

ACONTECE

ANO 40 - EDIÇÃO 344 - Setembro / 2025

**ACÓRDÃO DA SOBRESTADIA:
DIRETORA DA ANTAQ
FLÁVIA TAKAFASHI
ESCLARECERÁ AS
MUDANÇAS E OS IMPACTOS
EM PALESTRA NO
AUDITÓRIO DO
SINDICOMIS NACIONAL**



NOVO ACÓRDÃO DA ANTAQ - SOBRESTADIA

SINDICOMIS E ACTC REALIZAM EVENTO TÉCNICO COM DIRETORA DA ANTAQ PARA DEBATER NOVOS MARCOS REGULATÓRIOS E ESCLARECER DÚVIDAS DO SETOR

**Sua empresa pode ser responsabilizada
por débitos de demurrage mesmo sem culpa direta?**

**Sua tabela de cobrança está
de acordo com as novas diretrizes da ANTAQ?**

**Você sabe como garantir que não será pego de
surpresa por autuações ou denúncias?**

Essas e outras perguntas serão respondidas, presencialmente e sem intermediários, pela própria diretora da ANTAQ, Flávia Takafashi, que estará – pela segunda vez – exclusivamente na sede do SINDICOMIS NACIONAL e ACTC para debater, esclarecer dúvidas e ouvir o setor.

O encontro técnico está programado para 26 de setembro, das 10 às 12 horas. Na ocasião, será debatida a correta interpretação e aplicação prática dos recentes Acórdãos nº 521/2025 e nº 682/2023. O evento será realizado no âmbito do Comitê Técnico de Comércio Exterior e Assuntos Fiscais (COMITEC).

Dessa maneira, espera-se esclarecer dúvidas que têm surgido com frequência entre os representados pelas entidades. Dirigentes de empresas associadas, filiadas e representadas terão a oportunidade de dialogar diretamente com quem redigiu estes marcos regulatórios.

Como participar

O evento é exclusivo para associados e filiados, e será realizado em formato híbrido. A participação presencial acontecerá no auditório do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC (Rua Avanhandava, 126, 6º andar, Bela Vista, São Paulo/SP), enquanto a transmissão online será feita pela plataforma Google Meet. As instruções para inscrição estão disponíveis no site do SINDICOMIS e também serão

divulgadas pelos demais canais de comunicação da entidade.

Por que este evento é importante para o setor?

- O mercado vive um cenário de incertezas e insegurança jurídica, com impactos diretos na caixa das empresas, contratos em vigor e responsabilidade solidária.
- Os novos Acórdãos nº 521/2025 e nº 682/2023 são decisões históricas. Não basta ler o texto; é preciso entender como a ANTAQ vai aplicar (e cobrar) na prática.
- Esta é uma **oportunidade irrepetível** de dialogar frente a frente com quem redigiu os marcos regulatórios, algo que raramente ocorre no setor.
- Não estar presente pode custar caro — em dúvidas não esclarecidas, riscos assumidos sem saber e decisões tomadas sem segurança jurídica.

Principais pontos dos acórdãos e seus limites

- O Acórdão 521/2025 determina que a cobrança de demurrage só pode ser exigida do importador quando houver responsabilidade direta pelo atraso na devolução do contêiner e garante que os valores repassados pelos intermediários reflitam fielmente o que foi cobrado pelo transportador. Além disso, institui um rito sumário para resolução rápida de disputas.
- Já o Acórdão 682/2023 proíbe a responsabilização solidária das comissárias de despacho por débitos de demurrage, reconhecendo que tais empresas não detêm controle sobre o atraso, e reforça sua equiparação institucional aos despachantes aduaneiros.
- A decisão da ANTAQ não fixou tabelamento nem obrigou que agentes de carga pratiquem valores idênticos aos de armadores. O foco foi delimitar quando a cobrança de sobrestadia é legítima: apenas quando o atraso decorrer de ato voluntário ou risco assumido pelo próprio usuário.
- O conceito de “modicidade” não foi aplicado como controle direto de margens dos agentes, mas como diretriz geral de prestação de serviço adequado, em linha com o art. 3º da Lei nº 10.233/2001. A ANTAQ não estabeleceu valores máximos ou mínimos para demurrage de intermediários.
- O acórdão, na prática, reforça a segurança jurídica dos contratos legítimos já firmados e coíbe

denúncias abusivas feitas fora do prazo ou sem fundamento, conforme inclusive apontado pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

Atuação das entidades

O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC provocaram a discussão para proteger o setor de interpretações que possam causar desequilíbrios regulatórios ou onerar indevidamente os agentes. As entidades acompanham de perto a aplicação dessas decisões e estão preparadas para intervir, caso surjam distorções ou tentativas de restringir o espaço legítimo dos agentes de carga no mercado.





NOTA OFICIAL DE ESCLARECIMENTO E ALERTA

O SINDICOMIS NACIONAL, entidade sindical regularmente registrada e em plena atividade, conforme Certidão expedida pelo Ministério do Trabalho e Emprego em 13 de agosto de 2024, vem a público denunciar e alertar sobre a tentativa imoral e ilegal de criação de um suposto sindicato paralelo no Estado do Rio Grande do Sul, anunciado sob a denominação de “SINDACOMEX/RS”.

1. Afronta à Constituição Federal e à unicidade sindical

A Constituição Federal, em seu art. 8º, II, estabelece de forma expressa o princípio da unicidade sindical, vedando a criação de mais de uma organização sindical representativa da mesma categoria na mesma base territorial. O SINDICOMIS NACIONAL já exerce de forma legítima e reconhecida a representação de todas as empresas integrantes da categoria econômica de agentes de carga aérea, marítima e cabotagem, agentes transitários, comissárias de despachos, OTM, NVOCC, operadores intermodais e demais empresas de logística e fretes em comércio internacional, em âmbito nacional, incluindo o estado do Rio Grande do Sul.

Certidão Sindical – Ministério do Trabalho e Emprego:

- Denominação: SINDICOMIS - Sindicato Nacional de Comissárias de Despachos, Agentes Transitários e Intermediários de Carga, Logística e Fretes em Comércio Internacional
- Situação: ATIVA
- Categoria econômica: Agentes de Carga Aérea, Marítima e Cabotagem; Agentes Transitários; Comissárias de Despachos; OTM - Operadores de Transporte Multimodal; Operadores Intermodais; NVOCC - Armadores sem Navios, Transitários e Consolidadores de Carga Marítima; Agentes de Logística na prestação de serviços de Comércio Internacional e Agentes de Fretes em Comércio Internacional
- Abrangência: nacional
- Base territorial: todo o território nacional, incluindo o estado do Rio Grande do Sul
- Diretoria vigente: presidente Luiz Antonio Silva Ramos e demais diretores

Portanto, qualquer ato visando criar uma entidade 'paralela' constitui nítida afronta à ordem jurídica vigente e



será objeto de imediata contestação.

