosul, reforçando os laços de cooperação entre os países e ampliando oportunidades no setor.

Fortaleza: cenário de transformação e inovação

A Expolog 2024 não apenas apresentou tendências e inovações, mas também proporcionou um espaço para a celebração das crescentes conexões comerciais e estratégicas entre países do Mercosul e além. Os participantes tiveram acesso a uma agenda rica em painéis, workshops e momentos de networking, que destacaram os caminhos para o futuro da logística global.

Próximos passos

Após o sucesso da 19ª edição, a Expolog se mantém como um evento essencial para os profissionais do setor, reafirmando seu papel como um catalisador para novas oportunidades e parcerias estratégicas na logística internacional.



Como o conflito entre Israel e Irã pode afetar a logística brasileira?

Mundo Logística

Se a guerra entre Irã e Israel não está no radar das empresas brasileiras, é urgente que esteja. No mundo globalizado, um conflito dessa proporção tem potencial para afetar a economia e os custos da cadeia logística em qualquer lugar do planeta.

O Oriente Médio concentra grande parte da produção mundial de petróleo e o aumento nos preços dessa commodity impacta severamente o mercado internacional. No início de outubro, logo após o Irã disparar mísseis contra Israel em resposta aos ataques ao Hezbollah, o petróleo subiu 9%, o maior avanço semanal desde março de 2023.

Agora imagine se, como retaliação, Israel decidisse bombardear a principal instalação do Irã na Ilha Kharg, responsável por 90% das exportações iranianas de petróleo? E se, em novas ofensivas, o Irã atacasse estados do Golfo considerados apoiadores de Israel?

No Brasil, mesmo com os esforços do governo federal para evitar o aumento no preço do diesel, da gasolina e do gás de cozinha, o impacto econômico do conflito no Oriente Médio já é inevitável. Se segurar demais o preço interno, a Petrobras tem prejuízo. Do contrário, o reflexo é o aumento da inflação.

A única saída para o setor logístico é buscar formas de driblar os reflexos da guerra enquanto torce para que os ataques e contra-ataques entre Israel e Irã não interrompam de vez os fluxos de petróleo no Oriente Médio.

Um perigo maior é que o Irã retalie interrompendo o fluxo de petróleo do Estreito de Ormuz, o ponto de estrangulamento petrolífero mais crítico do planeta. Uma interrupção no Estreito de Ormuz pode elevar os preços do petróleo acima de US\$ 100 o barril, de acordo com a ClearView. Mais precisamente, cerca de 30% do petróleo do mundo é levado pelo ponto geográfico na costa do Irã, além de 20% do transporte mundial, sendo considerada uma das principais rotas de comércio mundiais.

Em tal cenário, os mercados globais de petróleo estariam em águas desconhecidas, com os preços do petróleo provavelmente experimentando um pico acentuado e significativo bem além dos recordes anteriores. Então, é certo dizer que o conflito não está tão “distante” de nós como gostaríamos, afinal, picos acentuados no preço dessa commodity nos afetam, e muito.

As principais diretrizes para as empresas de logística que desejam sair dessa encruzilhada envolvem, em primeiro lugar, a análise das ameaças do conflito em nossos negócios.

Estimar o impacto do aumento dos combustíveis no custo logístico final é tão importante quanto fazer um planejamento estratégico de contingência amparado em soluções logísticas inovadoras.



Investir em tecnologias integradas para uma gestão operacional mais rigorosa e visível, de ponta a ponta, é uma das alternativas mais eficazes. Isso porque a integração de processos logísticos não traz ganhos apenas em agilidade e eficiência, mas otimiza os custos e gera economias significativas ao longo de toda a cadeia de suprimentos.

É exatamente neste contexto que a ideia de Logistics Advantage ganha força. Por meio da otimização da cadeia logística e de um olhar integrado, o setor consegue a tão desejada redução de trade-offs e o aumento de competitividade – dois fatores determinantes para ter fôlego necessário em períodos de sensibilidade.

Ao implementar esse conceito nas operações, especialmente em situações de crise, é possível gerenciar diferentes demandas simultaneamente sem ter que, necessariamente, escolher entre a solução de um problema em detrimento de outro ou ter que fatiar os investimentos e dividir os recursos porque “o cobertor encurtou”.

A única forma de driblar os gargalos logísticos, sejam internos ou influenciados por questões mundiais, é investindo na logística avançada, dinâmica e colaborativa.

Sem gerência sobre as decisões de governos internacionais em crise, o que nos resta é apostar em recursos internos para frear os danos que os eventos mundiais causam à nossa logística.

Viabilizada por plataformas integradas, a Logistics Advantage está entre as soluções capazes de reduzir e gerenciar tanto os custos de combustível, tema principal deste artigo, quanto o peso de todos os outros custos que oneram a cadeia de suprimentos brasileira.



SINDICOMIS NACIONAL realiza sua primeira assembleia estadual

O Sindicato Nacional dos Comissários de Despachos, Agentes de Carga e Logística (SINDICOMIS) realizou, em 29 de novembro, por meio virtual, sua primeira Assembleia Geral Extraordinária fora de São Paulo desde sua fundação, há quase 80 anos. O encontro simbolizou a expansão territorial da entidade, que passa a atuar sob a denominação de SINDICOMIS NACIONAL.

