



ACONTECE

ANO 40 - EDIÇÃO 342 - Julho / 2025

O EVENTO MAIS AGUARDADO DO ANO



2025

FIATA-RAMS

FIELD MEETING

SÃO PAULO • BRASIL

19 - 22 AUGUST



2025 FIATA-RAMS FIELD MEETING

SÃO PAULO • BRASIL

19 - 22 AUGUST



ONDE OS MERCADOS SE CONECTAM, O FUTURO COMEÇA.

O FIATA-RAMs ESTÁ CONFIRMADO!

📅 19 a 22 DE AGOSTO

📍 GRAND MERCURE SÃO PAULO
IBIRAPUERA - SÃO PAULO/SP

GARANTA SUA VAGA: WWW.FIATARAMS2025.COM.BR

REALIZAÇÃO:



ORGANIZAÇÃO:



BRASIL RECEBE PELA PRIMEIRA VEZ EVENTO INTERNACIONAL DA FIATA E ATRAI DELEGAÇÕES DE DIVERSOS PAÍSES



O Brasil será palco, pela primeira vez, de um dos mais relevantes encontros globais do setor logístico: o FIATA RAMs Field Meeting 2025. Entre 19 e 22 de agosto, o Hotel Grand Mercure, em São Paulo, vai reunir representantes de diversos países para discutir os rumos do comércio internacional, inovação e eficiência logística.

A iniciativa de trazer o evento inédito ao país partiu do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC, que viabilizou a organização e garantiu a vinda da Federação Internacional das Associações de Agentes de Carga (FIATA) para este marco histórico. Trata-se de um feito que projeta o Brasil no centro das discussões globais do setor, abrindo portas para novos negócios e parcerias estratégicas.

Mais que um evento, o FIATA RAMs Field Meeting 2025 será uma oportunidade única para profissionais, empresários e autoridades ampliarem conexões, fortalecerem alianças e acompanharem de perto tendências que vão moldar o futuro da cadeia logística mundial.

As inscrições já estão abertas, e o setor logístico brasileiro tem motivos de sobra para marcar presença e mostrar sua força neste encontro histórico.

NO CENTRO DO PODER

A atuação da Assessoria de Relações Institucionais e Governamentais do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC em Brasília vem se consolidando como um eixo fundamental na representação dos interesses do setor de comércio internacional. Dentre suas atividades estão o monitoramento legislativo, articulação institucional e participação ativa em discussões com órgãos reguladores e casas parlamentares.

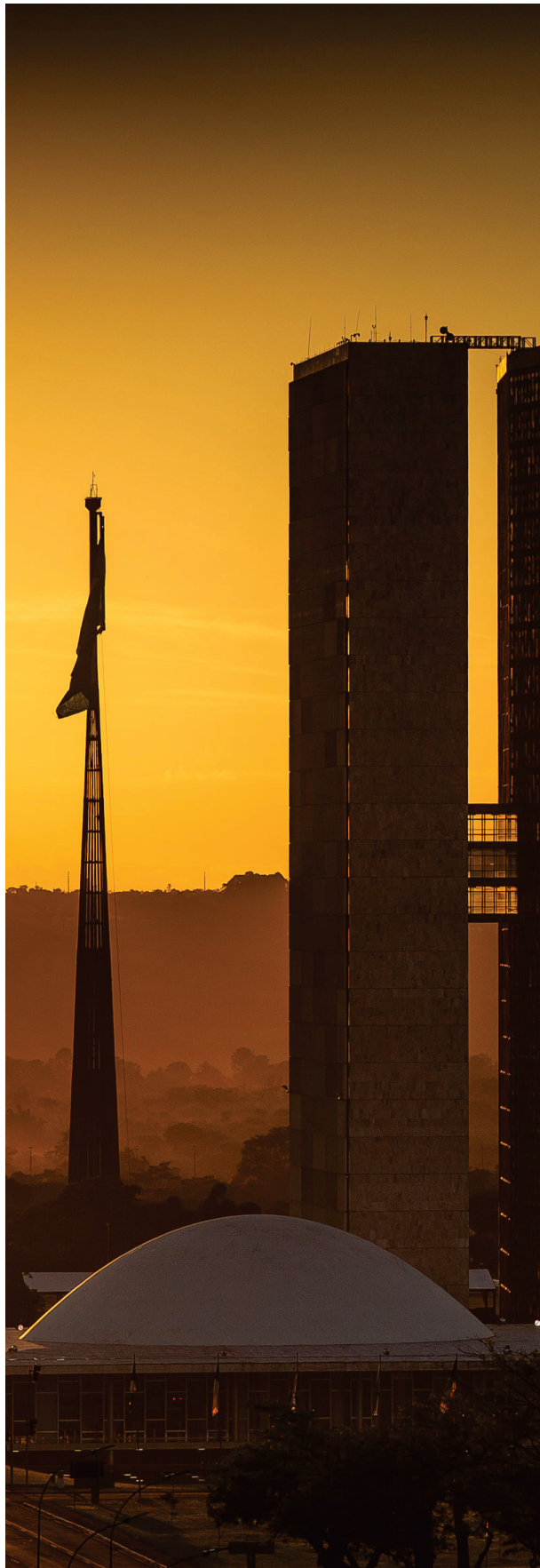
Sem alarde, mas com forte capacidade técnica, a assessoria tem operado em múltiplas frentes: desde o acompanhamento contínuo de proposições legislativas com impacto direto sobre comércio exterior, infraestrutura e saúde no trabalho, até a elaboração de estratégias para apresentação de projetos de lei. A movimentação reflete uma visão proativa, que busca não apenas reagir a propostas em tramitação, mas influenciar ativamente os marcos normativos do setor.