2. Violação das convenções coletivas vigentes

O SINDICOMIS NACIONAL é signatário de Convenções Coletivas de Trabalho (CCTs) em âmbito nacional, negociadas de forma legítima entre as representações patronais e laborais. A criação artificial de um sindicato dissidente, sem respaldo legal, visa fragilizar os instrumentos de negociação coletiva já firmados.

3. Jurisprudência e doutrina consolidada

O Poder Judiciário, em inúmeros precedentes, já consolidou o entendimento de que a unicidade sindical impede o fracionamento da base territorial por meros interesses de grupos dissidentes (STF, RE 210029; TST, ROAR-1474/2004-000-15-00.5). Tentativas de criação de entidades paralelas constituem ato nulo de pleno direito, ensejando responsabilização civil e criminal de seus autores.

4. Providências cabíveis

O SINDICOMIS NACIONAL informa que já está adotando medidas administrativas e judiciais para impugnar a tentativa de criação do referido sindicato paralelo, comunicar formalmente ao Ministério do Trabalho e Emprego e responsabilizar os envolvidos.

Sendo assim, reiteramos às empresas do setor no estado do Rio Grande do Sul que não se deixem induzir ao erro por iniciativas ilegítimas, pois a única entidade sindical patronal com representatividade nacional válida e reconhecida é o SINDICOMIS NACIONAL.

RELAÇÕES INTERNACIONAIS E COMPETITIVIDADE: SENADOR WELLINGTON FAGUNDES DETALHA EM ENTREVISTA EXCLUSIVA PRIORIDADES PARA O BRASIL NO CENÁRIO GLOBAL

Em Brasília, a Assessoria Institucional e Governamental do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC conversou com o senador Wellington Fagundes (PL) sobre temas de alta relevância para o comércio exterior, incluindo o chamado “tarifaço do Trump”, os impactos da Reforma Tributária nas operações internacionais e os caminhos para uma participação mais sólida e estratégica do Brasil no comércio global.

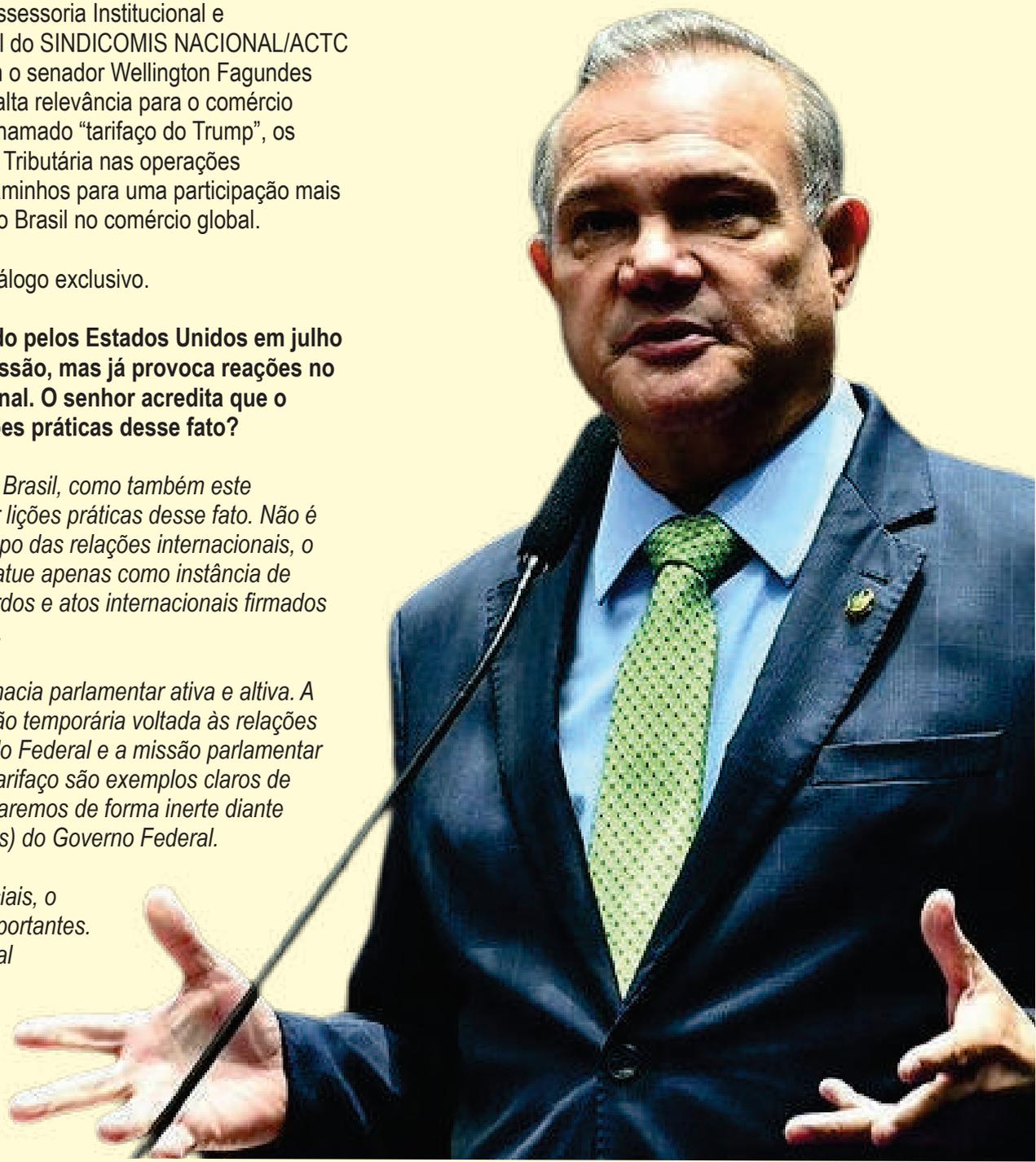
Leia, a seguir, este diálogo exclusivo.

O 'tarifaço' anunciado pelos Estados Unidos em julho ainda está em discussão, mas já provoca reações no comércio internacional. O senhor acredita que o Brasil pode tirar lições práticas desse fato?

Eu diria que não só o Brasil, como também este Parlamento pode tirar lições práticas desse fato. Não é razoável que, no campo das relações internacionais, o Congresso Nacional atue apenas como instância de homologação de acordos e atos internacionais firmados pelo Poder Executivo.

É urgente uma diplomacia parlamentar ativa e altiva. A instalação da comissão temporária voltada às relações Brasil-EUA no Senado Federal e a missão parlamentar para negociação do tarifaço são exemplos claros de que não nos posicionaremos de forma inerte diante das ações (ou inações) do Governo Federal.

Já em termos comerciais, o tarifaço traz lições importantes. Eu diria que a principal delas é a necessidade de expandir mercados e diversificar



parcerias comerciais.

As negociações em curso para ampliar o Acordo de Comércio preferencial entre Mercosul e Índia é um passo louvável, assim como a assinatura do acordo entre Mercosul e Singapura. Ainda assim, é necessário modernizar o bloco mercosulino, que ainda se revela como uma estrutura engessada no que se refere às negociações extrarregionais.