Durante a assembleia, os participantes aprovaram por unanimidade as diretrizes para negociação da Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) 2024/2025 com o Sindicato dos Empregados de Agentes Autônomos do Comércio do Rio Grande do Sul (SEACOM-RS). A presidência recebeu poderes para conduzir negociações diretas, e a assembleia manterá caráter permanente até a conclusão do acordo coletivo.

"É um momento histórico e vibrante", afirmou o presidente Luiz Ramos, destacando a descentralização das atividades do sindicato, até então concentradas em São Paulo.

Essa assembleia é apenas o começo de um plano maior de expansão e fortalecimento das bases do SINDICOMIS NACIONAL, preparando o terreno para futuras negociações e garantindo que os interesses de todas as categorias econômicas representadas sejam defendidos com vigor e competência.

STF valida novo marco regulatório das ZPEs

Por unanimidade, o Supremo Tribunal Federal (STF) confirmou a validade do novo marco regulatório das Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs), áreas de livre comércio destinadas à instalação de empresas de produção de bens a serem exportados.

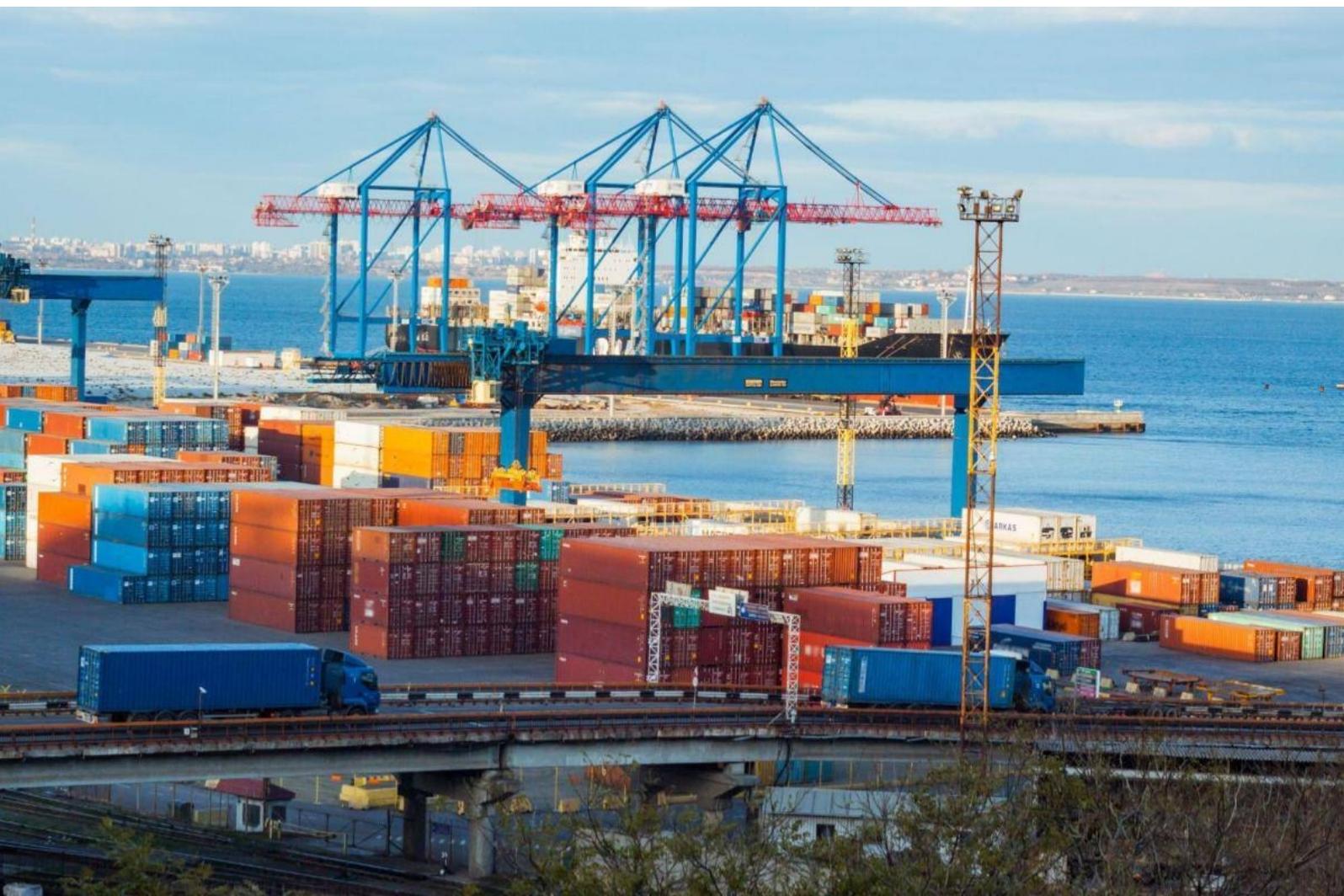
A questão foi analisada na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 7174, apresentada pelo partido Republicanos. O argumento era de que emendas parlamentares teriam alterado a finalidade da medida provisória convertida na Lei 14.184/2021, que era possibilitar que empresas localizadas em ZPEs que comercializassem oxigênio medicinal pudessem direcionar sua produção para o mercado interno sem perder o tratamento diferenciado, como resposta à crise de saúde pública causada pela pandemia. Segundo o partido, as alterações propostas pelo Legislativo permitiram que qualquer empresa submetida ao marco legal das ZPEs pudesse vender toda a sua produção ao mercado interno, violando os princípios da livre concorrência e da isonomia.