Entre os destaques, está o credenciamento oficial do presidente do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC junto à Câmara dos Deputados e ao Senado Federal, o que institucionaliza e agiliza a interlocução com o Legislativo, assim como com as agências reguladoras ligadas ao setor. Também chama atenção o envolvimento da entidade em debates como o do Grupo de Trabalho no Senado sobre estratégias de comércio exterior, além da organização de contribuições para eventos internacionais de alto impacto, como o FIATA RAMs 2025.

O acompanhamento regulatório se estende a temas tratados por órgãos como Receita Federal, ANAC e Ministério do Trabalho, com especial atenção às mudanças operacionais e legais que afetam a cadeia logística. O uso da plataforma SEI para protocolização eletrônica de ofícios mostra um esforço de modernização e profissionalização nos fluxos de comunicação com o Executivo.

A estratégia da assessoria passa ainda pela sistematização de conteúdos técnicos — como minutas e notas explicativas — e pela busca de apoio parlamentar a pautas sensíveis, como a defesa da exclusividade dos agentes intermediários na contratação de fretes internacionais. Trata-se de um movimento que conjuga precisão jurídica e viabilidade política, numa tentativa clara de posicionar o SINDICOMIS NACIONAL como protagonista da formulação normativa no setor.

Em meio a um ambiente regulatório dinâmico e complexo, o trabalho da assessoria em Brasília reflete não apenas presença, mas influência. E confirma que, cada vez mais, a capacidade de articulação institucional será determinante para moldar o futuro do comércio exterior brasileiro.



SINDICOMIS NACIONAL E ACTC COBRAM PROVIDÊNCIAS DO BANCO CENTRAL CONTRA DISTORÇÃO NO CÂMBIO CAUSADA PELO IOF

Em 4 de junho, o SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC protocolaram ofício ao presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, denunciando práticas abusivas de agências marítimas que passaram a incluir indevidamente o IOF no spread cambial de fretes internacionais. A medida, segundo o documento, distorce o mecanismo de livre negociação do câmbio e compromete a transparência das operações.

O alerta surge após o recente aumento da alíquota do IOF para 3,5% em operações de câmbio, anunciado pelo governo federal. Algumas agências, representantes de armadores estrangeiros, estariam repassando esse tributo ao cliente como se fizesse parte da margem de lucro cambial, o que contraria normas do próprio Banco Central e a legislação tributária vigente. A referida prática já havia sido relatada formalmente à Receita Federal por meio do Ofício nº 39/2025.

As entidades pedem ao BC para que emita orientação proibindo essa prática, intensifique a fiscalização e articule medidas com a Receita Federal e ANTAQ para garantir segurança jurídica nas operações de comércio exterior. O IOF, conforme destacado no ofício, é um tributo federal e deve ser recolhido de forma separada, sem ser diluído no spread cambial.

Vale lembrar que as mesmas entidades já haviam alertado o Ministério da Fazenda, por meio de outro ofício, sobre os efeitos negativos das medidas anunciadas pelo ministro Fernando Haddad em relação ao IOF. Segundo elas, as alterações afetam diretamente a competitividade do Brasil no comércio internacional.



PERFIL

A partir desta edição, o **Jornal Acontece** inicia a publicação de uma série de perfis dedicados aos integrantes da diretoria executiva do **SINDICOMIS NACIONAL** e da **ACTC**.

O objetivo é apresentar ao público a trajetória, a atuação e os projetos de cada dirigente. Para abrir a série, o destaque recai sobre **Adilson Nóbrega**, da **Imexlog**, cuja experiência no setor merece atenção.



O senhor acumula mais de 30 anos de experiência no comércio exterior. Quais foram os momentos mais marcantes da sua carreira até aqui?

Foram muitos momentos marcantes, mas destaco alguns em especial. O primeiro foi o meu início no comércio exterior, no final de 1991, culminando com a conquista de abrir, em 1994, a primeira comissão juntamente a quatro amigos — em um mercado que ainda era bastante restrito na época.

O segundo, e talvez o mais impactante, foram as mudanças globais decorrentes dos acontecimentos de 11 de setembro de 2001, especialmente no que diz respeito à segurança, eficiência operacional e regulação do comércio internacional.

O terceiro marco foi a transformação vivida durante a pandemia, com destaque para a digitalização acelerada dos processos e os novos desafios trazidos pela revolução da inteligência artificial (IA).

A ImexLog é certificada como OEA e atua no modelo One Stop Shop. Como esses diferenciais contribuem para a eficácia operacional e a confiança do cliente?

Na última década, dediquei-me ao desenvolvimento do modelo One Stop Shop (OSS), apresentando aos clientes uma solução completa em logística aduaneira. Essa abordagem centraliza e simplifica os procedimentos logísticos e aduaneiros em um único interveniente (a ImexLog), desde o desenvolvimento do produto na origem até a entrega no destino final, já desembaraçado.

A certificação OEA reafirma nosso compromisso com procedimentos confiáveis reconhecidos pela Receita Federal do Brasil, permitindo-nos atender com mais eficiência, segurança e redução de custos, especialmente em operações de importação e exportação, promovendo agilidade, transparência e confiança.

O modelo One Stop Shop exige alto grau de coordenação entre diferentes serviços logísticos. Como a ImexLog estrutura esse modelo para garantir fluidez e previsibilidade aos clientes?