O tarifaço também representa um momento singular para a Organização Mundial do Comércio. O Brasil deve atuar ativamente pela revitalização do organismo, fortalecendo especialmente o pilar jurídico, pois é nesse espaço multilateral que se encontram as melhores garantias para um comércio justo. Manter canais de diálogo abertos também é indispensável: precisamos de uma diplomacia que não feche portas.

A Reforma Tributária promete simplificação, mas também levanta dúvidas no setor produtivo. Na sua visão, quais serão os reflexos mais imediatos para os exportadores brasileiros, e que papel o Parlamento deve ter para garantir que essa transição não prejudique nossa competitividade externa?

Sem embargo, a Reforma Tributária, ao simplificar o sistema e substituir uma combinação complexa de impostos por dois tributos sobre bens e serviços (o IBS e a CBS), terá reflexos diretos no comércio exterior.

No caso das exportações, o princípio da desoneração será preservado, mas com uma inovação relevante: a devolução mais rápida os créditos acumulados ao longo da cadeia produtiva, trazendo alívio ao fluxo de caixa das empresas e fortalecendo a competitividade delas.

Para os importadores, a unificação e a neutralidade tributária reduzem o efeito cascata e permitem o aproveitamento integral dos créditos, inclusive de serviços indiretos, como logística e armazenagem.

Agora, assim como em processos históricos de transformação econômica, é preciso reconhecer que a transição será desafiadora. Até 2032, empresas e governo vão conviver com dois sistemas em paralelo, exigindo atenção contábil, simulações de impacto e ajustes contratuais. Nesse cenário, o papel do Parlamento

é central: cabe ao Legislativo acompanhar de perto a regulamentação, fiscalizar a restituição ágil dos créditos e garantir que a simplificação não se converta em novas distorções.

O Brasil historicamente tem oscilado entre discursos de abertura e práticas protecionistas. Em sua avaliação, qual deve ser o papel do Parlamento para que o país conquiste uma inserção mais sólida e estratégica no comércio internacional, à altura do que fazem outras economias emergentes de destaque?

O caminho do progresso econômico perpassa pela liberalização comercial. Barreiras técnicas, sanitárias ou tarifárias apenas maquiagem problemas estruturantes e cabe ao Brasil eliminá-las ao máximo.

Os 50 anos em 5 de Juscelino Kubitschek promoveram mudanças estruturais significativas na economia brasileira, mas apenas na década seguinte começaram a alterar o padrão comercial nacional. À época, o modelo de desenvolvimento estava em transformação, consolidando políticas de industrialização por substituição de importações, o que manteve o país com uma baixa inserção internacional em comparação com seus pares, mesmo após um breve período reformista na década de 1990.

Nesse contexto, o papel do Parlamento é multifacetado. Isso, porque mesmo que a política comercial seja tradicionalmente de competência do Poder Executivo, a materialização de grande parte das reformas passa pela ação legislativa. Assim, a aprovação parlamentar assume caráter central, pois é a partir dela que se viabiliza a ratificação do acordo entre o Mercosul e a União Europeia.

O acordo, considerado um marco relevante na agenda de inserção internacional do Brasil, precisará ser aprovado pelos congressos nacionais dos países do Mercosul para entrar em vigor. O mesmo vale para o Acordo entre o Mercosul e o EFTA. No que depender de mim, tais instrumentos serão objeto de máxima prioridade para que os Projetos de Decreto Legislativo que os aprovam sejam apreciados com a maior celeridade possível.

O aval do Senado Federal à ratificação de Acordos de Cooperação e Facilitação de Investimentos, como o PDL n. 609, de 2021, firmado entre o Brasil e a Índia, também revela a importância do Parlamento na inserção estratégica do país no comércio internacional.

FÓRUM EXCLUSIVO: COMO A REFORMA TRIBUTÁRIA VAI IMPACTAR CONTRATOS, OPERAÇÕES E RESULTADOS DAS EMPRESAS DO SETOR

A Reforma Tributária está prestes a transformar a rotina das empresas de comércio exterior e logística. Mudanças relevantes já entram em vigor a partir de janeiro de 2026, portanto, é preciso se preparar para evitar surpresas no caixa e nas operações.

No dia 23 de setembro, das 11 às 13 horas, SINDICOMIS NACIONAL e ACTC reunirão especialistas renomados em um evento exclusivo para associados e filiados, trazendo análise prática e soluções para as principais dúvidas das categorias que representamos – como comissárias de despacho, agentes de carga e demais profissionais do comex.

O evento “Reforma Tributária – Como Afetará Nossas Atividades e a Prestação de Serviços?” será em formato híbrido (isto é, presencial e online), por meio do Grupo Técnico-Jurídico de Comércio Exterior e Assuntos Aduaneiros (GT-J), vinculado ao Comitê Técnico de Comércio Exterior e Fiscal (COMITEC).

O encontro acontecerá no auditório do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC (Rua Avanhandava, 126, 6º andar, Bela Vista, São Paulo/SP) e será híbrido, com transmissão pelo Google Meet.

Quem desejar enviar **perguntas aos especialistas** deverá encaminhar com antecedência para bruna.actc@sindicomis.com.br ou ao vivo, durante o evento.

As instruções de como se inscrever estão no site do SINDICOMIS NACIONAL e serão divulgadas pelas outras mídias da entidade.

Programação

- **Reforma tributária e locação de bens imóveis:** como a pessoa física que recebe rendimentos decorrentes de aluguel de bens imóveis deve se preparar já em 2026.
 - Especialista: Joana Guimarães (conselheira do CARF e advogada especialista em Direito da Economia e da Empresa pela FGV-SP)



 **sindicomis**
SINDICATO NACIONAL DE COMISSÁRIAS
DE DESPACHOS, AGENTES TRANSITÓRIOS
E INTERMEDIÁRIOS DE CARGA, LOGÍSTICA
E FRETES EM COMÉRCIO INTERNACIONAL

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

REFORMA TRIBUTÁRIA

COMO AFETARÁ NOSSAS ATIVIDADES E A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS?