No voto condutor do julgamento, o ministro Nunes Marques (relator) afirmou que, sob o aspecto formal, não detectou o chamado “contrabando

do legislativo”, prática em que parlamentares inserem no projeto de lei ou medida provisória conteúdo estranho a seu objetivo originário. De acordo com o ministro, embora tenha ocorrido uma ampliação do escopo inicial da MP, as alterações tiveram como objeto as normas incidentes sobre as ZPEs.

Marques afastou a alegação de que a supressão do “compromisso mínimo de exportação” desvirtuaria as finalidades das ZPEs e criaria um tratamento tributário anti-isonômico. Para ele, as alterações visaram à modernização do marco regulatório das ZPEs e, portanto, estão harmonizadas com os princípios constitucionais do desenvolvimento nacional e da redução das desigualdades regionais.

Na avaliação do relator, o percentual mínimo de exportação engessava uma atividade empresarial tipicamente caracterizada pela dinamicidade da sua atuação, desconsiderando os movimentos, as oscilações de mercado e outras peculiaridades inerentes ao comércio exterior. “As alterações implementadas no marco regulatório vinculam-se à opção do legislador no estabelecimento e no gerenciamento de política pública relacionada ao comércio exterior”, concluiu.





Porto de Santos inaugura novo posto de eletrificação para rebocadores

Em 14 de dezembro, às 14h30, o Porto de Santos deu um passo significativo rumo à sustentabilidade e a descarbonização, com a inauguração de um moderno sistema de Onshore Power Supply (OPS) no cais da curva do armazém 23. Esse projeto inovador de eletrificação possibilitará que até três rebocadores, atracados simultaneamente, sejam abastecidos com energia limpa diretamente do cais, permitindo que desliguem seus geradores a diesel durante as estadias nos cais.

Fruto de uma parceria entre a Autoridade Portuária de Santos (APS), o SINDIPORTO e as cinco empresas que operam rebocadores em Santos, o novo sistema busca reduzir o impacto ambiental das operações portuárias e marca uma transformação sustentável nas operações de rebocadores. A energia utilizada é 100% renovável, proveniente da hidrelétrica de Itatinga, com potencial de reduzir a emissão diária de 8,4 toneladas de dióxido de carbono, além de 165 kg de óxidos de nitrogênio, 21 kg de dióxido de enxofre e 6 kg de material particulado.

Além do novo posto, o Porto de Santos também conta com um ponto de eletrificação no Cais da Marinha, voltado ao atendimento das embarcações da Marinha do Brasil.

O Presidente da APS, Anderson Pomini, afirma que “este projeto coloca o Porto de Santos na vanguarda global das iniciativas sustentáveis em portos, alinhando-o com as metas internacionais de descarbonização e contribuindo para a melhoria da qualidade ambiental e da relação Porto-Cidade”. A APS ainda planeja expandir a infraestrutura de eletrificação, com a instalação de mais cinco painéis até o final de 2025.

Essa iniciativa reflete o compromisso do Porto de Santos com a inovação e com o desenvolvimento de práticas que fortalecem a sustentabilidade em uma das mais importantes portas de entrada e saída de mercadorias do país.





SINDICOMIS NACIONAL e ACTC participam de audiência pública na Câmara de Santos

Wilson Braun, vice-presidente do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC, participou de audiência pública na Câmara Municipal de Santos em 2 de dezembro. O evento debateu o futuro das operações marítimas não conteneurizadas no porto local, com foco em cargas roll-on-roll-off, cargas de projeto e o potencial da área STS10 – último espaço disponível para expansão portuária na margem direita. Braun representou o presidente das entidades, Luiz Ramos, que estava em compromisso institucional em Barranquilla, Colômbia.

A audiência foi convocada pelo presidente da Câmara Municipal de Santos, Carlos Teixeira Filho, por meio da Comissão de Assuntos Portuários, Marítimos, Indústria e Comércio (CAPMIC). A sessão teve como mesa diretora o vereador Francisco José Nogueira da Silva, presidente da comissão, além de José Teixeira Filho e Fabio Duarte, respectivamente, vice-presidente e membro do colegiado.

Wilson Braun ressaltou a importância estratégica da área STS10 para o desenvolvimento portuário. "Definir o destino dessa área envolve decisões complexas e que podem impactar o futuro do porto", afirmou.

Ao analisar o futuro da área STS10, ele destacou o dilema estratégico acerca do último espaço disponível para expansão na margem direita do Porto de Santos. Atualmente, parte da área é utilizada pela Ecoporto para operações roll-on-roll-off, sendo o único terminal no porto público capacitado para o manejo de veículos, cargas rolantes e peças sobredimensionadas. "Temos que equilibrar diferentes demandas para o desenvolvimento portuário", ponderou.

Ele também observou que o local é disputado para a instalação de um novo terminal de contêineres, com potencial para seis a oito berços de atracação, além de ser considerado estratégico para uma futura estação de passageiros. "A proximidade com o centro de Santos tornaria possível um projeto de revitalização social de toda a região."