Trabalhamos com parceiros alinhados aos nossos objetivos e valores e contamos com sistemas modernos e uma equipe bem treinada. Esses são elementos fundamentais para garantir o resultado esperado. Costumo dizer que “sinto na pele” a dificuldade dos nossos clientes. Gosto de visitar o chão de fábrica e entender diretamente suas necessidades.

Quais foram as principais estratégias adotadas pela ImexLog para se manter competitiva e relevante ao longo de três décadas de atuação no comércio exterior?

A renovação constante. Mantemo-nos atualizados quanto às mudanças e às necessidades do setor logístico e do



mercado, investindo na capacitação contínua dos nossos colaboradores, adotando novas tecnologias e estabelecendo parcerias estratégicas. Também acompanhamos de perto a evolução das normas aduaneiras brasileiras, que mudam com frequência, o que exige atenção e agilidade.

Como o senhor avalia a evolução da logística internacional brasileira nesse período, especialmente no que diz respeito à digitalização e integração aduaneira?

O Brasil tem avançado significativamente no aperfeiçoamento dos controles aduaneiros. Um exemplo é a implantação do Portal Único do Siscomex, que permitiu a digitalização e simplificação dos processos de comércio exterior, otimizando o fluxo de mercadorias e reduzindo a burocracia.

Vivemos um momento de crescente instabilidade geopolítica, com impactos diretos nas cadeias globais. Como o senhor enxerga o papel das operadoras logísticas nesse novo cenário?

As operadoras logísticas assumiram um papel estratégico diante das atuais instabilidades geopolíticas. Frente a desafios como escassez de suprimentos, guerras comerciais, conflitos regionais e mudanças nas políticas econômicas, deixamos de ser apenas executores de transporte para nos tornarmos parceiros estratégicos na tomada de decisões.

A flexibilidade operacional, a diversificação de rotas e a oferta de soluções integradas são, hoje, essenciais para mitigar impactos e garantir a continuidade dos fluxos logísticos.

A regulação do comércio exterior tem passado por mudanças, como o avanço do Programa Portal Único e o uso crescente de certificações. O que ainda precisa melhorar na relação entre setor privado e governo?

O Portal Único do Siscomex representa a maior mudança no comércio exterior brasileiro. Ao integrar todos os intervenientes e órgãos governamentais, ele promove agilidade, controle e redução de custos.

No entanto, ainda há espaço para melhorias. Um avanço importante seria o aumento de benefícios às empresas certificadas como OEA, tornando o programa mais atrativo. Isso inclui a redução da burocracia, de prazos e de custos, além de incentivos mais diretos à adesão.

A sustentabilidade ganhou espaço como critério competitivo na logística internacional. É mais uma “moda”, como foi as Normas ISO nos anos 90 e 2000, ou veio para ficar?

Veio para ficar. A sustentabilidade é uma necessidade real, diante de um cenário ambiental cada vez mais preocupante, que exige ações de longo prazo. As normas ISO, nos anos 90 e 2000, foram fundamentais para a gestão da qualidade — e serviram de base para diversas certificações, como o próprio OEA. Da mesma forma, a sustentabilidade se consolidará como um critério essencial na operação logística moderna.

SINDICOMIS NACIONAL E ACTC PARTICIPAM DE EVENTO DA RFB



Atendendo ao convite feito pela Receita Federal ao SINDICOMIS NACIONAL/ACTC, o diretor técnico-jurídico das entidades, Oswaldo Castro Neto, participou, em 4 de junho, de evento online que reuniu representantes dos setores público e privado para debater pontos estratégicos da implementação da DUIMP (Declaração Única de Importação) e outros temas sensíveis ligados ao comércio internacional. A reunião contou, ainda, com a presença de representantes do PROCOMEX e da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX).

Durante o encontro, foram discutidos aspectos como, por exemplo, os modelos de conhecimento de embarque, o cronograma de obrigatoriedade da DUIMP, entraves operacionais com a SEFAZ de São Paulo e atualizações nos módulos LPCO e PCCE. Um dos destaques foi a confirmação de que a inserção em lote no Catálogo de Produtos será descontinuada, exigindo registro item a item, o que pode impactar diretamente a produtividade dos operadores. Em contrapartida, a Receita informou que não haverá aplicação de multas pela ausência de atributos não obrigatórios neste momento de transição.

Além disso, foram abordadas as limitações técnicas enfrentadas pelos estados na integração com o Portal Único. A maioria das unidades SEFAZ estaduais já aderiu à nova plataforma, mas São Paulo, em especial, só deve estar 100% em operação até o fim de agosto. A situação do Rio de Janeiro, que temporariamente descontinuou sua integração para ajustes, também foi mencionada. As autoridades recomendaram que os operadores logísticos

e importadores migrem suas operações sem esperar a extinção definitiva dos sistemas paralelos.

A reunião ainda tratou dos impactos da Reforma Tributária sobre o sistema DUIMP, com destaque para a implementação do cálculo da CBS, já disponível na plataforma. Contudo, o cálculo do IBS permanece indefinido, dependendo de decisões estaduais e da atuação do conselho gestor.

No encerramento, a Receita abriu espaço para que entidades como o SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC apresentassem demandas prioritárias para as próximas rodadas de discussão, reforçando a importância da colaboração institucional na modernização do comércio exterior brasileiro.





ENQUANTO O BRASIL DANÇA, A CHINA COMPRA



A recente assinatura de contrato que transfere 70% do controle do terminal de petróleo do Porto de Açu — responsável pela exportação de cerca de 30% do petróleo brasileiro — para a estatal chinesa China Merchants Port Holdings (CMPORT) acende forte sinal de alerta sobre a vulnerabilidade da infraestrutura nacional.