DR. CLAUDIO EIDELCHTEIN,
ADVOGADO E PRESIDENTE DO
CONSELHO DIRETOR DA ANDMAP


DRA. JOANA GUIMARÃES,
CONSELHEIRA DO CARF E
ADVOGADA ESPECIALISTA


**DR. OSWALDO
CASTRO NETO,**
ADVOGADO
ESPECIALISTA E
EX-CONSELHEIRO
DO CARF


**DR. RICARDO
EIDELCHTEIN,**
ESPECIALISTA EM
DIREITO ADUANEIRO,
TRIBUT. INTERNACIONAL
E MARÍTIMO


**DR. RODRIGO
LÁZARO,** ADVOGADO
TRIBUTARISTA E JUIZ
CONTRIBUINTE DO
TIT/SP

**MAIS INFORMAÇÕES:
SINDICOMIS.COM.BR**



- **Expectativas sobre o cálculo do IBS/CBS no setor de serviços; impactos nos contratos:** análise se a carga tributária final tende a aumentar ou reduzir, especialmente na comparação com o ISS atual.
 - Especialista: Rodrigo Lázaro (*advogado tributarista, sócio do escritório Fleury, Coimbra & Rhomberg, juiz contribuinte do TIT/SP e doutorando em Direito Tributário pela Universidade de Coimbra*)
- **Responsabilidade solidária de despachantes, terminais, OTM e plataformas digitais pelo IBS e CBS:** definição de quem responde pelo recolhimento do tributo em operações complexas; obrigações acessórias que requerem atenção; novas exigências de escrituração digital e documentos fiscais no modelo da CBS/IBS; possibilidade de responsabilização solidária em caso de inadimplência, autuações e disputas administrativas.
 - Especialista: Oswaldo Gonçalves de Castro Neto (*advogado, ex-conselheiro do CARF, especialista em Direito Aduaneiro e Comércio Exterior*)
- **Impactos no preço do frete internacional diante da reforma tributária:** análise do sistema pré e pós-reforma.
 - Especialistas: Ricardo Eidelchtein (*advogado especialista em Direito Aduaneiro, Tributário Internacional e Marítimo*) e Claudio Eidelchtein (*advogado, professor universitário e presidente do Conselho Diretor da ANDMAP*)

O evento será um fórum qualificado para análise prática das mudanças trazidas pela reforma tributária, com espaço para debates, apresentação de sugestões e esclarecimento de dúvidas. Os participantes terão a oportunidade de contribuir com propostas de ajustes legislativos, aproveitando o canal direto das entidades com a Receita Federal e fóruns de regulamentação em Brasília.

Um benefício exclusivo para você, associado/filiado

- Acesso direto a especialistas que conhecem a realidade do setor e esclarecem dúvidas de forma altamente didática.
- Espaço para apresentar propostas, influenciar ajustes e encaminhar demandas coletivas diretamente aos fóruns em Brasília.
- Respostas voltadas para as questões reais do associado/filiado, não generalidades.
- Oportunidade de trocar experiências com colegas que vivem os mesmos desafios.

Ser associado ou filiado é ter acesso ao que realmente faz diferença: informação estratégica, influência e defesa dos interesses do setor. Este fórum é mais uma iniciativa exclusiva, pensada para quem quer estar à frente das mudanças.



DIRETORIA EXECUTIVA SE REÚNE PARA DELIBERAÇÕES

No dia 6 de agosto, a Diretoria Executiva e o Conselho Fiscal do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC reuniram-se para acompanhar a apresentação do parecer da auditora Sandra Pizzo, referente ao exercício fiscal de 2024, aprovado por todos. Durante o encontro, Renê Braguin apresentou os dados de

arrecadação financeira das entidades e o ingresso de novos associados. Na sequência, o presidente Luiz Ramos expôs a posição atual do evento FIATA RAMs. A reunião também contemplou a discussão de assuntos gerais de interesse das entidades.



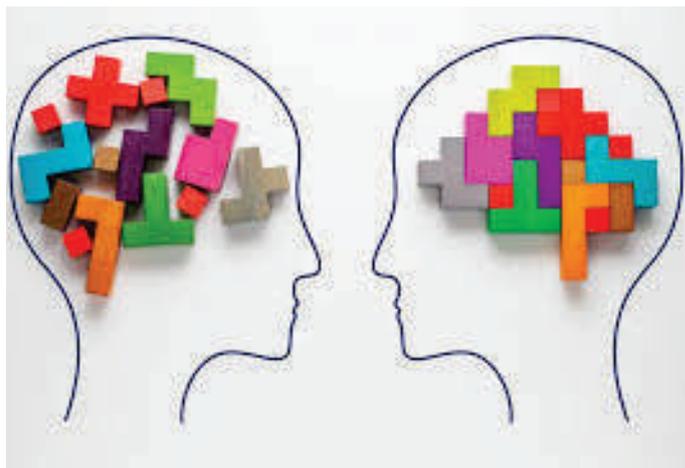
“CONEXÃO COM O PRESIDENTE” É A VOZ DO ASSOCIADO NA PRESIDÊNCIA

Novo canal de comunicação criado pelo SINDICOMIS NACIONAL/ACTC é o “CONEXÃO COM O PRESIDENTE”. Por meio dele, cada associado pode expor, de forma sigilosa, livre, segura e respeitosa, suas opiniões, sugestões de melhorias e percepções sobre qualquer assunto ligado às nossas entidades.

Trata-se de mais um passo na consolidação de uma postura proativa das entidades perante seus associados. Embora haja um interlocutor especialmente designado para assegurar agilidade e fluidez - o jornalista Sérgio Said, que integra o time da Comunicação das entidades desde 2018 -, trata-se efetivamente de uma via direta com o presidente, considerando que a agenda da Presidência nem sempre permite interlocuções imediatas.

O serviço começou a funcionar no dia 14 de agosto e os associados já foram contatados.

Todas as manifestações que forem recebidas pelo interlocutor do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC são registradas e encaminhadas diretamente à Presidência, com tratamento absolutamente sigiloso, assim como as respostas.



ALERTA MÁXIMO: REFORMA TRIBUTÁRIA PÕE EM RISCO ARMAZÉNS ALFANDEGADOS

A lei Complementar nº 214/2023 – que regulamenta o IBS (Imposto sobre Bens e Serviços) e a CBS (Contribuição sobre Bens e Serviços) – contém um dispositivo que, se não for corrigido antes de 2027, pode desencadear uma crise devastadora no setor aduaneiro e logístico.

Trata-se da responsabilidade solidária tributária objetiva, imposta a despachantes aduaneiros, armazéns alfandegados, operadores logísticos e demais intervenientes da cadeia do comércio exterior. Mesmo sem culpa, dolo, omissão ou qualquer ingerência no fato gerador, esses profissionais e empresas poderão ser responsabilizados integralmente pelos tributos de terceiros.

O que mudou – e por que é tão grave

A nova legislação elimina a exigência de conduta irregular para configurar a responsabilização solidária. Isso



significa que, bastando estar vinculado à operação, o despachante ou operador logístico poderá ser autuado e cobrado como se fosse o próprio contribuinte principal.

Situações corriqueiras do dia a dia passaram a ser potenciais fontes de autuação, tais como:

- entrega da mercadoria a pessoa distinta do importador declarado;
- exportação realizada sem documentação correspondente;
- recebimento de mercadoria para exportação que não foi exportada;
- entrega de carga sem a autorização formal da Receita Federal.

Ou seja, mesmo que o profissional atue corretamente, poderá ser responsabilizado se o cliente cometer uma infração.

O caso Unilever no CARF e o que poderia ter acontecido

Em 2024, o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (CARF) reverteu uma autuação milionária da Receita Federal contra a Unilever, em processo de interposição fraudulenta. Agora, imagine se a LC 214/2023 já estivesse em vigor: o despachante aduaneiro poderia ter sido responsabilizado por todo o IBS e CBS da operação, mesmo sem envolvimento na fraude.