Segundo Braun, o Ministério de Portos e Aeroportos decidiu que a área STS10 será licitada para a construção de um novo e moderno terminal de contêineres, não incluindo no projeto as operações da empresa Ecoporto nem a futura estação de passageiros, conforme informado pela agência Infra.

Durante a audiência pública, ficou evidente que autoridades municipais da região metropolitana de Santos, en-

tidades de classe e empresas prestadoras de serviços se opõem fortemente à decisão do governo federal. Esses grupos apresentaram argumentos sobre os impactos negativos da medida, que incluem a potencial perda de empregos e o comprometimento da continuidade operacional de diversas empresas locais.

"Uma solução conciliatória possível seria dividir a área STS10 em três segmentos distintos, contemplando as operações de veículos, que conta com forte apoio da ANFAVEA; a movimentação de carga geral e de projeto, incluindo a futura estação de passageiros; e uma área adequada para operações de contêineres. Esta proposta alternativa poderá ser posteriormente submetida à análise de nossos associados", destacou Braun após o término da audiência.



Revolução tributária: a aplicação do artigo 24 da Lei nº 11.457/2007 e a prescrição intercorrente como garantia de justiça e eficiência fiscal

*A tese: uma resposta às necessidades do
comércio exterior e da justiça tributária*

Luiz Ramos, presidente do SINDICOMIS NACIONAL e ACTC, com mais de 40 anos dedicados ao comércio exterior, apresenta uma tese inovadora e alinhada às demandas das empresas e profissionais do setor logístico e aduaneiro.

O artigo 24 da Lei nº 11.457/2007, que estipula um prazo de 360 dias para a decisão administrativa, deve ser interpretado como um limite temporal absoluto. Ramos argumenta que, ao não respeitar esse prazo, a administração pública deve sofrer as consequências previstas na prescrição intercorrente, extinguindo o crédito tributário e protegendo o contribuinte contra inércias e abusos.

"Como profissional que atuou diretamente no Congresso Nacional e na viabilização de multinacionais no Brasil, sei o impacto que a morosidade e a insegurança jurídica têm sobre os investimentos e a competitividade do país", destaca Luiz Ramos. "Essa tese é um chamado à modernização e à responsabilidade."

Uma visão ampliada da segurança jurídica

A experiência de Luiz Ramos na presidência de entidades como SINDICOMIS NACIONAL e ACTC, bem como sua atuação como delegado na FIATA e fundador de órgãos como a CIMEC e COMITEC, traz uma perspectiva prática à tese. Para ele, a integração do artigo 24 com a prescrição intercorrente não é apenas uma medida jurídica; é uma necessidade estratégica para garantir a previsibilidade e a segurança jurídica em um cenário de alta complexidade tributária.

"Empresas que operam no comércio internacional não podem ficar reféns de processos administrativos indefinidos. A prescrição intercorrente é uma ferramenta essencial para proteger os negócios e assegurar que as regras sejam cumpridas pela administração pública com a mesma seriedade que exigimos do contribuinte", afirma Ramos.

Fundamentação jurídica e conexão com o setor logístico

O artigo 24 da Lei nº 11.457/2007 e o instituto da prescrição intercorrente são sustentados por princípios constitucionais, como:

- Eficiência administrativa (art. 37, caput, CF): determina que a administração pública deve conduzir processos de forma célere e eficaz.
- Razoável duração do processo (art. 5º, LXXVIII, CF): garante que os processos fiscais sejam resolvidos em prazos compatíveis com as necessidades da economia e da sociedade.



Além disso, Ramos reforça que sua tese responde diretamente às lacunas e dificuldades enfrentadas pelas empresas que dependem de agilidade no ambiente tributário. Com base em sua vivência no setor logístico e em eventos globais, ele destaca que a previsibilidade tributária é um diferencial competitivo fundamental para atrair investimentos e consolidar o Brasil como potência no comércio exterior.

A conexão com a realidade empresarial

Empresários e profissionais do comércio exterior enfrentam desafios diários causados pela morosidade administrativa e pela ausência de mecanismos efetivos de sanção para a inércia estatal. Ramos traz uma solução prática, fundamentada em sua trajetória de representação internacional e em sua experiência no apoio a empresas multinacionais na transferência de plantas industriais para o Brasil.

"Estamos falando de empresas que precisam tomar decisões em tempo real, especialmente no setor de comércio exterior, onde os custos logísticos e os prazos são cruciais. Um sistema tributário mais ágil e justo fortalece a posição do Brasil no cenário global", explica Ramos.

Impactos positivos para o sistema tributário e econômico

A tese de Luiz Ramos traz benefícios significativos, incluindo:

- Segurança jurídica: os contribuintes terão mais proteção contra cobranças indevidas ou prolongadas pela administração pública.
- Celeridade processual: a aplicação do prazo de 360 dias com sanções efetivas evita a perpetuação de processos administrativos fiscais.
- Eficiência administrativa: incentiva a administração pública a cumprir seus prazos e melhorar sua gestão interna.

Além disso, a adoção dessa interpretação fortalece a competitividade do Brasil no comércio internacional, promovendo um ambiente de negócios mais favorável para empresas nacionais e estrangeiras.