O terminal do Açu, operado pela VAST Infraestrutura em parceria com a Prumo Logística, é o único na América do Sul capaz de receber navios VLCC, que transportam grandes volumes de petróleo. Atualmente, o volume movimentado é de cerca de 560 mil barris por dia, com capacidade para até 1,2 milhão de barris diários.

A estatal CMPORT — braço da gigante China Merchants Group — aprofundou sua presença nos portos regionais após ter adquirido, em 2018, o terminal de contêineres de Paranaguá, o maior da América do Sul, e participar de projetos em Santos e Maranhão.

Essa ofensiva se encaixa na estratégia global chinesa, conhecida por meio da expressão “diplomacia da armadilha da dívida”: países, endividados por empréstimos chineses, acabam transferindo o controle de ativos estratégicos — como ocorreu com Hambantota, no Sri Lanka, controlado pela CMG sob contrato de arrendamento de 99 anos.

No Brasil, o impacto é próximo. O controle da infraestrutura que escoar petróleo — principal commodity do país — por uma estatal estrangeira repõe dúvidas sobre a capacidade de monitoramento e segurança de nossos portos.

Paralelamente ao avanço nas rodadas portuárias, a China tem adquirido ativos relevantes em mineração. A compra da Mineração Taboca pela China Nonferrous Trade (CNT), por cerca de US\$ 340 milhões, formalizada em novembro de 2024, transbordou o registro: trata-se da maior reserva brasileira associada a nióbio e estanho, situada no Amazonas

O histórico de avisos já existe. Em 2016, a Câmara dos Deputados recomendou a criação de um marco legal sobre mineração para conter a entrada de estatais



chinesas com foco em reservas nacionais — citando participação já superior a 1,5% das reservas brasileiras de ferro. No entanto, pouco avançou desde então.

A dupla ofensiva — portos e mineração — sinaliza um padrão recorrente: controle de infraestruturas logísticas e de recursos naturais por agentes estatais chineses, com forte respaldo político e financeiro. Para o Brasil, isso representa perdas em soberania, fragilidade na gestão de políticas industriais e energéticas, além de riscos à segurança nacional.

São necessários, com urgência, marcos regulatórios robustos que restrinjam a transferência de participação em ativos estratégicos a estatais estrangeiras, mecanismos de revisão por autoridades de soberania, e a implementação de políticas públicas para garantir o controle — não apenas conformidade legal — sobre recursos críticos.

Caso contrário, corremos o risco de assistir ao esvaziamento de nossa infraestrutura e recursos em benefício de interesses chineses, sem perspectiva de contrapartida geopolítica ou estratégica. A hora de agir é agora.

DECISÃO DO STF NOS TORNA SOLIDÁRIOS EM CASO DE PERDIMENTO

O STF, por unanimidade, julgou improcedente a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI 5431), proposta pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), que questionava a constitucionalidade do parágrafo único do art. 32 do Decreto-Lei nº 37/1966, com redação dada pela Medida Provisória nº 2.158-35/2001. A relatoria foi do ministro Gilmar Mendes.

A decisão mantém a validade da norma que estabelece a responsabilidade solidária dos agentes intermediários pelo recolhimento do Imposto de Importação incidente sobre cargas em trânsito internacional apreendidas em território nacional. Na prática, isso significa que, se o transportador estrangeiro não recolher o imposto devido, a Receita Federal poderá exigir o pagamento diretamente do representante estabelecido no Brasil.

Risco de bloqueio de bens e inclusão na dívida ativa

As empresas que compõem nosso setor passam a correr o risco de serem executadas judicialmente, ter bens bloqueados ou serem incluídas em dívida ativa, mesmo sem terem realizado a importação de forma direta. O mais grave: essa responsabilidade independe de culpa ou dolo — basta que sejamos formalmente os representantes do transportador envolvido no processo de importação.