Isso não é exagero; é o que o novo texto legal permite.

Assim como esse, existem centenas de casos semelhantes aguardando interpretação. O risco é real, sistêmico e impagável.

O contraponto jurídico: responsabilização sem prerrogativa

O despachante aduaneiro exerce função pública delegada, mas atua como profissional liberal da iniciativa privada. Não possui instrumentos de fiscalização, poder de polícia nem acesso a bases oficiais ou prerrogativas estatais.

A LC nº 214/2023, ao transferir a ele deveres de auditor fiscal, fere frontalmente o princípio da legalidade tributária (art. 150, I, da Constituição); a capacidade contributiva

(art. 145, § 1º); a necessidade de conduta culposa ou dolosa para responsabilização solidária (CTN, art. 124 c/c art. 128); e o devido processo legal e a proporcionalidade.

O efeito colateral está anunciado

Se mantida a regra como está, os efeitos serão devastadores, incluindo a retração de profissionais e empresas no setor; o encerramento de operações logísticas com risco elevado; a elevação brutal do custo de compliance e contratação de seguros; a explosão do contencioso tributário e o travamento do comércio exterior por insegurança jurídica generalizada.

A promessa de simplificação pode virar caos regulatório.

O prazo é 2027, mas a luta começa agora

A entrada em vigor da nova sistemática está prevista para 2027. Mas não se trata de esperar para ver. Afinal, os atos infralegais e as regulamentações complementares estão sendo desenhados agora, e a jurisprudência começa a se formar a partir de já.

O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC estão mobilizados e propõem uma agenda clara:

- Atuação legislativa urgente, por meio de emendas que excluam ou condicionem a responsabilidade solidária à comprovação de culpa ou dolo.
- Mobilização institucional em bloco, com apoio de sindicatos, associações, conselhos profissionais e entidades representativas.
- Capacitação e orientação contratual preventiva, preparando os operadores para blindar seus processos e documentos jurídicos.

O alerta está feito e a reação não pode esperar

Mais do que um detalhe técnico, a responsabilização solidária automática é uma ameaça concreta à sobrevivência de despachantes, armazéns, agentes logísticos e transportadores.

Quem não enxergar isso correrá para se defender quando for tarde demais. O que está em risco não é apenas o equilíbrio fiscal da operação aduaneira: é o próprio futuro da prestação de serviços no comércio exterior brasileiro.



SINDICOMIS NACIONAL/ACTC MARCAM PRESENÇA NO 2º SUMMIT CONNECT INFRA

O SINDICOMIS Nacional e a ACTC participaram, por meio de sua Diretoria Executiva, do 2º Summit Connect Infra, principal encontro brasileiro dedicado à infraestrutura portuária e logística. O evento, promovido pela Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos e pelo Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), reuniu autoridades, parlamentares, órgãos de controle e lideranças do setor para discutir medidas que podem impactar diretamente a competitividade do comércio exterior.

Entre os temas debatidos, destacaram-se:

- Transferência do terminal de cruzeiros do Porto de Santos para o Parque Valongo, projeto voltado à revitalização do Centro Histórico e à integração com o novo terminal de passageiros e o Aeroporto do Guarujá.
- Licitação do Tecon Santos 10, que pode ampliar em 50% a capacidade de movimentação de contêineres, incluindo debates sobre limites à participação de operadores já atuantes.
- Projeto de Lei nº 733/2025, que propõe um novo marco regulatório para o setor portuário, com foco em governança, concessões, ocupação de áreas e relações trabalhistas.

Abertura com anúncios bilionários

Na abertura, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, celebrou números históricos: o Porto de Santos registrou, no primeiro semestre, a maior movimentação de cargas de sua história. Ele anunciou mais de R\$ 20 bilhões em investimentos nos próximos anos, incluindo a construção do Túnel Santos-Perimetral, a dragagem do canal e obras de mobilidade urbana. “O Porto de Santos já vive seu melhor momento e esses projetos vão garantir eficiência, competitividade e integração com a cidade”, afirmou.

Três painéis, três pautas estratégicas

A programação contou com três painéis centrais. O primeiro tratou da transferência do terminal de cruzeiros do Cais de Outeirinho para o Parque Valongo, medida que busca revitalizar o Centro Histórico de Santos e melhorar a experiência de turistas, em sinergia com o



novo terminal de passageiros e o Aeroporto do Guarujá.

O segundo debate abordou a licitação do megaterminal Tecon Santos 10 — que pode ampliar em 50% a capacidade de movimentação de contêineres — e os limites à participação de operadores já atuantes, ponto sensível para a concorrência e o acesso ao mercado.

O terceiro painel discutiu o Projeto de Lei nº 733/2025, que propõe um novo marco legal para o setor portuário, com mudanças em governança, concessões, ocupação de áreas e relações trabalhistas, visando mais segurança jurídica e desburocratização.

Segurança jurídica e concorrência em debate

O ministro do Tribunal de Contas da União (TCU), Antonio Anastasia, destacou que a instabilidade regulatória afasta investimentos. “Há um receio, infelizmente, não só do investidor estrangeiro, mas também do brasileiro em relação a contratos de longo prazo, pelo clima de insegurança jurídica. É fundamental modificar esse quadro”, disse.

Para o economista Gesner Oliveira, professor da FGV, a abertura do mercado é essencial: “Se houver diferentes grupos atuando no porto, isso gera competição. Se for monopolizado, o custo aumenta e prejudica a competitividade do Brasil.”

Plano santista mira revitalização e expansão

O presidente do IBI, Mário Povia, sintetizou os eixos do encontro: “Discutimos o plano santista com a mudança do terminal de passageiros, a licitação do Tecon Santos 10 e o novo marco regulatório, que busca mais celeridade e eficiência no uso das áreas portuárias”.

Integração entre setor público e privado

O vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, encerrou reforçando a importância do setor: “O Porto de Santos, maior da América Latina, é fundamental para o desenvolvimento do Brasil. Este evento aproxima o setor público e privado para avançar em pautas que reduzem custos e fortalecem o comércio exterior”.

SINDICOMIS E ACTC APRESENTAM PROPOSTAS DURANTE O 2º FÓRUM DE DIÁLOGO DA REGULAMENTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA

A convite formal da Receita Federal do Brasil, o SINDICOMIS Nacional e a ACTC participaram do 2º Fórum de Diálogo da Regulamentação da Reforma Tributária, realizado entre 4 e 8 de agosto, em Brasília. O encontro reuniu representantes de diversos segmentos econômicos para contribuir com a redação dos atos normativos da Reforma Tributária do Consumo, prevista pela Emenda Constitucional nº 132/2023.



Contexto da Reforma e objetivos do Fórum

A EC 132/2023 unificou cinco tributos (ICMS, ISS, IPI, PIS e Cofins) em uma cobrança única sobre o consumo: o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), de competência estadual e municipal, e a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), de competência federal. Também criou o Imposto Seletivo (IS), destinado a produtos prejudiciais à saúde e ao meio ambiente.