Um novo horizonte para a justiça tributária

Para Luiz Ramos, a aplicação do artigo 24 da Lei nº 11.457/2007 em conjunto com a prescrição intercorrente representa um avanço necessário e urgente. "Minha trajetória profissional me mostrou que a eficiência administrativa e a justiça tributária são pilares essenciais para o crescimento econômico sustentável. É hora de o Brasil adotar mecanismos que protejam os contribuintes e promovam um sistema mais transparente e previsível."

Com essa tese, Ramos reafirma seu compromisso com a modernização do sistema tributário e a defesa dos interesses das empresas e profissionais do comércio exterior. A aplicação dessa interpretação representa um marco na busca por um Brasil mais competitivo e alinhado às melhores práticas globais.

Exportações para União Europeia: etanol, milho, sorgo terão cotas zeradas gradualmente e tarifa será menor para carne bovina

Assinado em 6 de dezembro, após 25 anos de negociações, o acordo entre o Mercosul e a União Europeia (UE) não sofreu modificações quanto ao comércio de produtos agropecuários, esclareceu o governo brasileiro no factsheet (documento com resumo) sobre o tratado. A

As condições para a entrada na UE de bens agrícolas exportados pelo Mercosul foram mantidas em relação ao texto original de 2019.

O texto final contrariou a expectativa de países como França e Polônia, que queriam restringir os produtos do continente sul-americano para não perderem competitividade. Existe a possibilidade de Itália, Países Baixos e Áustria se oporem ao acordo.



Pelo factsheet divulgado pelo governo brasileiro, café e sete tipos de fruta do Mercosul entrarão na União Europeia sem tarifas e sem cotas. Pela oferta do Mercosul aceita pela UE, as frutas com livre circulação são: abacate, limão, lima, melão, melancia, uva de mesa e maçã.

Outros produtos agropecuários terão cotas (volumes máximos) e tarifas para entrarem na União Europeia, porém mais baixas que as atuais. O acordo prevê a desgravação (retirada gradual da tarifa), de modo a zerar o Imposto de Importação entre os dois blocos e cumprir as condições de uma zona de livre-comércio. Os prazos para a eliminação de tarifas são de quatro, sete, oito, 10 e 12 anos, variando conforme o item.

As cotas definidas no acordo comercial serão posteriormente divididas entre os países do Mercosul. No caso de as exportações do Mercosul à UE ultrapassarem a cota, os produtos passarão a pagar as alíquotas atuais.

De acordo com o documento do governo brasileiro, a oferta da União Europeia, aceita pelo Mercosul, corresponde a aproximadamente 95% dos bens e 92% do valor das exportações de bens brasileiros à União Europeia. Produtos sujeitos a cotas ou tratamentos não tarifários (como barreiras ambientais ou sanitárias) representam cerca de 3% dos bens e 5% do valor importado pela União Europeia, com esses tratamentos aplicados principalmente a itens do setor agrícola e da agroindústria.

Segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, a abordagem reflete o equilíbrio buscado entre a abertura de mercados e a proteção de setores sensíveis para ambas as partes.

AGRO HORIZONTE

DIÁLOGOS
QUE CULTIVAM
INOVAÇÃO



Acordo Mercosul- União Europeia muda o patamar do comércio exterior brasileiro

O acordo Mercosul-União Europeia, anunciado na semana passada, no Uruguai, muda o patamar do comércio exterior e a expectativa é de que seja assinado no segundo semestre do próximo ano. A avaliação sobre a importância do acordo foi feita pela secretária de Comércio Exterior, Tatiana Prazeres, durante o evento AgroHorizonte, realizado dia 12 de dezembro, em Brasília.

Falando no Painel Comércio Internacional: destravando mercados e impulsionando o acesso à inovação, a secretária explicou que existe ainda um processo a ser cumprido para a ratificação do acordo pelos países que compõem o Mercosul e integram o bloco da União Europeia. “A nossa expectativa é de que, a partir de agora, feito o trabalho em relação à parte jurídica, de tradução para os idiomas oficiais etc., no segundo semestre do ano que vem consigamos de fato assinar esse acordo”, afirmou.

No Brasil, segundo a secretária, o acordo passará por aprovação do Congresso Nacional e em seguida será publicado em decreto do Presidente da República, e na União Europeia cumprirá também trâmite entre os países do bloco. “Nós estamos muito confiantes de que negociamos um acordo de ganha-ganha, um acordo que interessa a todos os lados, interessa ao Brasil, ao Mercosul, interessa também à União Europeia, sobretudo nesse contexto geopolítico mais desafiador”, acrescentou a secretária.

Segundo ela, falando para uma plateia de representantes do agronegócio, o acordo muda o patamar do comércio exterior brasileiro, com a possibilidade de praticamente dobrar o comércio coberto por referências. “É um acordo histórico, importantíssimo, garante acesso a mercados aos produtos brasileiros, facilita o acesso a tecnologias que contribuem para a produtividade no Brasil, e faz com o que país se insira melhor em cadeias mundiais de valor”, comentou.

A União Europeia é o segundo maior mercado para as exportações do Brasil, sendo destino relevante para vários produtos do agronegócio brasileiro. As vendas do Brasil para o bloco superaram a marca de US\$ 46 bilhões em 2023 e, no período de janeiro a novembro de 2024, apresentam alta de 6,5%.