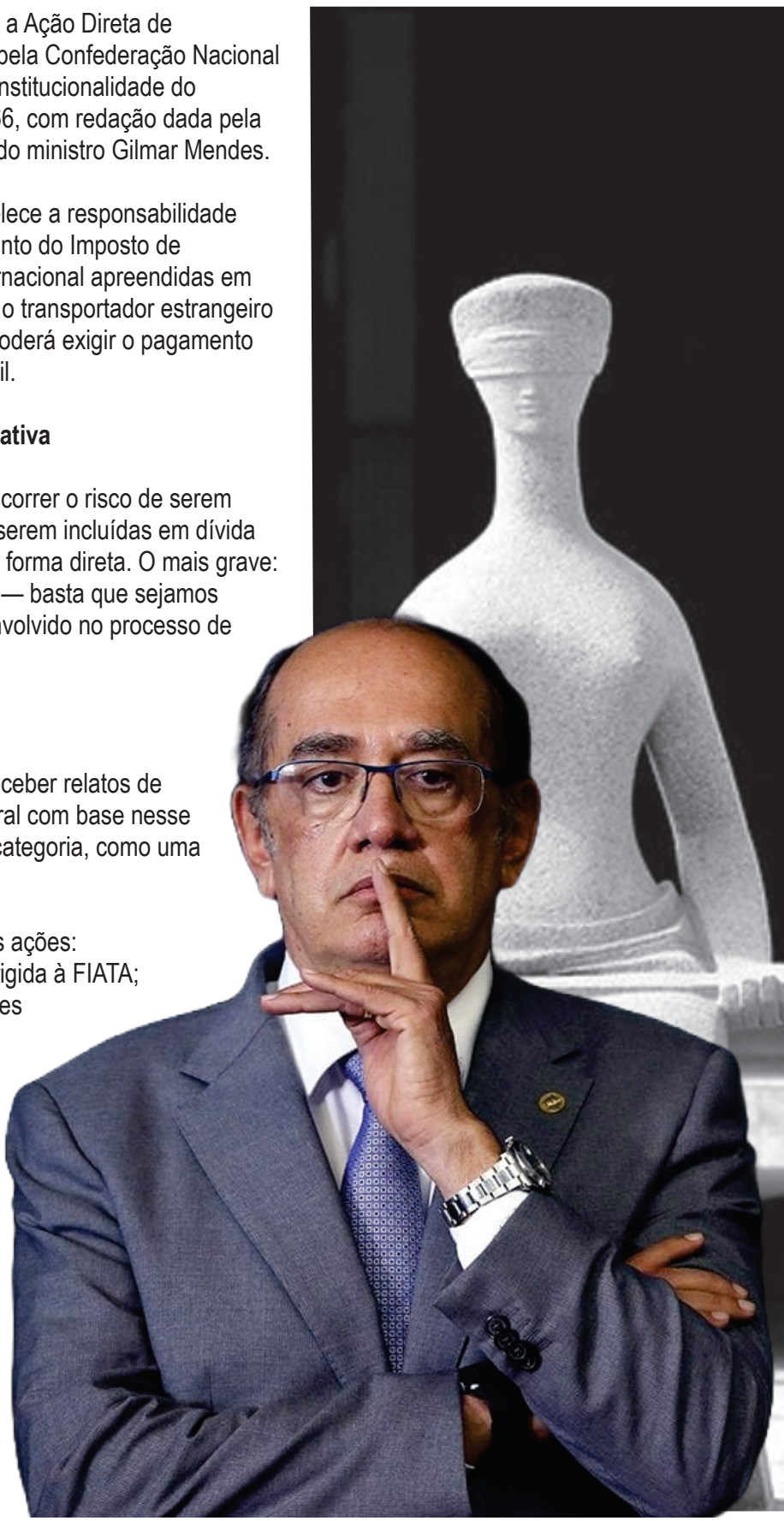
Força-tarefa do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC

O SINDICOMIS NACIONAL/ACTC já começou a receber relatos de associados que foram autuados pela Receita Federal com base nesse novo cenário — considerado, por grande parte da categoria, como uma verdadeira aberração jurídica.

Diante disso, iniciamos imediatamente as seguintes ações:

- elaboração de nota técnica internacional dirigida à FIATA;
- produção de um manual com recomendações práticas e preventivas que será distribuído aos associados;
- articulações institucionais com o MDIC, Receita Federal e Ministério da Fazenda;
- estudo sobre eventual atuação judicial representativa, conforme antecipado em nosso último comunicado.

Paralelamente, o Grupo de Trabalho Jurídico (GT-J) do COMITEC, mantido por essas entidades, iniciou a análise do caso e apresentará uma proposta robusta, tanto no aspecto jurídico quanto normativo.



De 9 a 14 de junho, Luiz Ramos, presidente do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC, cumpriu uma intensa agenda em Brasília com dois objetivos estratégicos: promover o evento FIATA RAMs 2025 – Edição Brasil, que ocorrerá de 19 a 22 de agosto em São Paulo, e fortalecer interlocuções com autoridades e entidades públicas para viabilizar avanços regulatórios e institucionais no setor de comércio exterior, logística e transporte internacional.

A agenda teve início com um encontro no Instituto Global, para discutir o tema "ESG na Prática", envolvendo as boas práticas ambientais, sociais e de governança, princípios que orientarão também a programação da FIATA RAMs 2025.

Na Câmara dos Deputados, Ramos foi recebido pelo deputado federal Damião Feliciano, a quem apresentou os objetivos estratégicos da FIATA RAMs 2025, destacando a importância das entidades representativas no fortalecimento da competitividade brasileira e a necessidade de apoio legislativo à agenda da logística internacional.

Foi protocolado, com o suporte da assessoria jurídica das entidades, um Mandado de Segurança Coletivo contestando a incidência indevida do IOF sobre fretes internacionais. A iniciativa busca resguardar as empresas associadas contra um custo adicional injustificado que compromete a competitividade do setor.

Na sede do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), o Luiz Ramos foi recebido por Nicolla Margiotta (foto) para discutir o papel das entidades no aprimoramento da infraestrutura logística nacional. A pauta enfatizou a necessidade de ambiente regulatório eficiente e de investimentos sustentáveis no setor.

Na sequência, o presidente do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC esteve na APEX Brasil, em reunião com Juarez Leal, gerente da Plataforma Brasil Exportação, tratando do apoio institucional da agência ao FIATA RAMs 2025.

Encerrando a agenda, o Presidente visitou o escritório da BMJ Consultores Associados, sendo recebido por seu diretor-geral, Weber Barral, ex-secretário de Comércio Exterior. Durante o encontro, foi confirmada a participação da BMJ como patrocinadora oficial da FIATA RAMs 2025, bem como a presença dele como palestrante em um dos painéis do evento.

SINDICOMIS NACIONAL E ACTC AVANÇAM NAS ARTICULAÇÕES E PROMOVEM FIATA RAMS 2025



SINDICOMIS NACIONAL E ACTC IMPETRAM MANDADO DE SEGURANÇA COLETIVO CONTRA COBRANÇA DE IOF NOS FRETES INTERNACIONAIS

Antes mesmo de o Congresso rejeitar as mudanças que o governo federal queria no IOF, o SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC já tinham protocolado Mandado de Segurança Coletivo contestando a incidência – considerada indevida – do IOF sobre fretes internacionais. A ação buscava proteger as empresas associadas desse custo adicional, que compromete diretamente a competitividade do setor.