A Lei Complementar nº 214/2025 regulamentou esses

tributos, prevendo reduções de alíquotas para setores essenciais (como saúde, educação e alimentos), regimes específicos, regras para importações e exportações e a criação de um Comitê Gestor para administrar o IBS.

O objetivo principal do Fórum foi promover debates técnicos e participativos para alinhar propostas da regulamentação infralegal do IBS, da CBS e do IS, buscando convergência e clareza normativa.

Abertura e posicionamentos oficiais

Na mesa de abertura, o secretário extraordinário da Reforma Tributária, Bernard Appy, enfatizou a importância do diálogo para prevenir disputas judiciais: “Quanto mais convergência for possível atingir na etapa em curso, que é a de regulamentação da Reforma Tributária, menos judicialização teremos no futuro”.

O secretário especial da Receita Federal, Robinson Barreirinhas, ressaltou o caráter histórico do momento: “Precisamos trabalhar cooperativamente. Não é uma opção. Prova disso é que a Receita e entes subnacionais estão construindo juntos uma regulamentação única e acessível, com forte investimento em tecnologia e simplificação”.

Segundo a Receita Federal, a nova estrutura tributária reduzirá significativamente o custo de fazer negócios no Brasil, com investimentos superiores a R\$ 1,6 bilhão até 2026 para implementar um sistema moderno, simples e amigável ao contribuinte.

Participação do SINDICOMIS e da ACTC

As entidades integraram dois Grupos de Trabalho (GTs) de relevância estratégica para o setor de logística, comércio exterior e transporte:

- Importação e Exportação de Bens Imateriais e Serviços – Art. 63 a 64 e 79 a 80;
- Importação e Exportação de Bens Materiais – Art. 65 a 78 e 81 a 83.

Propostas técnicas apresentadas

- **Local de ocorrência do fato gerador – conflitos federativos (art. 68, I c/c art. 11):** proposta de parâmetros objetivos para definir o “destino final” da operação, como:
 - local declarado no conhecimento de transporte internacional;

- local de efetiva nacionalização da mercadoria;
- endereço indicado no contrato de compra e venda.

- **Objetivo:** evitar disputas entre estados e municípios e reduzir litígios federativos.
- **Responsabilidade tributária do OTM e subcontratados (art. 74):** proposta de limitar a responsabilidade solidária a hipóteses de dolo ou falha comprovada do transportador, como extravio de carga sob sua custódia, evitando penalizações indevidas a agentes intermediários.
- **Critério de onerosidade na importação x mercado interno (art. 63, parágrafo único):** proposta de uniformizar o critério de onerosidade entre importações e operações internas, preservando o princípio da neutralidade tributária previsto na EC 132/2023, salvo exceções objetivas em normas de combate à fraude.

Relevância institucional e próximos passos

A presença do SINDICOMIS e da ACTC alinhou-se ao compromisso das entidades em representar os interesses do setor junto aos órgãos de formulação normativa, garantindo que a regulamentação da Reforma Tributária considere as especificidades das operações de comércio exterior e logística.

As entidades continuarão acompanhando a consolidação das propostas apresentadas pela Receita Federal e participarão das próximas rodadas técnicas do Fórum, assegurando que suas contribuições sejam incorporadas ao texto regulamentar.





CARGAS EM TRANSIÇÃO: LOGÍSTICA NACIONAL BUSCA SAÍDA PARA CENÁRIO DE RETRAÇÃO

A poucos dias do início do último trimestre de 2025, o mercado transitário e de agenciamento de cargas no Brasil entra em um momento que exige mais do que atenção: pede estratégia e capacidade de adaptação.

Depois de um 2024 aquecido – marcado pela retomada das rotas, recomposição de estoques e expansão nas operações de comércio exterior –, os sinais mais recentes indicam uma virada no ciclo. A pergunta que se impõe agora é se estamos diante de uma inevitável retração ou de uma oportunidade de reposicionamento para empresas e profissionais da área.

Desaceleração global já impacta o Brasil

As maiores economias do mundo — Estados Unidos, União Europeia e China — vêm dando sinais claros de enfraquecimento. A combinação de juros elevados e inflação persistente tem freado o consumo e, com isso, derrubado o volume das trocas internacionais.

No Brasil, esse cenário externo adverso se soma a entraves antigos, como os altos custos logísticos, a burocracia portuária e um ambiente regulatório que ainda impõe desafios consideráveis à competitividade.

Cadeias de suprimentos passam por transformação

A reconfiguração das cadeias globais, com ênfase em regionalização e estratégias de nearshoring, tem alterado o fluxo do comércio internacional. Ao reduzir os deslocamentos de longa distância, esse novo modelo pressiona margens e obriga o setor a rever suas estratégias.

No transporte marítimo, a situação é agravada pelo excesso de capacidade gerado por investimentos feitos no período pós-pandemia, o que vem mantendo as tarifas em baixa e aumentando a competição.

Entre riscos e oportunidades

Para o SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC, o momento é

de ação, não apenas de resposta. Entre as prioridades elencadas pelas entidades, estão:

- Digitalização e integração: uso intensivo de tecnologia para reduzir prazos, eliminar redundâncias e oferecer maior transparência ao cliente.
- Diversificação de serviços: novas fontes de receita passam por consultoria aduaneira, logística reversa, soluções sustentáveis e gestão de riscos.
- Atuação institucional: diálogo constante com Legislativo, Executivo e Judiciário para garantir regras mais claras, estáveis e coerentes com a realidade do setor.
- Capacitação profissional: a formação contínua é vista como essencial para lidar com as crescentes demandas digitais e regulatórias.

O papel das entidades na construção do futuro

O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC reforçam sua missão de defender práticas comerciais justas, combater distorções de mercado e representar o setor em pautas estratégicas — da regulação de *demurrage* à harmonização de regras de armazenagem portuária. “Nossa função é assegurar que as empresas brasileiras estejam preparadas para competir, mesmo diante de mudanças profundas no cenário global. A união e a representação ativa serão determinantes para transformar desafios em conquistas”, reforça o presidente das entidades, Luiz Ramos.

Reposicionamento como estratégia de sobrevivência e de crescimento

Em vez de apenas atravessar mais um ciclo de correção no mercado, as empresas que apostarem desde já em inovação, parcerias estratégicas e presença institucional ativa tendem a sair na frente.

Se houver coordenação entre os agentes e visão de longo prazo, 2025 pode deixar de ser lembrado como um ano de freio e se tornar o início de uma virada estrutural para o setor.



FIATA FCR: POR QUE SUA EMPRESA PRECISA DESTE CERTIFICADO NAS OPERAÇÕES INTERNACIONAIS

Você sabia que, em muitas operações de exportação, um documento pouco conhecido pode ser decisivo para garantir o recebimento do pagamento e proteger tanto vendedores quanto compradores? Trata-se do FIATA *Forwarders Certificate of Receipt* (FCR), ou Certificado de Recebimento dos Transitários FIATA.