A secretária lembrou ainda que a agenda ambiental era uma demanda europeia, dentro do contexto dessa negociação, e o Brasil conseguiu privilegiar interesses brasileiros e da região do Mercosul, nessa etapa negociadora. “Dessa maneira, na questão da sustentabilidade, a visão brasileira foi bem enquadrada e pode ajudar o país a lidar com barreiras protecionistas que venham a surgir”, concluiu.

Gececx reduz Imposto de Importação para 238 Ex-tarifários

Em sua última reunião do ano, o Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior (Gececx-Camex) deliberou em 10 de dezembro pela redução da alíquota de Imposto de Importação de 238 ex-tarifários, classificados como Bens de Capital e de Informática e de Telecomunicações. Outros produtos, como óleo de palma e veículos de combate a incêndio em aeródromos, também tiveram redução de alíquotas.

Presidindo a reunião, o secretário-executivo do Ministério do Desenvolvimento Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Márcio Elias Rosa, destacou o papel do governo brasileiro no acordo entre Mercosul e União Europeia, firmado na semana passada.

“Este é o melhor acordo possível, por todas as razões, não apenas comerciais, mas também políticas. Representa 25% do PIB mundial e é o segundo maior acordo econômico comercial do mundo. Oferecer para o mundo uma alternativa comercial e geopolítica diversa daquelas que hoje preponderam era uma obrigação que nós deveríamos ter, observando de fato o interesse público brasileiro. Não vejo a hora que isso tudo venha a ser aplicado”, afirmou o secretário executivo.

Entre os 238 Ex-tarifários, classificados como Bens de Capital e de Informática e de Telecomunicações, os setores mais beneficiados são os de fabricação de máquinas, aparelhos e materiais elétricos, além das máquinas para fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias entre outros.

O Comitê Executivo também deliberou pela redução a 0%, no âmbito da Lista de Exceções à Tarifa Externa Comum – Letec, das alíquotas de importação para veículos de combate a incêndio e resgate em aeródromos e de veículos para tratamento de pistas de aeroporto. Além disso, ainda no âmbito da Letec, foi definida redução tarifária, de 9% para 0%, do imposto de importação para óleo de palma, para uma quota de 60 mil toneladas, pelo período de seis meses.

O Gececx aprovou ainda a redução a 0%, por razões de desabastecimento, da alíquota de Imposto de Importação de medidor de pressão arterial simultânea, em antebraços e tornozelos, para cálculo do índice tornozelobraquial – ITB. Esta última medida será encaminhada para análise no âmbito do Mercosul e, uma vez obtida a anuência dos demais Estados-Partes do Bloco, os produtos serão objetos de internalização no ordenamento jurídico nacional por intermédio da edição de Resolução Gececx.

O Comitê Executivo de Gestão da Camex decidiu ainda encaminhar ao Comitê Técnico Nº 1, do Mercosul, que trata de Tarifas, Nomenclatura e Classificação de Mercadorias (CT-1), pedido de redução definitiva da TEC, de 10,8% para 0%, da alíquota para o “fosfito de alquila de C3 a C13 ou de alquil-arila”, que é um produto químico utilizado como antioxidante e estabilizador, especialmente para a produção de borracha, em virtude de inexistência de produção regional ITB.



Cabem multa e condenação judicial por excesso de peso nas rodovias, decide STJ

Conjur

A empresa que insiste em colocar veículos de carga para trafegar nas estradas brasileiras com sobrepeso pode ser alvo tanto de multa administrativa quanto judicial, além de se submeter à responsabilização, com possibilidade de condenação por danos materiais e morais coletivos.

Essa conclusão é da 1ª Seção do Superior Tribunal de Justiça, que fixou tese vinculante sobre o tema, em julgamento sob o rito dos recursos repetitivos.

A posição, consolidada no voto do relator dos recursos, ministro Teodoro Silva Santos, apenas reafirma a jurisprudência que já vinha sendo praticada pacificamente pelas turmas de Direito Público do STJ.

Isso porque o tráfego de veículos de carga com excesso de peso pelas rodovias leva a danos nas pistas de rolagem, com consequências econômicas e risco de acidentes. O tema é tratado por diversos países como questão de saúde pública.

Tudo isso indica que a previsão do artigo 231, inciso V, do Código de Trânsito Brasileiro, que trata da multa administrativa pelo excesso de peso, tem sido insuficiente para resolver o problema.

Muito peso nas rodovias

Para o STJ, portanto, a existência da multa administrativa não impede a imposição da multa cominatória prevista na Lei da Ação Civil Pública e no Código de Processo Civil — instrumentos de coerção para desestimular o infrator reincidente.

“Inexiste indevido bis in idem (dupla punição pelo mesmo fato) nas múltiplas respostas estatais dirigidas à mesma conduta contrária ao ordenamento jurídico”, disse o ministro Teodoro Silva Santos, ao ler a ementa do voto.

Assim, a conclusão é que a sanção administrativa prevista pelo CTB não afasta as demais formas de resposta estatal previstas pelo ordenamento para prevenir, reparar e reprimir o tráfego de veículos com excesso de peso nas rodovias.

Foi estabelecida a seguinte tese:

Direito ao trânsito seguro, bem como os notórios e inequívocos danos materiais e morais coletivos decorrentes do tráfego reiterado em rodovias de veículo com excesso de peso, autorizam a imposição de tutela inibitória e a responsabilização civil do agente infrator.