O Executivo e o Legislativo estiveram em plena articulação sobre o IOF, mas não chegaram a um consenso e o tema desembocou no STF. Havia mais de 20 PDLs (Projetos de Decreto Legislativo) protocolados na Câmara e no Senado visando derrubar o decreto.

O descontentamento foi amplo. Setores como transporte, comércio exterior e logística reportaram que o IOF sobre fretes internacionais eleva custos operacionais de importação e exportação, prejudicando a competitividade. Instituições financeiras e fintechs também criticam o decreto por criar insegurança jurídica — principalmente no que se refere à tributação das chamadas "bets" e das letras de crédito — e manifestam insatisfação com as sucessivas mudanças.

No Congresso, a pressão política foi crescente. Hugo Motta alertou que a interlocução com o governo exigiria revisão da proposta sob risco de rejeição, enquanto Davi Alcolumbre ressaltava que o decreto era um ato unilateral que atropelava as atribuições do Legislativo. Já partidos como PP e União Brasil sinalizavam voto contrário à MP, caso não seja acompanhada de cortes efetivos nas despesas, reforçando o discurso de que “sem medidas, o corte será sobre os mais pobres”.

A tentativa de taxar fretes internacionais com IOF reúne resistência técnica, jurídica e política. O Mandado de Segurança Coletivo reforça a contestação institucional, enquanto o Congresso condiciona a tramitação da MP à adoção de políticas de austeridade e equilíbrio fiscal.

O futuro do IOF sobre fretes dependerá da capacidade do governo em construir consensos, prazos e garantias claras — sem o que, o movimento tende a entrar em impasse com impacto direto em fluxos logísticos e no ambiente de negócios.



ACÓRDÃO Nº 1.250/2025 DO TCU FORTALECE A DEFESA CONTRA TARIFAS ABUSIVAS NOS PORTOS

O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC tornaram pública sua análise técnica sobre o relatório de auditoria operacional aprovado pelo Acórdão nº 1.250/2025, do Plenário do Tribunal de Contas da União (TCU). Este acórdão representa um avanço relevante na regulação dos serviços portuários de transporte de contêineres, sob competência da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

O fato foi comunicado aos representados, como segue abaixo.

Nosso posicionamento reforça bandeiras históricas das entidades em defesa de um ambiente portuário mais transparente, equilibrado e competitivo.

Achados relevantes da auditoria do TCU

A auditoria operacional apontou problemas críticos na regulação vigente:

- *Lacunas normativas e práticas abusivas: foi constatada a ausência de critérios técnicos para a cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE), também conhecido como THC-2, cuja exigibilidade permanece suspensa desde o Acórdão nº 1.448/2022;*
- *Fragilidade dos mecanismos de controle da ANTAQ sobre as tarifas aplicadas pelos terminais;*
- *Tratamento regulatório assimétrico, que prejudica a competitividade dos operadores e importadores nacionais, especialmente nas operações de importação.*

Benefícios concretos às empresas associadas

O documento fortalece as demandas legítimas das entidades e traz impactos positivos para as associadas:

- *Redução do Custo Brasil: ao exigir fundamentação técnica e transparência na definição de tarifas, contribui para eliminar cobranças indevidas, que oneram as operações;*



- *Segurança jurídica: o reconhecimento da ilegalidade de condutas unilaterais dos terminais amplia a previsibilidade e protege os operadores;*
- *Equilíbrio regulatório: obriga a ANTAQ a intensificar a fiscalização de práticas abusivas, promovendo isonomia na cadeia logística;*
- *Base legal para atuação institucional: o acórdão embasa representações administrativas, ações judiciais e interlocuções junto ao setor público.*

v

Providências adotadas pelas entidades

O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC estão adotando medidas proativas para assegurar a efetividade das determinações do TCU, como:

- *Solicitação formal de cumprimento imediato das recomendações à ANTAQ;*
- *Defesa de uma regulamentação clara, objetiva e técnica das tarifas portuárias;*
- *Proposição de mecanismos conciliatórios para ressarcimento de valores cobrados indevidamente;*
- *Ajuizamento de ações coletivas, quando cabível, em defesa das empresas representadas.*

O relatório completo aprovado pelo Acórdão nº 1.250/2025 está disponível para consulta no site do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC.

SINDICOMIS NACIONAL E ACTC LEVAM À ANTAQ QUESTIONAMENTOS SOBRE COBRANÇA UNILATERAL PRATICADA POR MAERSK E PIL

Entidades cobram transparência e legalidade em nova tarifa aplicada por armadores, que pode afetar todo o comércio internacional brasileiro e, em última instância, o consumidor final



Em defesa de seus cerca de 15 mil representados e de todo o comércio internacional brasileiro, o SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC levaram à ANTAQ uma série de questionamentos formais sobre a recente prática de cobrança unilateral adotada pela Maersk Brasil Brasmar Ltda. e pela PIL – Pacific International Lines. As entidades vêm recebendo reiteradas manifestações de empresas associadas preocupadas com os impactos financeiros e regulatórios dessas medidas.

A Maersk, por exemplo, passou a aplicar um "ajuste fixo de RoE (Rate of Exchange)" sobre faturas de frete marítimo e de D&D (demurrage e detention), alegando respaldo nas normas da ANTAQ — o que não encontra respaldo explícito na regulamentação vigente. Já a PIL anunciou um acréscimo de 3,6%, sob pretexto de compensar a nova alíquota de IOF de 3,5%, por meio de um "ajuste de câmbio", prática igualmente controversa.