O que é o FIATA FCR?

O FIATA FCR é um documento internacional emitido por um transitário (agente de cargas) que reconhece oficialmente o recebimento de uma mercadoria, assumindo a responsabilidade por ela e se comprometendo a despachá-la conforme as instruções do consignatário (destinatário).

Diferentemente de outros documentos de transporte, o FCR não é negociável e não transfere a propriedade da mercadoria, mas, sim, serve como prova de que o vendedor cumpriu sua obrigação de entrega.

Por que o FCR é importante?

O uso do FIATA FCR é especialmente relevante em vendas do tipo *ex works* (EXW), nas quais o vendedor precisa comprovar que entregou a mercadoria conforme acordado, mesmo que o transporte e os riscos fiquem a cargo do comprador.

Uma vez emitido o FCR, o vendedor perde o controle prático sobre a mercadoria, não podendo mais dispor dela — o que oferece segurança ao comprador. Para o vendedor, o documento representa a garantia de que a obrigação de entrega foi cumprida, protegendo seus interesses em eventuais disputas. Vale ressaltar que a perda de controle está condicionada a aspectos contratuais e legais específicos de cada operação.

O FCR e a carta de crédito

O FCR pode ser utilizado como documentação de embarque para pagamento em operações envolvendo



carta de crédito, desde que as condições desta prevejam expressamente a aceitação desse documento. Portanto, antes de contar com o FCR como comprovante para liberação do pagamento, é fundamental verificar com o banco e analisar detalhadamente as cláusulas da carta de crédito.

O FIATA FCR está alinhado com as melhores práticas do comércio internacional, promovendo o reconhecimento dos agentes de cargas certificados como prestadores de serviços de alto padrão global.

Outros documentos FIATA

Conheça os documentos FIATA que têm tradição e confiança reconhecidas no comércio internacional, como instrumentos valiosos aos operadores de comércio exterior:

- *FIATA Forwarders Certificate of Receipt (FCR)*
- *FIATA Forwarders Certificate of Transport (FCT)*
- *FIATA Warehouse Receipt (FWR)*
- *Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL)*
- *Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill (FWB)*
- *Digital Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL)*

Como obter acesso?

Para obter acesso aos documentos de interesse, entre em contato pelo e-mail mirella.actc@sindicomis.com.br ou ligue para (11) 3255-2599.



ASSOCIADOS TÊM NOVO DIFERENCIAL COMPETITIVO PARA LIBERAÇÃO DE CARGAS RETIDAS

O SINDICOMIS NACIONAL e a ACTC, por meio de sua Assessoria Técnica e Jurídica, colocam à disposição dos associados e filiados um novo recurso para a defesa de seus negócios: o mandado de segurança para liberação de mercadorias retidas.

Trata-se de uma ferramenta eficaz e versátil, que pode ser acionada tanto na via administrativa quanto judicial, garantindo à empresa a maior probabilidade de êxito frente a entraves burocráticos que impactam diretamente seus custos e operações.

Este mecanismo jurídico assegura a continuidade do desembaraço aduaneiro e evita que mercadorias fiquem retidas de forma abusiva ou injustificada, gerando custos de armazenagem, demurrage, perda de contratos e graves prejuízos comerciais.

Com esse instrumento, sua empresa passa a contar com:

- proteção imediata contra a morosidade administrativa;
- garantia do direito líquido e certo de liberação de cargas;
- redução de riscos financeiros com sobrestadia, perdas contratuais e quebra de prazos comerciais;
- segurança jurídica, respaldada em jurisprudência sólida e favorável;
- acesso simultâneo às vias administrativa e judicial, potencializando resultados e assegurando previsibilidade.

Para o presidente do SINDICOMIS NACIONAL e da ACTC, Luiz Ramos, “esse mecanismo é um ativo estratégico para a prospecção e fidelização de clientes, pois demonstra ao mercado que a empresa dispõe de respaldo institucional e jurídico robusto, assegurando previsibilidade, eficiência e continuidade nos fluxos logísticos”.

O mandado de segurança pode ser usado não só em casos de retenção injustificada, mas também para questionar atrasos injustificados na conferência, excesso de prazo no desembaraço e outras paralisações administrativas sem respaldo legal.



ENTRE OUTROS TEMAS, GT-J INICIA DISCUSSÕES SOBRE ADI 5431



Em 28 de agosto, o Grupo Técnico-Jurídico de Comércio Exterior e Assuntos Aduaneiros (GT-J), vinculado ao COMITEC do SINDICOMIS NACIONAL/ACTC, realizou reunião ordinária e, entre outros assuntos, iniciou a análise da ADI 5431 - responsabilidade de representantes de transportadoras estrangeiras por Imposto de Importação.

Durante a reunião, foi discutida a participação dos membros na palestra sobre os impactos da reforma tributária, especificamente na prestação de serviços que envolvem o comércio internacional. O objetivo é oferecer um direcionamento aos associados e filiados sobre essas questões, demonstrando como as novas regras afetarão seus negócios e esclarecendo que, embora muitos entendam que elas só passarão a vigorar em 2030, algumas já entrarão em vigor a partir de janeiro de 2026.

A próxima reunião do GT-J ocorrerá em 23 de setembro, em formato híbrido, no mesmo dia em que será realizada a palestra mencionada no parágrafo anterior. As demais reuniões estão agendadas para 30 de outubro e 27 de novembro.

ROTA DIRETA PECÉM-ÁSIA

CRESCER 48% EM APENAS SETE MESES

Em apenas sete meses de operação, o novo serviço semanal da APM Terminals Pecém em parceria com a MSC – Far East-Centram-ECSA Service (Santana), já registra um crescimento impressionante de 48% na movimentação de cargas na rota direta para a Ásia.

E os resultados dessa estratégia já são visíveis no mercado. No mês de julho foram embarcados os primeiros contêineres de exportação de carne bovina da Minerva Foods, com destino ao Porto de Xangai, na China, a partir do Pecém. O marco é importante, pois registra a abertura de um novo segmento de exportação com alto potencial, como o de proteína animal. A integração bem-sucedida das cargas da Minerva dá início a uma mudança estratégica na forma como as exportações de carne bovina da região podem ser exportadas, abrindo uma nova frente de crescimento escalável via Pecém.

A principal característica desse novo serviço é a conexão direta entre Pecém e importantes portos asiáticos, como Mundra (Índia), Singapura, Yantian (Shenzhen), Ningbo, Xangai (Shanghai), Qingdao e Busan, entre outros. Para exportações e importações, especialmente aquelas com destino à China, Índia, Bangladesh e Egito, o serviço proporciona um diferencial competitivo considerável, em particular para os embarcadores de commodities brasileiras.

Segundo Daniel Rose, diretor-presidente da APM Terminals Suape e Pecém, os resultados já são positivos: “Nesses sete meses de operação, já registramos um aumento de movimentação para essa linha específica em 48%, e a expectativa é atrair novos perfis de cargas, tanto de importação quanto de exportação”, declara.