Wilson Sons: Subsidiária da MSC compra 12% da empresa e quer comprar mais

A Shipping Agencies Services (SAS), subsidiária do grupo marítimo europeu MSC, deu um passo estratégico ao adquirir 12% da Wilson Sons, uma das maiores empresas de serviços portuários do Brasil.

A movimentação foi anunciada pela companhia brasileira em um comunicado oficial em 5 de dezembro.

A compra inicial representa uma etapa na execução do acordo para a aquisição integral da participação de 56,47% detida pela OW Overseas Investments Limited na Wilson Sons, consolidando a MSC como uma nova protagonista no setor portuário brasileiro.

O acordo reflete a crescente importância do Brasil no comércio marítimo global e a ambição da MSC em expandir sua presença em mercados estratégicos.

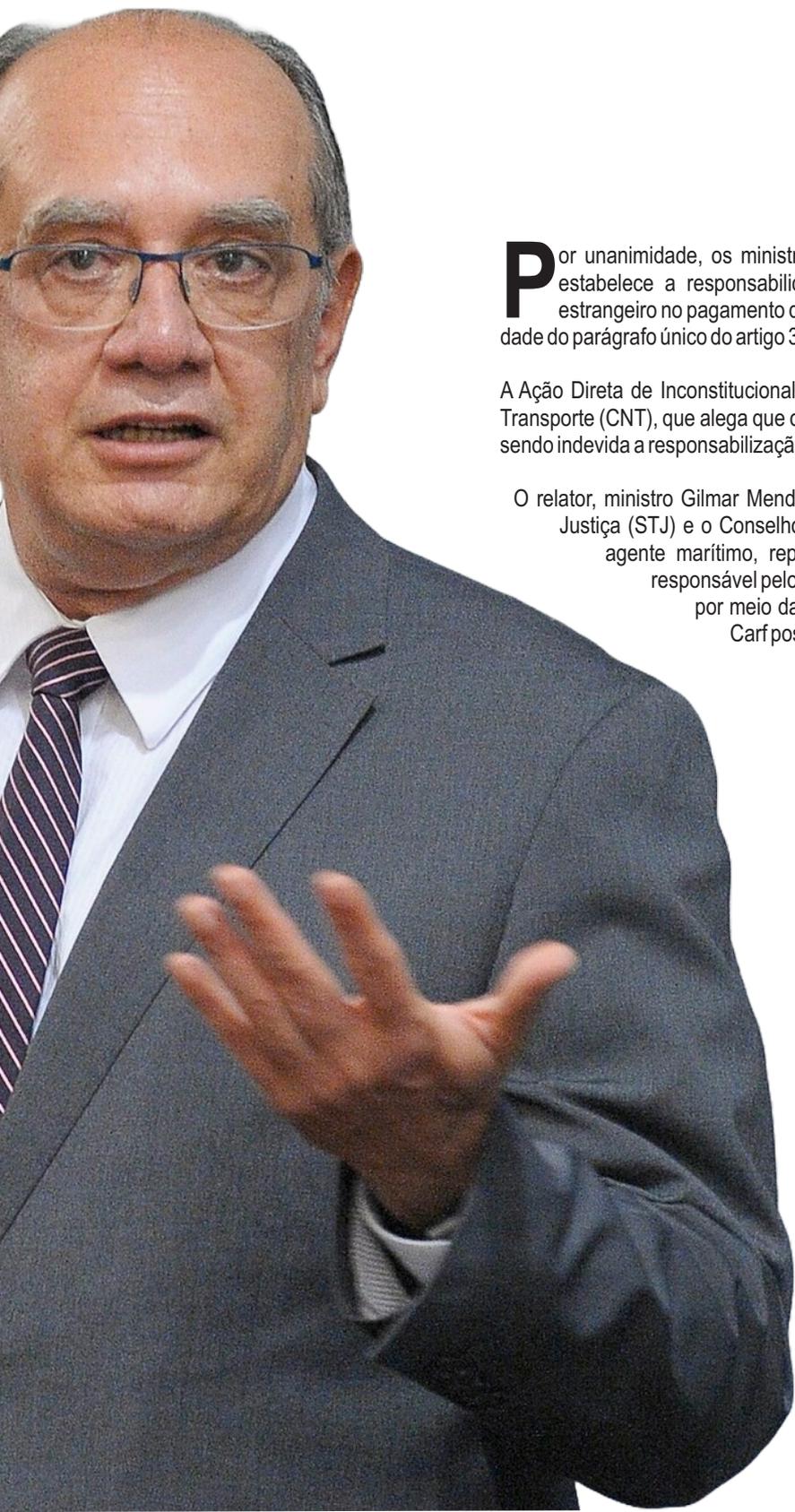
A correspondência anexada ao comunicado pela Wilson Sons detalha que a aquisição é parte de um plano maior para ampliar o controle sobre a empresa brasileira.

Com expertise reconhecida em logística portuária, a Wilson Sons opera em áreas fundamentais como rebocadores, terminais portuários e soluções offshore, o que faz da companhia um ativo estratégico para a MSC.

Especialistas do setor veem a movimentação como parte de uma tendência global de consolidação no mercado marítimo, com empresas buscando maior eficiência e sinergia em suas operações.

Além disso, a entrada de um gigante como a MSC reforça o potencial de crescimento e modernização do setor portuário brasileiro.