Dentre os questionamentos levados à ANTAQ estão:

- a existência de previsão normativa para a cobrança do ajuste fixo de RoE;
- se a Agência foi informada previamente pela Maersk ou outros armadores sobre a implementação da prática;
- se essa prática não configuraria uma retarificação disfarçada, contrariando a Resolução ANTAQ nº 62/2021;
- e como assegurar a necessária transparência e a proteção aos usuários finais.

Diante dos relatos, a ANTAQ se mostrou surpresa, considerou as denúncias graves e determinou o envio de documentação complementar, incluindo cópias de faturas, notificações formais das transportadoras e comunicados públicos.

Novamente, o SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC reafirmam seu compromisso com a legalidade, a transparência e a defesa dos interesses do setor e do consumidor final, que, invariavelmente, acaba impactado por esse tipo de medida arbitrária.

AÇÃO DOS ARMADORES CONTRA A ANTAQ VISANDO AO TECON 10 É MAIS UM ALERTA

O interesse estratégico dos armadores na cadeia logística brasileira não é novidade. Cada movimento desses colossos globais para ampliar sua presença no setor tem sido monitorado com atenção e preocupação pelo SINDICOMIS NACIONAL e pela ACTC, que, quando necessário, acionam as autoridades competentes em Brasília.

Um exemplo claro é a recente atitude do grupo dinamarquês Maersk, que, em 23 de junho, ingressou com ação judicial contra a ANTAQ e seu diretor-geral, requerendo que se “determinem correções aos vícios procedimentais de modo a garantir a idoneidade do futuro certame” relacionado à licitação do terminal Tecon 10, conhecido como STS-10.

Respeito à soberania e ao interesse público

As regras da licitação foram definidas pela ANTAQ e estão, no momento, sob análise do Tribunal de Contas da União (TCU), uma vez que grandes grupos internacionais do setor de navegação estão impedidos de participar do certame. É evidente que o direito à manifestação judicial é legítimo; no entanto, há limites éticos que precisam ser observados — especialmente no que diz respeito à soberania das decisões regulatórias de um país.

O “pau que bateu em Francisco não foi o mesmo que bateu em Chico”

Recentemente, em defesa de seus cerca de 15 mil representados e de todo o comércio exterior brasileiro, o SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC encaminharam à ANTAQ uma série de questionamentos formais sobre práticas tarifárias unilaterais adotadas por armadores como a Maersk Brasil Brasmar Ltda. e a PIL – Pacific International Lines.

No caso da Maersk, a empresa passou a aplicar, sem respaldo normativo claro, um “ajuste fixo de RoE (Rate of Exchange)” nas faturas de frete marítimo e de demurrage/detention, alegando respaldo nas normas da própria ANTAQ. Já a PIL implementou um acréscimo de 3,6% com o pretexto de compensar a nova alíquota do IOF, alegando um “ajuste de câmbio” — igualmente controverso.

Solução estruturante em curso

Há cerca de três anos, o SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC iniciaram articulações para tornar obrigatória a intermediação das operações de frete internacional por profissionais e empresas especializadas, como NVOCCs, transitários, comissárias de despacho e operadores intermodais (OTMs). A proposta conta com o respaldo técnico da FIATA, da FecomercioSP e da CNC, e tem sido apresentada ao alto escalão dos Três Poderes.

Essa medida, que busca conferir maior equilíbrio e transparência ao setor, ganha ainda mais relevância diante da postura dos grandes armadores, que, agora, pressionam judicialmente a ANTAQ para ampliar seu controle sobre a infraestrutura logística nacional.

GT-J DO SINDICOMIS NACIONAL/ACTC APRESENTA SUGESTÕES AO PLP 167/2024

A proposta possibilitará que os agentes intermediários e operadores logísticos, também sejam beneficiários da suspensão tributária.



O Grupo Técnico-Jurídico de Comércio Exterior e Assuntos Aduaneiros (GT-J), vinculado ao COMITEC do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC, elaborou propostas de alteração ao Projeto de Lei Complementar 167/2024, que foram encaminhadas ao senador Lucas Barreto (foto). O ofício foi entregue na última sexta-feira, 27 de junho.

O documento pede que no parágrafo primeiro A, do artigo 12-A, da Lei 11.945/2009, conste que a suspensão da Contribuição para o PIS/Pasep, da Cofins, da Contribuição para o PIS/Pasep-Importação e da Cofins-Importação prevista no referido artigo aplique-se também aos serviços prestados, de forma direta ou indireta, por operadores logísticos, agentes de carga, comissários de despacho, NVOCCs (*Non-Vessel Operating Common Carrier*), representantes comerciais e demais intermediários da cadeia de exportação, desde que:

- I – haja vinculação comprovada com a operação de exportação ou entrega no exterior de produto beneficiado por regime aduaneiro especial;
- II – os serviços estejam previstos na habilitação concedida pela autoridade competente, conforme a Nomenclatura Brasileira de Serviços (NBS);
- III – no caso dos operadores logísticos, a prestação esteja em conformidade com os requisitos previstos reconhecendo-os como responsáveis pela organização e coordenação de serviços integrados de transporte, armazenagem e distribuição física de cargas.”

Uma vez aceita e aprovada pelo Senado, a proposta preencherá uma importante lacuna no PLP nº 167, ao assegurar que os agentes intermediários e operadores logísticos, frequentemente responsáveis pela organização e execução indireta das atividades logísticas, sejam expressamente considerados entre os beneficiários da suspensão tributária.