“Com a entrada direta de Pecém na rota direta para a Ásia, a exportação de produtos como proteína animal e até algodão, ganham uma alternativa mais competitiva e estratégica em relação aos portos do Sudeste e Sul, reduzindo custos e otimizando o tempo de transporte”, explica André Gonzaga, gerente de operações da APM Terminals.



NOVOS PRAZOS E REGRAS PARA EX-TARIFÁRIOS DE BK E BIT ENTRARAM EM VIGOR



O Comitê-Executivo de Gestão (Gecex) da Câmara de Comércio Exterior (Camex) aprovou, na 228ª Reunião Ordinária, novas normas para concessão de Ex-tarifários de Bens de Capital (BK) e Bens de Informática e Telecomunicações (BIT). As regras, publicadas em 29 de agosto de 2025, trazem mudanças importantes para empresas interessadas em importar equipamentos com redução tarifária.

Mudanças nos prazos para renovação

No primeiro semestre deste ano, o Gecex já havia informado que os pedidos de renovação para Ex-tarifários com vigência até 31/12/2025 deveriam ser apresentados até 30 de junho de 2025. Pleitos não submetidos dentro desse prazo perderiam validade, só podendo ser reapresentados como novos pedidos após o fim da vigência atual.

Novas resoluções publicadas

Com a publicação das Resoluções Gecex nºs 780 e 781, as regras passam a valer a partir de 5 de setembro de 2025 e terão validade de até dois anos para as concessões e republicações dos Ex-tarifários. As principais mudanças incluem:

- Inclusão de 202 novos Ex-tarifários de Bens de Capital, com vigência de até dois anos.
- Inclusão de 9 novos Ex-tarifários de Bens de Informática e Telecomunicações, também com prazo de até dois anos.
- Revogação de um Ex-tarifário de BK e cinco de BIT.

Ausência de produção nacional equivalente

Segundo as normas estabelecidas, os Ex-tarifários concedidos referem-se a itens para os quais não foi constatada capacidade de produção nacional equivalente, conforme estabelecido nos artigos 13 a 15 da Resolução Gecex nº 512/2023.

Procede a informação de que a Reforma Tributária mudará as regras para as empresas que adquirem mercadorias com o fim específico de exportação?

Sim, a informação de que a Reforma Tributária mudará as regras para as empresas que adquirem mercadorias com o fim específico de exportação procede. Conforme estabelece o art. 82 da Lei Complementar nº 214/2025, para ser habilitada em ato conjunto do Comitê Gestor do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e da Receita Federal do Brasil (RFB), a empresa comercial exportadora deverá atender cumulativamente aos seguintes requisitos:

- ser certificada no Programa OEA (condicionada à anuência das administrações tributárias estadual e municipal de domicílio da empresa);
- possuir patrimônio líquido igual ou superior ao maior entre os seguintes valores: R\$ 1.000.000,00; e uma vez o valor total dos tributos suspensos;
- fazer a opção pelo Domicílio Tributário Eletrônico (DTE), na forma da legislação específica;
- manter escrituração contábil e a apresentar em meio digital; e
- estar em situação de regularidade fiscal perante as administrações tributárias federal, estadual ou municipal de seu domicílio.

Portanto, quando entrar em vigor, no caso de venda no mercado interno com o fim específico de exportação (exportação indireta), a empresa exportadora (adquirente) deve cumprir os requisitos previstos neste artigo e seus parágrafos. É importante observar também o art. 83 que trata do cancelamento da habilitação.

A prorrogação excepcional do Drawback, de que trata a Medida Provisória nº 1.309/2025, pode ser aplicada para todos os Atos Concessórios vigentes?

A prorrogação excepcional não poderá ser aplicada a todos os Atos Concessórios vigentes de forma generalizada. Conforme estabelece o art. 10 da Medida Provisória nº 1.309/2025, os prazos de suspensão de tributos previstos nos atos concessórios do regime aduaneiro especial de drawback suspensão, poderão ser prorrogados, em caráter excepcional, por mais um ano, desde que:

- os compromissos de exportação para os Estados Unidos da América sejam comprovadamente afetados por medidas unilaterais adotadas pelo referido país especificamente contra produtos brasileiros;
- o ato concessório já deve ter sido objeto de prorrogação anterior pela autoridade competente;
- a data de termo final das suspensões tributárias



vinculadas ao ato concessório esteja compreendida entre 09/07/2025 e 31/12/2025; e

- a análise de encerramento do ato concessório não tenha sido concluída pela autoridade competente na data de entrada em vigor desta Medida Provisória.

Portanto, a prorrogação excepcional é restrita aos atos concessórios que atenderem a todos esses critérios específicos, e não a todos os atos concessórios vigentes.

É possível utilizar o regime da admissão temporária para aperfeiçoamento ativo para realizar um processo de transformação?

As operações de aperfeiçoamento ativo previstas neste regime não incluem a transformação. Ver art. 78 da Instrução Normativa RFB nº 1.600/2015 e a Solução de Consulta Cosit nº 132/2018. Para este caso, recomendamos utilizar o regime de Drawback ou Recof.

Qual é a base legal que estabelece o fato gerador dos direitos antidumping e compensatórios?

A base legal que ampara o fato gerador dos direitos *antidumping* e compensatórios é o § 2º do art. 7º da Lei nº 9.019/1995, que foi alterado pela Lei nº 10.833/2003.

Conforme estabelecido por essa legislação, os direitos *antidumping* e os direitos compensatórios são devidos na data do registro da declaração de importação.

Como será o recolhimento proporcional do AFRMM na importação de mercadoria amparada pelo regime de Admissão Temporária para Utilização Econômica?

Não há previsão legal para o recolhimento proporcional do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) nas importações realizadas ao amparo do regime de Admissão Temporária para Utilização Econômica. Nesse caso, a exigibilidade do AFRMM permanece suspensa até o momento do registro da Declaração de Importação (DI) para despacho a consumo, nos termos do art. 15 da Lei nº

10.893/2004, com redação dada pela Lei nº 12.599/2012.

Qual o procedimento para pagamento do AFRMM no regime de Admissão Temporária?

Informamos que, os procedimentos quanto ao pagamento do AFRMM encontram-se previstos na Instrução Normativa RFB nº 2.102/2022, onde destacamos a definição prevista no art. 9º da mesma:

- "Art. 9º - O pagamento do AFRMM incidente sobre o frete relativo ao transporte de mercadoria submetida a regime aduaneiro especial fica suspenso até a data do registro da DI que inicie o despacho para consumo correspondente."
- Destacamos observar ainda o art. 12 que prevê:
- "Art. 12. As mercadorias submetidas a regime aduaneiro especial, cujo pagamento de AFRMM for efetuado depois do término do período da suspensão, ou após a data de registro da DI em caráter definitivo, estarão sujeitas aos acréscimos previstos na legislação específica."
- Parágrafo único. O disposto no caput aplica-se também ao pagamento da TUM."