STF define que representante do transportador estrangeiro responde pelo Imposto de Importação



Por unanimidade, os ministros do Supremo Tribunal Federal (STF) validaram norma que estabelece a responsabilidade solidária do representante, no Brasil, do transportador estrangeiro no pagamento do Imposto de Importação. O colegiado analisou a constitucionalidade do parágrafo único do artigo 32 do Decreto-Lei 37/1966.

A Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5431 foi proposta pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), que alega que o representante não participa do contrato de transporte marítimo, sendo indevida a responsabilização.

O relator, ministro Gilmar Mendes, ressaltou, entre outros pontos, que o Superior Tribunal de Justiça (STJ) e o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf) reconhecem que o agente marítimo, representante do transportador estrangeiro no Brasil, pode ser responsável pelo recolhimento do Imposto de Importação. O STJ definiu o assunto por meio da sistemática dos recursos repetitivos no Tema 389, enquanto o Carf possui uma súmula sobre o assunto (Súmula 185).

O decano da Corte também afastou a alegação de que a cobrança tem efeito confiscatório ou de violação à capacidade contributiva ou à livre iniciativa. Mendes considerou que existe uma “ligação do representante à operação, ao fato gerador – repise-se, a entrada do produto estrangeiro no território nacional – e, em última análise, ao cumprimento da obrigação tributária”.

Existe NCM específica para resíduos/sucata?

Sim, mas a classificação fiscal dependerá da constituição destes resíduos/sucata. Exemplos:

- NCM 3915 - desperdícios, resíduos e aparas, de plástico;
- NCM 4401.3 - serragem (serradura), desperdícios e resíduos, de madeira, aglomerados em toras (toros), briquetes, pellets ou em formas semelhantes;
- NCM 7001 - cacos, fragmentos e outros desperdícios e resíduos de vidro;
- NCM 7204 - desperdícios e resíduos, e sucata, de ferro fundido, ferro ou aço; desperdícios e resíduos, em lingotes, de ferro ou aço;
- NCM 7602 - desperdícios e resíduos, e sucata, de alumínio;
- NCM 8549 - desperdícios e resíduos, e sucata, elétricos e eletrônicos.

É possível utilizar o Incoterm FCA para as exportações com transporte internacional marítimo ou somos obrigados a utilizar o Incoterm FOB?

O Incoterm FCA pode ser aplicado em qualquer modalidade de transporte, inclusive no modal marítimo. Mas se o exportador entregar a mercadoria, arrumada, à bordo do navio no porto de embarque, utilizar a condição de venda FOB.

Para importações sem valor comercial, como mercadorias recebidas como brindes ou destinadas ao consumo próprio, qual é o método de valoração aduaneira aplicável, conforme disposto na Instrução Normativa RFB nº 2090, de 22/06/2022?

É possível realizar a importação sem cobertura cambial, informando na Declaração de Importação (DI) o motivo específico, como no caso de brindes. O despacho aduaneiro seguirá os procedimentos de uma importação normal, com o recolhimento dos tributos definidos pela NCM do produto, exceto se houver enquadramento em alguma hipótese de isenção prevista no art. 160 do Regulamento Aduaneiro (Decreto nº 6.759/2009).

Desde a publicação da Instrução Normativa RFB nº 2.090/2022, a Receita Federal não permite mais o uso do primeiro método de valoração aduaneira em operações sem cobertura cambial.

Quanto ao método de valoração aplicável, cabe ao importador adotar um dos métodos substitutivos, do 2º ao 6º, escolhendo o primeiro método que seja adequado à situação. Embora a norma não determine um método específico, temos conhecimento de que o método 6 tem sido o mais utilizado na prática, embora isso não esteja formalmente definido em norma.

Na importação do tipo courier vinculada ao CNPJ da empresa, após a chegada da mercadoria, é necessário emitir uma Nota Fiscal de Entrada e uma Declaração de Importação (DI)?

Nos processos realizados via courier, não é registrada uma DI (Declaração de Importação) convencional, mas sim uma DIR



Declaração de Importação de Remessa), que é emitida pela própria empresa de courier. Em relação à Nota Fiscal, sua emissão é obrigatória.

É possível exportar abelhas vivas? Qual a NCM? Necessita de licenciamento na exportação?

A exportação da NCM/SH 0106.41.00 - abelhas (vivas) está sujeita a LPCO pelo órgão anuente IBAMA (E00085 - espécimes, produtos e subprodutos da fauna silvestre brasileira e exótica, Cites ou não Cites), exceto Apis Mellifera. Após este procedimento, é possível exportar este produto, porém, é recomendável verificar no país de destino, possíveis exigências ou restrições para a entrada.

Em qual momento encerra a responsabilidade (risco) do vendedor pela carga a ser exportada, utilizando o INCOTERM CIF?

O risco se encerra quando o vendedor entrega a mercadoria, desembaraçada para a exportação, arrumada, a bordo do navio no porto de embarque.

Uma empresa que importa mercadorias e as revende a um cliente que, por sua vez, exporta essas mesmas mercadorias pode se beneficiar do regime de Drawback Suspensão?

A legislação exige que o beneficiário do Ato Concessório empregue ou consuma os insumos na industrialização do produto a ser exportado e não permite sua simples revenda. Veja a definição no art. 2º da Portaria Secex nº 44/2020.