Ainda que diversos serviços estejam listados no rol do § 1º, inciso XVII, como manuseio de cargas, consolidação documental, remessas expressas e agenciamento, a ausência de menção expressa aos prestadores indiretos ou à figura dos operadores logísticos pode limitar a aplicação prática da norma e comprometer sua efetividade, especialmente para empresas que contratam terceiros ou atuam como integradores da cadeia exportadora.

A referência expressa aos operadores logísticos, conforme definidos em norma da ANTT, garante segurança jurídica, uniformidade interpretativa e evita autuações indevidas que poderiam excluir esses agentes essenciais dos benefícios previstos.

Ao amparar os operadores e intermediários, a emenda fortalece a lógica do programa “Acredita Exportação”, ampliando a competitividade do setor e assegurando que toda a cadeia que viabiliza a exportação — e não apenas o exportador final — tenha o tratamento tributário adequado e compatível com sua função estratégica na logística do comércio exterior brasileiro.

No caso de uma empresa habilitada no Siscomex na modalidade limitada, é possível realizar o despacho de importação através da Duimp?

Não. De acordo com o art. 2º da Portaria COANA nº 165/2024, o importador, para submeter mercadoria a despacho de importação por meio de Duimp, deverá ser pessoa física ou pessoa jurídica habilitada a operar no comércio exterior em modalidade diferente de limitada.

Importação no Incoterm DAP no valor de USD 28.000,00, que inclui o valor da mercadoria mais o frete. Considerando a utilização da apólice de seguro do cliente, cujo valor é de USD 20,00, qual valor aduaneiro deve ser considerado: USD 28.020,00 ou USD 28.000,00?

O valor aduaneiro a ser considerado na operação será de US\$ 28.020,00.

Destacamos que o custo do seguro da mercadoria integra o valor aduaneiro, conforme disposto no art. 77, inciso III, do Regulamento Aduaneiro (Decreto nº 6.759/2009).

Dúvidas sobre o envio de amostras para exportação: é obrigatório emitir a DUE para cada amostra, ou apenas o envio de uma DRE é suficiente?

Independentemente de a exportação se tratar de amostra, a operação deve ser processada por meio da DU-E (Declaração Única de Exportação).

Entretanto, no caso de remessa expressa, e desde que o valor seja de até US\$ 1.000,00, poderá ser utilizada a DRE (Declaração de Remessa Expressa), conforme previsto na Instrução Normativa RFB nº 1.737/2017.

É permitida a realização de importação de insumos sem expectativa de pagamento, amparada pelo Regime de Drawback Suspensão?

As normas que regem o Regime de Drawback Suspensão (arts. 386 a 392 do Decreto nº 6.759/2009, Portaria Secex nº 44/2020 e Portaria Conjunta SECINT/RFB nº 76/2022) não tratam explicitamente da importação sem cobertura cambial. No entanto, a existência da opção "sem cobertura cambial" no item de importação do próprio Ato Concessório, juntamente com a orientação para utilizar o Código 50 (Regime de Drawback) para justificar essa condição, sugere que essa alternativa é viável dentro do sistema.

Empresas optantes pelo SIMPLES Nacional podem ser beneficiárias de Ato Concessório de Drawback Suspensão para adquirir insumos no mercado interno com o benefício do regime?

Conforme estabelece o inciso I, parágrafo 1º, art. 4º, da

Portaria Conjunta SECINT/RFB nº 76/2022, as empresas optantes pelo SIMPLES Nacional podem ser beneficiárias de Ato Concessório apenas para a realização das importações dos insumos e exportações dos produtos resultantes. Elas não poderão adquirir insumos no mercado interno utilizando o benefício do regime de Drawback Suspensão.

Existe a possibilidade de realizarmos uma venda utilizando o Incoterm DDP do Brasil para a Argentina?

Conforme estabelece o art. 1º da Resolução Camex nº 16/2020, nas exportações brasileiras são aceitas quaisquer condições de venda praticadas no comércio internacional, desde que compatíveis com o ordenamento jurídico nacional.

Portanto, não há qualquer restrição na legislação brasileira para a utilização do Incoterm DDP (Delivered Duty Paid) nas exportações realizadas a partir do Brasil.

Vale destacar que o único Incoterm 2020 que apresenta restrição para exportações brasileiras é o EXW (Ex Works). Segundo a nota constante na Resolução Camex 16/2020, devido ao comprador estrangeiro não possuir condições legais para realizar o desembaraço aduaneiro para saída de bens do país, entende-se que essa obrigação é assumida pelo vendedor, sob suas expensas e riscos, quando utilizada na exportação brasileira.

A importação de mercadoria pode ser realizada por qualquer estabelecimento da empresa, seja matriz ou filial?

Não há restrição legal para que matriz ou filial realizem importações, pois ambas fazem parte da mesma pessoa jurídica (mesmo CNPJ raiz).

Empresas optantes pelo SIMPLES Nacional podem ser beneficiárias de Ato Concessório de Drawback Suspensão para adquirir insumos no mercado interno com o benefício do regime?

Conforme estabelece o inciso I, § 1º, art. 4º, da Portaria Conjunta SECINT/RFB nº 76/2022, as empresas optantes pelo SIMPLES Nacional podem ser beneficiárias de Ato Concessório apenas para a realização das importações dos insumos e exportações dos produtos resultantes. Elas não poderão adquirir insumos no mercado interno utilizando o benefício do regime de Drawback Suspensão.